



DRIFT



Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach / Ausg. 5, Juni 2026

1. Mai bei Ingrid



mit

"Frühstück bei mir"

Oldtimer-Treffen boomen
z.Z. in ganz
Kärnten



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



Nächster KCC-Lauf
am 14. Juni
in Kroatien



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

Mark Strohecker und ich als neuer Obmann des 1. C.A.R. Teams Ferlach haben in der letzten Zeit viel unternommen, um unseren Klub wieder attraktiv zu machen.



- So informieren wir unsere Klub-Mitglieder laufend über Neuigkeiten, die wir allerdings aus verständlichen Gründen nur an unsere eigenen Mitglieder weiter geben - ein erster Erfolg ist bereits durch neue Klub-Beitritte erzielt worden.
- Auch die Beiträge über das Motorsportgeschehen in Kärnten, Oldtimer-Events etc. hat dank der Mitarbeit und Information durch unsere Klubmitglieder zugenommen. Unsere online-Klubzeitschrift DRIFT ist so nicht nur umfangreicher, sondern auch - hoffentlich - interessanter geworden.

- Vor kurzem fanden auch Gespräche mit der Fa. SMS hinsichtlich des "SMS-Classic-Sprints" statt. Dieser Bewerb kann, dank eines neuen Organisations-Teams, auch 2026 wieder stattfinden. Termin ist der 12. September; Ausschreibung ist bereits online.
- Mit zwei Terminen für SIM-racing wollten wir vor allem junge Leute ansprechen. Nach kleinen Anlaufschwierigkeiten beim ersten Termin am 22. Mai, war der zweite Termin - dank der Hilfe von Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl, s. Foto unten, sehr gut besucht und es wird überlegt SIM-racing in regelmäßigen Abständen anzubieten.
- Weiters arbeiten wir am "Schnupper-Karting" für Kinder und bemühen uns um Zusammenarbeit mit lokalen Motorsport-Klubs

Es zählt sich also aus wieder beim 1. C.A.R. Team Ferlach dabei zu sein; mit Deiner Mitgliedschaft oder Spende unterstützt Du unsere Arbeit zur Förderung des Motorsports! Ein Anmeldeformular findest Du auf der vorletzten Seite dieses DRIFTS
Euer Obmann

Gerd "Figi" Figura





FIGI's ROADBOOK

INHALT

| | |
|----------------------------------|----------|
| Vorwort des Obmannstv. | Seite 2 |
| Klubabend 2. Juni 2026 | Seite 3 |
| Frühstück bei mir | Seite 4 |
| SIM-racing | Seite 6 |
| Neue Mitglieder | Seite 9 |
| Bergralley | Seite 10 |
| KCC | Seite 11 |
| Kooperation mit Nostalgiebahnen | Seite 15 |
| Beiträge unserer Klubmitglieder | Seite 17 |
| Rallye- / Formel 1 / MotoGP News | Seite 30 |
| Kunterbuntes | Seite 41 |
| Rallye Hamburg - Shanghai | Seite 46 |
| Shelby | Seite 48 |
| Autorennen in der Schweiz | Seite 51 |
| Breaking News, das Allermeueste | Seite 53 |
| Termine | Seite 58 |

Am 2. Juni treffen wir uns beim Klubabend im Gasthof Plasch!

Nach dem schönen Treffen bei Ingrid Weichsler's "Frühstück bei mir" am 1. Mai, gibt es am 2. Juni wieder einen normalen Klubabend in unserem Traditionslokal Plasch "Auf der Huab'n" in Ferlach.

Frühstück bei mir! Wir möchten daher auch dies-mal auf diese Mischung setzen wobei wir die Entscheidung über das Video wieder den Klubmitgliedern vor Ort überlassen.

also in die Urlaubszeit fallen würde in der wir KEINE Klubabende abhalten, ist der 2. Juni die letzte Gelegenheit für ein gemütliches Treffen.

Termin: 2. Juni, 18 Uhr
Ort: GH Plasch, Ferlach, Reßnig

Diesmal stellen wir zur für den



Zuletzt hat sich gezeigt, dass die Mischung, bestehend aus der ausgezeichneten Küche des Gasthofs Plasch, einem geselligen Zusammensein unter Gleichgesinnten sowie ein unterhaltsames Video über das Klubgeschehen recht gut angekommen ist.

Abschluss folgende Videos zur Auswahl:

- Das CTF-Klubgeschehen im Jahr 2003 bzw.
- Der Ritt auf dem Feuerball; Gruppe B - ein Film von Helmut Deiml.

Wir hoffen, dass wieder recht viele Klubmitglieder und Motorsportfreunde dabei sind!

! Der Vorstand des



Da der nächste Klubabend turnusmäßig bereits in den Juli,





Am 1. Mai gab es wieder ein "Frühstück bei IHR"!

Das Treffen der Kärntner Oldtimer-Liebhaber am 1. Mai bei unserem Klubmitglied Ingrid Weichsler und ihrem Bruder Sigi Sereinig mit Gattin Barbara Harz ist in den letzten Jahren zu einer Tradition geworden, die kaum einer der Kärntner Oldy-Fans mehr auslässt. Vor allem dann, wenn, wie an diesem Feiertag, das Wetter voll mit spielt.

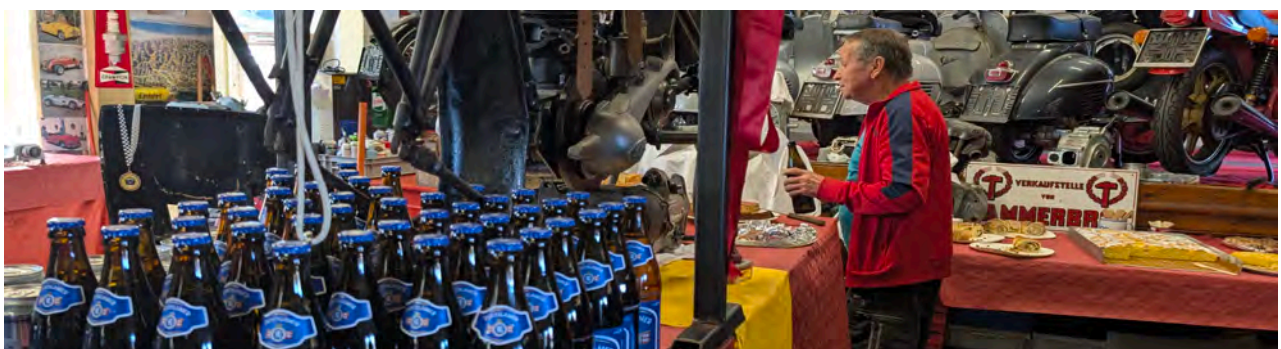
Das zeigte sich schon bei der Anfahrt zu Ingrid's "Frühstück bei mir". - Ein Glück wer mit einem alten Motorrad ankammerte, für den gab es noch irgendwo eine Parklücke. Weit schwieriger hatten es da die vielen Vierradler, die mit ihren wunderschönen Fahrzeugen angereiste waren; einen Parkplatz zu finden wurden heuer schon fast zu einem Problem.



Unser Klubmitglied, Gastgeberin und "Lady in red" Ingrid Weichsler

Die Gastgeberin selbst war diesmal mit ihrem silbernen MGA Mark II, Baujahr 1962 angereist, der letzten Ausgabe des legendären MGA, bevor ab 1963 der MGB produziert wurde.

Außer den vielen Besuchern mit ihren alten, gepflegten Schmuckstücken, gab es auch wieder einen interessanten Blick auf die zahlreichen Motorräder und Roller die in der Werkstatt von Siggie und Ingrid für sich allein schon ein kleines Museum darstellten





Außer diesen PS-Schmankerl hatten Ingrid, Siggie und Barbara auch noch kulinarische Schmankerl vorbereitet und verwöhnten die Gaumen der Besucher mit italienischem Schinken (hauchzart geschnitten auf einer original italienischen, klassischen Schinken-Schneidemaschine) und würzigem Käse. Aber auch süßes Gebäck und Kuchen sorgten dafür, dass jeder auf seinen Geschmack kam. Und natürlich war auch reichlich für Bier, Kaffee und andere Getränke gesorgt.



Absolutes Highlight war aber das Reh-Gulasch mit dem das Trio seine Gäste verwöhnte. Die Frage "wer von den Drei das Wild mit seinem Fahrzeug erlegt hatte", blieb allerdings unbeantwortet.

Unser Klub hatte das "Frühstück bei mir" zu einem inoffiziellen Klubabend erklärt und so konnte man u.a. den ehemaligen Fahrleiter der Karawanken-Classic, Harald Pirtscher mit seiner Gattin und der blauen Renault Alpine-Flunder und etliche

Piloten der sportlichen Klassik-Szene antreffen. Den Benzin-Brüdern verging die Zeit wie im Flug.



Ingrid, Sigi und Barbara für das nette Beisammensein!





Das vom mehrfachen Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl und der Kartbahn ROSENTAL unterstützte Motorsport-Förderprogramm fand unter denkbar "schlechten" Bedingungen statt. - Herrliches Sommerwetter, Temperatur knapp unter 30°C, Pfingstfeiertage, Tutto Gas mit Ballermann-feeling am Hausmasta-Strand in Lignano, Italien ... das waren alles Bedingungen, die befürchten ließen, dass unser SIM-racing ohne Teilnehmer stattfinden könnte.



Und genau danach sah es am offiziellen Beginn um 18 Uhr im Nebengebäude des Gasthofs "Schaidabauer" auch aus!

Während der Gasthof selbst gedroschen voll war mit Ausflüglern, die sich die leckere Brettjause des Schaidabauern (und jede Menge Bier) schmecken ließen, hatten sich lediglich drei Unentwegte im Nebengebäude des Gasthofs eingefunden:

Der mehrfache Rallye-Staatsmeister Achim Mörtl der die SIM-Anlage zur Verfügung gestellt hatte und die beiden Obmänner unseres Klubs, Mark Strohecker und Gerd Figura.

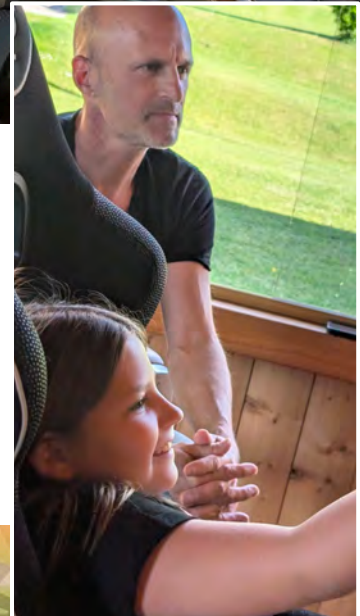
Als Rennstrecke wurde der Red Bull Ring in der Steiermark gewählt, der ja den Meisten von den TV-Übertragungen bekannt war und relativ wenige Kurven aufweist. Da zuletzt Max Verstappen am Nürburgring auf einem Mercedes eine tolle Show geliefert hatte, wurde als Rennfahrzeug ein AMG-Mercedes gewählt.

achim mörtl
 RACING-COACHING-TRAINING

Achim legte gleich eine tolle Rundenzeit mit 1:31 hin an die Mark sich langsam annäherte. Am Ende fehlten nur mehr 3 Sekunden auf die Bestzeit - aber da musste Mark abbrechen denn es waren doch noch ein paar Motorsport-Interessenten zu unserem SIM-racing eingetroffen.



Man muss Mark ein Kompliment aussprechen, denn er konnte den Kids nicht nur alles erklären, sondern zeigte auch wo und wann man Gas geben bzw. bremsen muss. Die jungen Rennfahrer verbesserten so laufend ihre Rundenzeiten. Beim SIM-racing am 28. Mai geht es um schöne Preise wie Kart-Fahrten etc.





Dank der guten Vernetzung von Achim Mörtl waren bei der zweiten Auflage unseres Motorsport-Nachwuchsprojekts mehr Teilnehmer erschienen als am 22. Mai. Social Media ist leider einer der großen Schwachpunkte unseres Klubs.

Frisch gekräftigt von einer üppigen Brettljause des Gasthofs Schaidabauer stimmte sich Achim auch diesmal auf den allseits bekannten Red Bull Ring ein und gab mit 1:31,637 einmal eine Richtzeit vor.

Der Fairness wegen muss bemerkt werden, dass Achim als Besitzer der tollen SIM-Anlage natürlich über viel Praxis verfügt und auch akribisch seine Bremspunkte und maximalen Geschwindigkeiten auslotet. - Dieser Hang zum Perfektionismus hat dem Rosentaler in seiner aktiven Zeit ja auch mehrere Rallye-Staatsmeistertitel eingebracht. Jetzt gab er sein Wissen an die anwesenden, jungen Rennfahrer weiter, die sich teilweise erstmals an einen Simulator setzten.

Gefahren wurde in zwei Durchgängen und man konnte deutlich erkennen, dass sich die gefahrenen Zeiten einerseits durch die Tipps des Rallye-Profis, andererseits durch das Kennenlernen der Strecke und des Fahrzeugs, bei ALLEN deutlich verbesserten, z.B.:

| | 1. Lauf | 2. Lauf |
|--------------------|----------|----------|
| Leeland Haimburger | 1:32,837 | 1:32,527 |
| Andreas Velina | 1:33,635 | 1:32,045 |
| Edmont Graber | 1:35,320 | 1:34,850 |
| u.s.w. | | |

Wichtig war, dass es allen Spaß gemacht hat!

Unser Klub wird jetzt für die Teilnehmer am SIM-racing das versprochene Kart-Rennen auf der Kartbahn ROSENAL organisieren und darüber auch im DRIFT berichten

Wir begrüßen neue und "alte" Mitglieder, die den Weg zu unserem Klub gefunden haben



Wir haben das Villacher Duo **Martin und Gaby Della Pietra** in den letzten Jahren sehr vermisst, aber jetzt sind die beiden wieder dabei.

Martin war viele Jahre unser Partner und Förderer der FIZZERS-Karawanken-Classic, die die beiden auch immer selbst bestritten haben.

Jetzt ist Martin im (Un)Ruhestand und hat uns aber über sein Audi-Projekt berichtet, s.S. 23.

Ein Klubmitglied der ersten Stunden ist **Hermann Krolopp** sen. Schon bei der ersten Karawanken-Rallye trat er mit seinem roten Puch 500 an ... und schrieb Geschichte: 1970 hatten ältere Puch-Modelle noch die hinten angeschlagenen "Selbstmörder-Türen". Beim Zuwinken zu den begeisterten Zuschauern öffnete sich die Tür, Hermann verhedderte sich und wurde von der Tür aus dem Cockpit gezogen; blieb zum aber Glück unverletzt (und unvergessen)!



Michael Tupping war lange Zeit aktiver Slalom-Pilot unseres Klubs und holte sich mit seinem Fiat Uno sowohl Klassensiege, als auch etliche Meistertitel.

Da war es nur logisch, dass die damalige Klub-Obfrau Henny Bucher persönlich dem Sieger des CTF-Slaloms auf dem ehemaligen KESTAG-Parcours in Ferlach (heute im Besitz der Fa. Glock) beglückwünschte.

Nigel McComb lebt seit 20 Jahren in der Nähe von Graz und ist vor Kurzem als Kfz-Ingenieur in Rente gegangen. Jetzt hat der jugendliche Pensionist endlich mehr Zeit für sein größtes Hobby, der Restaurierung von Oldtimern. Neben seinem MG restauriert Nigel gerade einen Buick Baujahr 1925 und einen Austin 7 Baujahr 1937. Nigel nimmt auch an Classic-Bewerben teil und möchte auch beim Croatia-Classic-Marathon am 14. Juni in Kroatien dabei sein.





Bei herrlichem Pfingst-Wetter zog die Bergallye in der Gasen zahlreiche Fans und knapp 100 Piloten auf die 2,3 Kilometer lange Strecke mit Start in der Ortschaft Gasen und Ziel am Straßegg.

Das Organisations-Team leistete gute Arbeit, so dass man bereits kurz nach 17.00 Uhr die 3 Rennläufe für beendet erklären konnte.

Im Kampf um den Gesamtsieg konnte sich der steirische Lokalmatador Reinhold Taus am Steuer seines spektakulären Subaru Impreza P4 behaupten

In der Pf Klasse 5a kommt derzeit niemand am steirische Lokalmatador Bernd Mayer vorbei. Der Steirer musste diesmal auf den Honda Civic Type R seines Bruders zurück greifen, mit dem er sich in den Rennläufen laufend steigern konnte. In 3. Rennlauf musste er den Honda wegen eines technischen Defekts bereits im unteren Streckenabschnitt vorzeitig abstellen. Trotzdem konnte sich Mayer als Sieger dieser Klasse feiern.

Auf dem zweiten Platz kam mit Patrick Flechl ein weiterer steirischer Lokalmatador auf einem Opel Astra GSI 16V.



Das Podium komplettierte in dieser Klasse unser Klubmitglied, der Kärntner **Stephan Ogris**, der in einem spannenden Kampf mit seinem Alfa Romeo 147 JTD Cup um knapp 0,38 Sekunden die Angriffe der weiteren Konkurrenten abwehren konnte.

Stephan, der bereits Staatsmeistertitel und Bergallye-Pokale geholt hat, erklärt seine Teilnahme am Bergallye-Cup so:

"Der Herzog Motorsport Bergallye-Cup hat sich seit den Anfängen 1980 zur größten Motorsport-Rennserie der Steiermark entwickelt und ist über die Landesgrenzen hinaus bei Fahrern und Fans beliebt. Der Cup ist auch von der Austrian Motorsport Federation (AMF) anerkannt und zusätzlich mit dem

Meisterschaftsprädikat „Bergallye-Pokal der AMF“ ausgestattet.

Bergallyes sind Sprint-Bergrennen auf Asphalt über eine Streckenlänge von maximal 2.500 Metern. Die sieben steirischen Bergallyes sind kompakte Tagesveranstaltungen: Jeder Teilnehmer absolviert insgesamt fünf Läufe – zwei Trainingsläufe am Vormittag und drei Rennläufe am Nachmittag. In die Wertung fließen die zwei schnellsten Rennläufe ein.

Dieses übersichtliche Format macht den Cup nicht nur attraktiv, sondern auch vergleichsweise kostengünstig. Für mich und Gottfried (Anm.: Papa Ogris) bekommen wir als erstmals beim Cup startende Piloten noch einen zusätzlichen Kostenbonus, so dass die Teilnahme am Cup sowohl zeitlich als auch finanziell günstig ist."



In der Pf Klasse 5b konnte der Steirer Florian Neuherz den Sieg mit seinem Fiat 128 3p holen.

Hier landete unser Kärntner Klubmitglied **Gottfried Ogris** mit seinem Alfa Romeo 147 GTA Cup auf dem vierten Platz. Leider hatte Gottfried in den Rennläufen mit technischen Problemen zu kämpfen, wobei man vor Ort die Schaltprobleme nicht lösen konnte und am Ende froh war es überhaupt in die Wertung zu schaffen.



Bevor der nächste Bewerb des Karawanken-Classic-Cups über die Bühne geht, findet Ihr hier den Zwischenstand des Cups. Beim KCC gibt es eine eigene Wertung für Fahrer bzw. für Co-Piloten. Eine extra Nennung ist für den KCC nicht notwendig.

| ERGBNIS KARAWANKEN-CLASSIC-CUP 2026 nach 1 Wertung | | | | | | | |
|--|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|---|----|
| Interim result after 1 event | | | | | | | |
| FAHRER / pilots | | | | | | | |
| Veranstaltung | CST 25.04.2026 | CCM 14.06.2026 | SMS-CS 12.09.2026 | AdiT 26.09.2026 | BUS 10.10.2026 | Zwischen-Ergebnis (Faktor bei Ges.Pkt schon berechnet) | |
| Faktor | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | Pt.Ges | PL |
| URAN Alexander | 6 30 | | | | | 72 | 1. |
| STOCKER Manfred | 6 25 | | | | | 62 | 2. |
| ZIMMERMANN KLAUS | 6 20 | | | | | 52 | 3. |
| RAMUSCH Johann | 6 16 | | | | | 44 | 4. |
| HÖDL Markus | 6 15 | | | | | 42 | 5. |
| DITTRICH Mario | 6 14 | | | | | 40 | 6. |
| ROM Hugo KR | 6 13 | | | | | 38 | 7. |
| LUTTENBERGER Herbert | 6 12 | | | | | 36 | 8. |

Die nächsten Veranstaltungen des KCC:

- **Croatia-Classic-Marathon**
Sveti Nedelja, Zagreb, Kroatien
13./14. Juni 2026

(14. June counts for the KCC)

Über diese Classic in Kroatien findet Ihr mehr Infos auf der nächsten Seite.

- **SMS- Classic-Sprint**
Ebenthal
12. September 2026

Der SMSCS findet unter neuer Leitung statt. Ausschreibung und Nennungsformulare sind bereits online.

- **Adriatic Tour**
Bakar, Kroatien
26. September 2026

Die AT findet heuer zum drittenmal statt. Nach 30 Teams bei der Premierewaren es 2026 bereits 60 Teams die teilnahmen. Rechtzeitige Nennung wird empfohlen

- **Burgen & Schlösser-Classic**
Hochosterwitz
10. Oktober 2026

Auch die BuS zeigt steigende Teilnehmerzahlen. Auch hier wird rechtzeitige Nennung angeraten!

Zugleich Siegerehrung des KCC

| ERGBNIS KARAWANKEN-CLASSIC-CUP 2026 nach 1 Wertung | | | | | | | |
|--|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|---|----|
| Interim result after 1 event | | | | | | | |
| Co-Piloten / navigators | | | | | | | |
| Veranstaltung | CST 25.04.2026 | CCM 14.06.2026 | SMS-CS 12.09.2026 | AdiT 26.09.2026 | BUS 10.10.2026 | Zwischen-Ergebnis (Faktor bei Ges.Pkt schon berechnet) | |
| Faktor | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | Pt.Ges | PL |
| URAN Michael | 6 30 | | | | | 72 | 1. |
| GRATZER Wolfgang | 6 25 | | | | | 62 | 2. |
| BACHER ANGELIKA | 6 20 | | | | | 52 | 3. |
| GRIESSER Anita | 6 16 | | | | | 44 | 4. |
| ZEINER Chiara | 6 15 | | | | | 42 | 5. |
| NEUREITER Emely | 6 14 | | | | | 40 | 6. |
| MÜHLMANN MICHAEL | 6 13 | | | | | 38 | 7. |
| ERNSTHOFER Sandra | 6 12 | | | | | 36 | 8. |

Seite 2



CROATIA CLASSIC MARATHON

13. – 14.06.2026.

Ein Classic-Bewerb den man nicht versäumen sollte!

Beim Start in der kleinen Ortschaft Svetna Nedelja, kurz vor Zagreb (Agram) wartet eine beschauliche Ausfahrt auf die Teilnehmer, bei der aber kurze Gleichmäßigkeits-Sonderprüfungen weder Stress noch Langeweile aufkommen lassen. Dank der guten Kulinarik und Organisation wurde der Croatia Classic Marathon mit der höchsten Bewertung für den Karawanken-Classic-Cup 2026 ausgezeichnet.



Dazu gibt es für Teilnehmer aus dem Ausland Extrapunkte für den KCC, so dass erfolgreiche Teams mit einem dicken Punkte-Konto für den KCC nach Hause fahren können.

Für die Teilnahme am **Croatia Classic Marathon** gibt es zwei Möglichkeiten

- Wertungsfahrt mit Gleichmäßigkeits-Sonderprüfungen
- Touristische Fahrt ohne Teilnahme an den Wertungsprüfungen der Rallye.

Für alle Teilnehmer ist eine Teilnahme an beiden Tagen (Samstag & Sonntag) oder alternativ nur am Sonntag möglich. Die Fahrt am Sonntag, 14. Juni, wird für die KCC-Wertung gezählt.

Die Tour führt durch eine liebevolle Landschaft, durch Weinberge und entlang von Seen und wird immer wieder unterbrochen durch Zwischenstopps:

Für Samstag wurde eine attraktive und abwechslungsreiche Route vorbereitet, die mehrere Pausen für Essen und Trinken beinhaltet. Der Tag endet mit einer Präsentation der Fahrzeuge im Zentrum von Zagreb, einer Fahrt mit der historischen Straßenbahn und einem Abendessen auf dem Hauptplatz von Zagreb im Hotel „Dubrovnik“****.

Am Sonntag führt die Route durch die malerischen Straßen von Hrvatsko Zagorje. Hier finden auch die Gleichmäßigkeits-Prüfungen statt sowie Kaffeepause und Mittagspause. Nach dem Mittagessen geht es über die Staatsgrenze auf den zauberhaften Straßen von Bizeljsko durch Slowenien. Den Abschluss der Rallye bildet ein Abendessen mit anschließender Siegerehrung im wunderschönen Schloss Mokrice.

Mit der Streckenführung und dem gastronomischen Angebot hat sich der Klub Stari Kotaci unter der Leitung ihrer deutschsprachigen Präsidentin Andrea Weber, einen Namen gemacht.

Der offizielle Nennungsschluss für den Croatia Classic Marathon endet am 5. Juni 2026. Eine Anmeldung am Tag der Rallye wie noch 2025, ist heuer nicht mehr möglich da die Startplätze begrenzt werden mussten.

Telefonische Auskünfte unter:
00385 - (0)98/93 22 126 -man spricht Deutsch.

Zum deutschsprachigen >> [Anmeldeformular](#)





1. C.A.R. Team Ferlach
gegründet 1968

Nächster
KLUBABEND

Donnerstag, 2. Juni

Gasthof Plasch
"Auf der Huab'n"

9170 Ferlach
Reßnig 17

Beginn: 18 Uhr



Sowohl die "Nostalgiebahnen, als auch unser Klub erhalten von ihren Mitgliedern Anfragen um gemeinsame Besuche von Oldtimer-Veranstaltungen oder Museen. Das scheiterte aber bisher daran, dass sich zu wenig Mitglieder fanden, um eine günstigen Bus-Transport zu organisieren. Jetzt wollen die Nostalgiebahnen und das 1. C.A.R. Team versuchen gemeinsam ein Fahrt zu einem Classic-Event zu organisieren.

Als interessante Möglichkeit bieten sich das **Red Bull Ring Classics vom 29. bis 30. August 2026** an.

Denn in den vergangenen Jahren gab es hier, neben anderen Automobile-Klassikern in verschiedenen Fahrzeug-Ausstellungen, zusätzlich Rallye-Legenden der 80er Jahre, sowie jede Menge Action auf der Rennstrecke zu sehen. Legendäre Formel-1-Autos, berühmte Movie-Cars und historischer Motorsport vom Feinsten lockten 2025 rund 17.500 Zuschauer ins steirische Murtal.

Über 200 automobile Juwelen sorgten bei 15 Rennen, von acht verschiedenen Serien für action und Spannung bei den Zuschauern.

Die Fans hatten also alle Hände voll zu tun:

- Hautnah im Paddock bei Ausstellungen mit faszinierenden Exponaten auf vier Rädern.
- Beim Pit Lane Walks den Benzingeruch der „guten alten Zeit“ zu inhalieren.
- Im offenen Fahrerlager zu flanieren
- Wenn du den Motorsport noch aus Zeiten kennst, in denen die Piloten mit ölverschmierten Overalls an den Start gingen, dann kommst du vom 29. bis 30. August auf Österreichs GP-Rennstrecke voll auf deine Kosten.



<https://www.nostalgiebahn.at>



Historischer Motorsport vom Feinsten erobert im Hochsommer (29. & 30. August) den Spielberg. Beim **Red Bull Ring Classics** erwarten dich ausgewählte Rennserien mit Tourenwagen-Ikonen und geschichtsträchtige Formel-Rennwagen sowie die Rennen der BOSS-GP Serie.

Mehrere Tausend PS setzen sich in Gang, wenn die Piloten der BOSS GP Racing Series ihre Motoren zünden. Formel 1, GP2, World Series V8 und andere der schnellsten je gebauten Monopostos bilden ein einzigartiges Vollgas-Ensemble.

Offene, einsitzige Boliden bilden die Spitze der Motorsport-Pyramide. Oft nur für wenige Einsätze hergestellt, begeistern sie in der BOSS GP Racing Series auch über ihre eigentliche Lebensdauer hinaus die Zuschauer mit dem Genuss, GP Action live zu sehen, hören und zu fühlen.



Das Red Bull Ring Classics zündet jedes Jahr ein Feuerwerk des historischen Motorsports mit sehenswerten Rennserien. Im Rahmenprogramm 2025 ließen Boliden aus vergangenen Jahrzehnten glorreiche Zeiten aufleben.

Denn 2025 brachte der Ring Legenden dieser vergangener Tage auf Österreichs Grand-Prix-Strecke. Rallye-Boliden der 80er-Jahre sorgen für pures Nostalgie-Feeling. Vor allem bei eingefleischten Fans lösten die PS-Boliden der Gruppe B weiche Knie aus. Die legendären Fahrzeuge mit international bejubelten Ausnahmefahrern Walter Röhrl am Lenkrad werden bis heute noch immer weltweit verehrt.



Der erste Rallye-Fahrerweltmeister Björn Waldegard sagte einst über die Gruppe-B-Autos: „*Sie haben kein Handling. Sie taugen nur zum Beschleunigen und Bremsen.*“

1986 wurden diese Autos sogar verboten, weil sie zu schnell und zu gefährlich waren.



Einige dieser historischen Rallye-Boliden wie den Opel Ascona 400 (Gruppe 4, 1982) konnte man beim Red Bull Ring Classics 2025 bewundern, 1. Foto oben.

Walter Röhrl lieferte sich in seinem Opel Ascona 400 im Jahr 1982 einen WM-Krimi gegen Michèle Mouton im Audi Quattro, (2. Foto von oben). Röhrl – bekannt dafür, kein Blatt vor den Mund zu nehmen – ließ seinen Worten „in jedem Auto gewinnen zu können“ im Opel Ascona 400 eindrucksvoll Taten folgen.



Sowohl die Nostalgiebahnen als auch das 1. C.A.R. Team Ferlach starten jetzt eine Umfrage unter ihren Mitgliedern, ob ein Interesse an einer Fahrt zu den "Red Bull Ring Classics" besteht.

Wenn sich genug Interessenten finden, wird das Angebot für eine gemeinsame Busfahrt eingeholt:

**Interessierte CTF-Mitglieder und Motorsportfreunde melden sich (unverbindlich) an
>> figurag@aon.at oder 0664-73243750**



<https://www.nostalgiebahn.at>



Der 1. Mai wurde aber nicht nur bei Ingrid Weichsler gefeiert. Wie die Schwammerl nach dem Regen schossen Oldtimer-Treffen, Frühlingsfahrten und Oldtimer-Ausfahrten etc. nach diesem Tag aus dem Boden.

Der Drift berichtet kurz über diese Treffen unserer Oldtimer-Familie, kann allerdings nur einen kleinen Überblick über die vielen Veranstaltungen bieten.



Bereits 1976 organisierte der KMVC – noch vor der offiziellen Registrierung – das erste Kärntner Oldtimertreffen im Drauhafen Dullach. Inzwischen ist der Termin 1. Mai nicht nur ein Traditionstreffen am Rathausplatz in Wien, sondern auch das Treffen in Dullach am 1. Mai ist bereits Tradition

Das, von Präsident Gerhard Setschnagg mit zahlreichen Helfern und Mitgliedern des KMVC organisierte Landestreffens hat sich zum größten Oldtimer-Treffen Kärntens entwickelt. Nicht nur interessante Klassiker treffen sich am Drauhafen, sondern mancher Oldy-Besitzer findet hier Ersatzteile für sein Fahrzeug.

Fotos:
Mikula Wolfgang





Oldtimertreffen Glantschach am 2. Mai

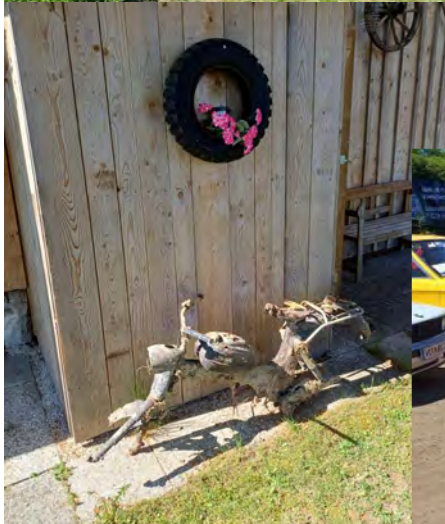
Bilder vom Mikula Wolfgang.

Der Gallizianer Kolben Sport Club (GKSC) veranstaltete am 2. Mai bei herrlichem Wetter in Glantschach sein 4. Oldtimertreffen.

Ab 10 Uhr strömten Oldtimer, und Motorräder zu diesem gemeinschaftliches Beisammensein der Liebhaber alten Blechs.

Die Besucher erwartete auf dem Areal eine Ausstellung der teilnehmenden klassischen Fahrzeuge.

Natürlich wurden die Besucher bei freiem Eintritt mit Kaffee und Kuchen bewirtet. Für die lieben Kleinen hatten die Veranstalter eine Hüpfburg organisiert.



Mach mit am 12. September beim

- Sportlich, mit Gleichmässigkeits-Prüfungen
- Touristisch, Cruisen durch schöne Landschaft

Sonderkonditionen für Teams, die erstmals am sportlichen Bewerb teil nehmen!

Mehr Info: >>





Alfa-Treffen Goldeck



**INTERNATIONALES
Alfa Romeo
Treffen**

9. Mai ab 10 Uhr
Treffpunkt:
„Seetal Parkplatz
am Goldeck“
auf den Spuren des
Goldeck Bergpreises



Der Alfa Club Kärnten lädt ein
Kontakt: Peter Schober Tel. +436504060005
In der Zusammenarbeit mit Federazione Alfa Romeo Kufstein
und AMICI dell' Alfa Romeo

Unser Klubmitglied und ehemals "Lumpensammler" / Schlusswagen der Karawanken-Classic, Hansi Robin (kleines Foto oben), ist ein Alfa-Liebhaber. Hansi schickte uns einige Bilder vom Alfa Romeo Treffen am Goldeck am Samstag den 09.05.2026

Viele Alfa Fahrer nutzen den herrlichen Tag zu einem wunderschönen Ausflug. Die 4,5 Kilometer lange Goldeck Panoramastraße zählt mit ihrer phantastischen Aussicht auf die umliegenden Berge und Täler zu Kärntens schönsten Ausflugsstraßen.



Bei der Fahrt wurde ein seltenes Fahrzeug gesichtet - ein De Tomaso Pantera Das in Modena ansässige Unternehmen Automobili De Tomaso fertigte, nachdem es zunächst Rennwagen für die Formel 1

konstruiert hatte, ab Mitte der 1960er-Jahre Straßensportwagen. Auf der Suche nach einem größeren Absatzmarkt ging das Unternehmen 1969 eine Verbindung zum Ford-Konzern ein und entwickelte den Pantera.



Der Pantera sollte von Anfang an in größeren Stückzahlen verkauft werden und hatte auch einen guten Start. 2.506 Exemplare wurden 1972 gebaut, 1604 waren es 1973, aber dann versagte Ford-USA wegen schlechter Verarbeitung und der Energiekrise seine Unterstützung.

Die Produktion des Pantera fiel bis zum Ende des Jahrzehnts auf weniger als 50 Stück pro Jahr ab.

Fotos: Mikula Wolfgang



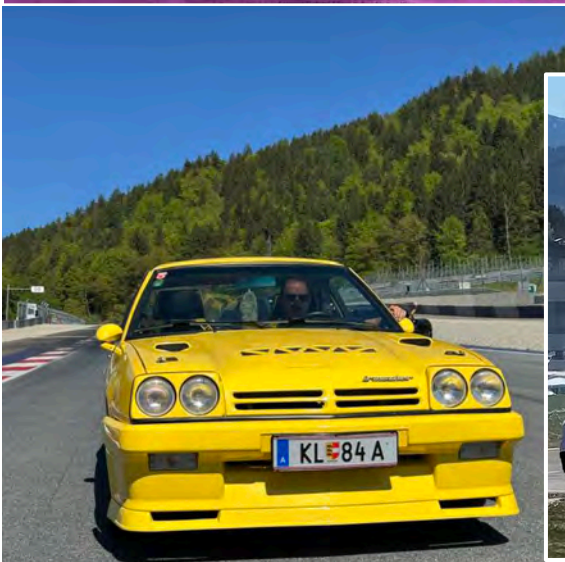


CARS ON TRACK auf dem Red Bull als Ring wurde am 2. Mai das größte Automobil-, Motorsport-Festival in Österreich beworben. Und unser Klubmitglied und Opel-Fan "Mike Mante" Schaschl mit seinem Kanarienvogel war natürlich dabei!

Fotos: Mike Manta

Am 2. Mai 2026 verwandelte sich der Red Bull Ring tatsächlich in einen Hotspot für PS-Freaks mit etlichen Spezial-Shows u.a.:

- Einem 1/4-Meilen-Beschleunigungsrennen mit über 125.000 PS auf der Start-Ziel-Geraden des Rde4 Bull Rings.
- Stunt-Competitions, mit spektakulären Einlagen der Zweirad-Artisten.
- Drift-Challenge
- Und natürlich konnte man bei Cars on Track: hunderte Fahrzeuge direkt auf dem Asphalt der F1-Strecke hautnah erleben, fotografieren und bestaunen.



Von atemberaubenden Supersportwagen über zeitlose Klassiker bis hin zu absoluten Traumautos war alles dabei was die Fascination der PS-Welt ausmacht. Ein gelungener und spannender Tag!

Foto unter: CARNATION





Ein Lokalausganschein von Österreichs größter Oldtimermesse mit Text und Fotos von Harald „Blacky“ Schwarz / SMW-MEDIA.com



Anfang Mai 2026 ging in Tulln an der Donau die 38. Oldtimer Messe über die Bühne. Was einst als kleiner Markt mit ein paar Ständen von gebrauchten Teilen begann, ist schon seit vielen Jahren die größte Veranstaltung dieser Art in Österreich. Doch nicht nur die heimischen Liebhaber historischer Fahrzeuge wissen diesen Branchenmagnet zu schätzen. Einen wesentlichen Teil tragen auch die vielen Aussteller und Besucher aus zahlreichen Nachbarländern bei. Zudem haben die Veranstalter der Oldtimer Messe Tulln das Spektrum kontinuierlich mit Sonderthemen und besonderen Jubiläen

vielfältigen Angebot von Ersatz- und Gebrauchtteilen, folgende Sonderausstellungen:

- OPEL OBEN OHNE
- CUSTOM CARS SHOW Classic 3. Teil
- Auto des Jahres 1966 / 1976 / 1986 / 1996
- Die Geschichte des MERCEDES SL
- TOYOTA - einst und jetzt, 2. Teil
- 130 Jahre DAIMLER
- 80 Jahre VESPA
- 70 Jahre HEINKEL – Kabine
- 50 Jahre VW GOLF GTI
- 60 Jahre FORD TRANSIT
- 40 Jahre COSWORTH Motorenentwicklung
- 30 Jahre MERCEDES SLK
- „Timecruiser“

Zudem wurden während der Messe folgende Geburtstage zelebriert:

- 66 Jahre KARO Club Österreich
- 50 Jahre OGHK - Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen
- 50 Jahre ESCC - English Sports Car Club
- 40 JAHRE SAAB Club Österreich



Zwei Tage sind fast zu kurz, um all die Angebote von gut 750 Ausstellern aus 16 Nationen

rund um das faszinierende Hobby „Oldtimer“ zu besichtigen. In sämtlichen Hallen und dem großzügigen Freigelände des Tullner Messegeländes gab es ein kunterbuntes Angebot, vom



seltene Ersatzteil bis hin zum kompletten Oldtimer, Neuwagen oder auch Wettbewerbsfahrzeug für Rallye und Rundstrecke. Mit etlichen Sonderausstellungen und mehreren themenspezifischen Präsentationen war die Oldtimer Messe 2026 wiederum ein besonderes Erlebnis, nicht nur für Liebhaber von altem Blech, sondern auch für ganze Familien. Bei herrlichem Wetter pilgerten auch diesmal wieder an die

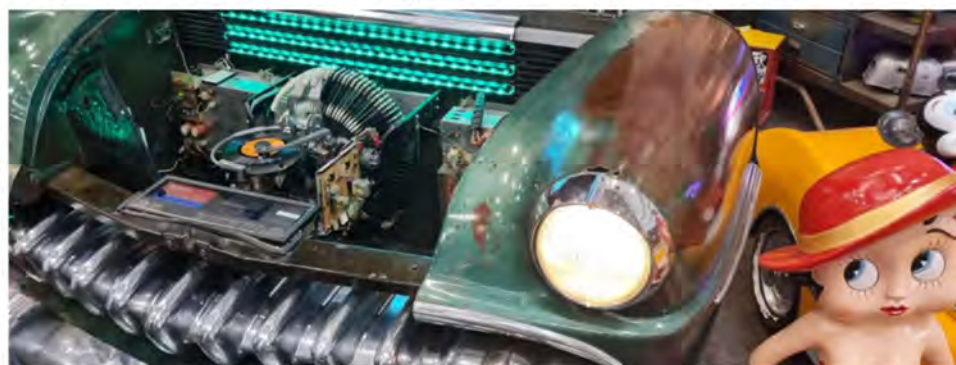
30.000 Besucher nach Tulln zur größten Oldtimerveranstaltung Österreichs und mit etwas Glück traf man auch diesmal wieder gute Freunde aus gemeinsamen Tagen im Motorsport.



Oldtimer-Fan und Rallye-Pilot Martin Hierner mit dem ehem. Sport- und Marketing Direktor von Engstler Motorsport, Ing. Kurt Tremel und Formelrennfahrerin Karin Tremel-Renner von McT-Motorsport consulting.



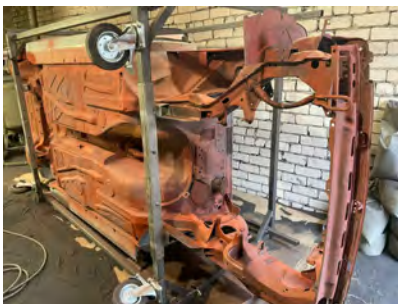
Der sehr gut erhaltene AVIS 3 aus dem Jahr 1925 ist der letzte seiner Generation. Neben zahlreichen Oldtimern aus verschiedensten Epochen gab es auch so manche Kuriosität zu bestaunen, wie diese, unter der Fronthaube fest installierte Musikbox. Der Plattenwechsler spielte ständig alte Schlager und Evergreens aus den 60-er und 70-er Jahren.





Die Leiden des jungen Pensionisten Ein Drama frei nach Johann Wolfgang von Goethe

Martin und Gaby Della Pietra waren bei der FIZZERS-Karawanken-Classic als Vertreter des Sponsors immer mit der Startnummer 1 unterwegs, sozusagen als "Leithammel" für die nachfolgenden, meist ziemlich unbedarften FIZZERS-Piloten. Zuletzt war unser Klub-Team mit einem Audi 100 Quattro, Baujahr 1985, mit 136 PS aus 2300 ccm dabei.



Auf sein AUDI-Schätzchen war Martin ganz besonders stolz. Doch wegen Rostproblemen fiel der Wagen bei der alljährliche notwendigen Überprüfung zuletzt durch und es gab kein Picklerl mehr. Diagnose: quasi Totalschaden.

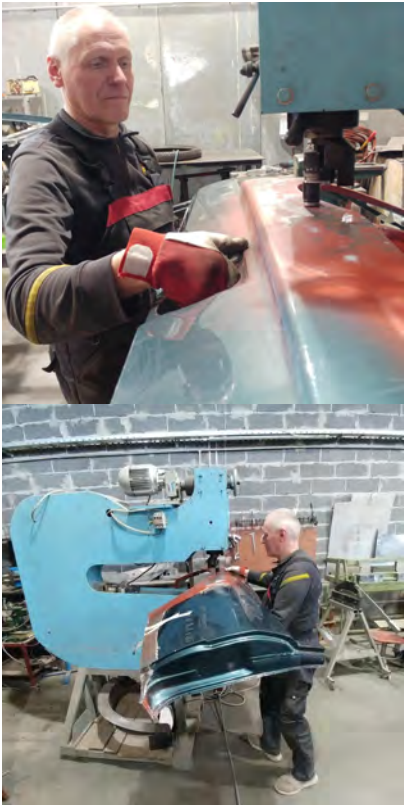
Doch so schnell gibt ein Della Pietra, inzwischen bereits im wohlverdienten Ruhestand, nicht auf. - Über das Internet findet Martin in Riga, der Hauptstadt Lettlands, ein Master Work Shop die sich zutrauen den Audi wieder auf Vordermann zu bringen. Man würde den Audi sogar selbst abholen.



Und damit beginnt im September 2024 die lange Reise nach Riga zur Restaurierung im „Riga Master Workshop“, denn der Jung-Rentner hatte sich dazu entschlossen, die Wiederherstellung seines Quattro zu wagen.

Die dauert inzwischen bereits fast 2 Jahre und begann mit dem Zerlegen des kompletten Autos.

Der Audi in Riga, Lettland, zerlegt, verrostet, Kabelsalat



Dabei stellen die Fachleute fest, dass es zusätzlich zu den Rostschäden auch einen schlampig reparierten Unfallschaden am Heck gab. Das Heck war um 1 cm verzogen und damit alles am Fahrzeug aus der Spur.

Eine vernichtende Diagnose! War das jetzt das Ende des Projekts "Restaurierung"?

Im März 2025 war war Martin selbst vorn Ort um sich das Desaster anzusehen: *"Ich hatte die Hoffnung aufgegeben, als ich sah wie die Rohkarosse da stand. Aber der Monteur und sein Chef Maris sagten, sie bringen das alles wieder in Ordnung - Und so war es dann auch"* berichtete Martin von diesem Besuch.



In mühsamer Arbeit wird der Audi restauriert. Und der Unterboden sieht gleich viel besser aus als auf der vorigen Seite

Ein pensionierter Karosseriebauer aus Russland bearbeitet die Karosserie von vorne bis hinten komplett durch.

Jetzt wird der Wagen gerade zusammen gebaut. Im Juni 2026 kommt er zurück.

... Und wir wünschen unserem Pensionisten noch viel Spaß und Freude mit seinem wiederbelebten Audi Quattro!



Das sieht doch jetzt schon recht vielversprechend aus!

BLACKGROUND

Story

Etappe 3 – Der lange Weg zum Seitenwechsel

ZK 4: Es war Anfang der 70-er Jahre und der Motorsport kam weltweit richtig in Schwung. Allerdings nicht so bei uns in Österreich. Der tödliche Unfall von unserem Idol Jochen Rindt am 5. September 1970 in Monza versetzte uns einen gewaltigen Dämpfer. Nicht nur uns eigefleischten Motorsportlern, die ganze Nation war geschockt. Doch meine Freunde und ich motivierten uns gegenseitig. Aus unseren regelmäßigen Treffen zum Erfahrungsaustausch gründeten wir schon Jahre zuvor in Leoben das legendäre EGGO-Team.

SP 10: Ein kleines Café an einer Tankstelle im Ortsteil Lerchenfeld diente uns als Klublokal und schon bald war unser Rallye-Stüberl weit über die Grenzen hinaus bekannt. Einerseits, weil wir bei sehr vielen Motorsportveranstaltungen präsent waren und andererseits, weil es immer wieder ganz besondere Höhepunkte gab. Sowohl bei Rallyes als auch auf der Rundstrecke und bei Bergrennen. Da wäre zunächst einmal Ferdl Gander, der damals mit seinem Kumpel Gerd Bachkönig beruflich im Fernverkehr unterwegs war. Die zwei brachten auch von ihren Auslandsfahrten immer wieder Worte oder Begriffe aus anderen Sprachen mit. So kamen aus dem italienischen die Bezeichnungen „ecco“ und „eccola“. Der italienische Begriff "ecco" bedeutet in etwa "hier", "da" oder "schau". Uns gefiel dieser Ausruf sehr gut und schon bald hieß es auch bei uns für alles und jenes nur noch ecco. So wurde daraus dann unser Teamname EGGO und der Motorsport war unser vorrangiges Ziel. Rundum die Uhr und zu jeder Jahreszeit. So war es selbstverständlich, dass wir auch im Winter bei jeder Gelegenheit



Einige vom legendären EGGO-Team beim Erzberg-Skijöring: Max Zottler / Alfa Romeo; Helmut „Fips“ Liebhart / Fiat; Gerd Bachkönig / Ford Escort; Ferdl Gander / Alfa Romeo; Wolfgang Ceric / Opel Monza und in der Mitte mit Startnummer 50, unser allseits heißbegehrter Schifahrer Mandi Zahn. Foto © Norbert Schmid

am Start waren. Skijöring (damals noch unter der Bezeichnung Schikjöring) und Parabewerbe waren angesagt. In tagelanger Kleinarbeit wurden Schrauben an der Drehbank zugespitzt. Damit wurden dann spezielle Räder angefertigt. Sie erlaubten uns enorme Geschwindigkeiten auf Schnee und Eis. Bei den Parabewerben ging es mit dem Rennwagen die Bergstraße rauf und ein Schifahrer raste die Abfahrtspiste runter. Die Addition der Zeiten wurde für das Gesamtergebnis herangezogen. Bei den Skijörings hing der Schifahrer hinten am Seil. Mandi Zahn durfte allerdings nur sehr selten selbst fahren, denn er war einer aus dem B-Kader der

BLACKGROUND

Story

Abfahrtsmannschaft im ÖSV und dadurch natürlich ein sehr guter Schifahrer. Mandi war auch bekannt dafür, wenn er hinten am Seil hing, dass er nicht loslässt. Kein Wunder, dass alle Rennfahrer Mandi als Partner beim Skijöring haben wollten. Doch ich hatte da ein kleines Privileg. Mandi war nicht nur einer aus unserer EGGO-Gruppe, er war auch jener, mit dem ich tage- und nächtelang an Autos schraubte. Daher war er beim Skijöring für mich immer der Mann hinten am Seil. Doch wehe, wenn ich in einer Kehre oder an einer anderen Stelle des Kurses einmal etwas zu langsam war. Da machte Mandi sofort das Seil kürzer und klopfte ganz energisch von hinten aufs Auto und zeigte mit der Faust, dass ich Gas geben und noch schneller fahren soll.



Auf einer unserer zahlreichen Siegesfahrten im Skijöring: Harald „Blacky“ Schwarz und Mandi Zahn auf Ford Escort Lotus Twin-Cam.

Foto © Archiv SMW-MEDIA

PK 3: Am Grundstück seiner Eltern hatte Mandi eine Garage gebaut, natürlich mit einer Montaggrube und seitlichem Platz für seine Spezialwerkzeuge. Dort verbrachten wir jede freie Minute. Mandi hatte sich schon sehr früh auf Alfa Romeo spezialisiert und gemeinsam wurde beratschlagt und getüftelt, wo etwas noch besser gemacht werden kann. So haben wir, unter anderem, die Stehbolzen am Zylinderkopf so gekürzt, dass diese nicht über die Muttern überstanden. Das erlaubte uns ein schnelleres Arbeiten in wesentlich kürzerer Zeit. Wir verstanden uns blind. Wenn ich unten in der Grube unterm Auto am Auspuffsystem oder an der Kupplungsglocke arbeitete und Mandi oben im Motorraum am Zylinderkopf an den Doppelvergasern Düsen wechselte oder die Stärke der Unterlagscheiben der Ventile mit dem Mikrometer erhob, dann wusste jeder von uns beiden, wer gerade welches Werkzeug benötigte. Wortlos wurde es umgehend zugereicht. Wir trieben es fast bis zur Perfektion und waren regelrecht stolz, wenn wir z.B. beim Wechseln der Zylinderkopfdichtung unsere eigene Bestzeit wieder einmal unterboten hatten. Diese Tüftelei trieb Mandi Zahn dann später noch

weiter und heute ist er einer der weltweit gefragtesten Spezialisten für extreme Leichtbauversionen von Alfa Romeo. Begonnen hatte Mandi im Motorsport einst mit einem Alfa Romeo Giulietta Sprint 1300, wechselte dann auf eine, oder besser gesagt auf mehrere, Giulia Super 1600, mit denen er sehr viele Rennen auf dem Berg und auch auf der Rundstrecke absolvierte. Zur Krönung kam dann bei ihm eine originale Alfa Romeo Giulia Sprint GTA von Autodelta ins Haus. Mit dieser GTA eilte er von Sieg zu Sieg. Speziell bei den Bergrennen war er fast unschlagbar. Allein am Alpl krönte er sich von 1974 an



Mandi Zahn auf seinem siegreichen Alfa Romeo Giulia Sprint GTA. Foto: © Archiv Zahn

zum Seriensieger in der Klasse der Spezialtourenwagen bis 1600cm³ und diesen Titel gab er für etliche Jahre nicht ab. Bis zum heutigen Tag blieb Mandi Zahn der sportlichen Edelmarke

BLACKGROUND

Story

aus Mailand treu. Fast jeder, der jemals in einem Alfa Romeo rennmäßig unterwegs war oder es auch heute noch ist, weiß seine Fähigkeiten und seine fachlichen Qualitäten zu schätzen.

SP 11: Auch bei unseren Feiern zu besonderen Anlässen oder zum Saisonabschluss ging es hoch her. Ich lud alljährlich zu einem Sommerfest, um allen Freunden und Helfern für die geleistete Unterstützung zu danken. Diese jährliche Feier auf der „Hacienda di Black“ war so berühmt-berüchtigt, dass ich schon Tage zuvor die Nachbarn und Anrainer vorab um Verständnis und auch um Entschuldigung bat, denn es wurde immer bis in die frühen Morgenstunden des nächsten Tages lauthals gesungen und über alle Erlebnisse gescherzt und herzlich gelacht. Am meisten natürlich über jene Vorkommnisse, welche ich aufgrund der Seriosität und des Anstands hier nicht niederschreiben kann. Entstanden war dieses jährliche Sommerfest aus einem sehr einschneidenden Erlebnis im Frühjahr 1973. Das Seiberer Bergrennen in Niederösterreich bildete Mitte März den Saisonauftakt. Zu dieser



Zeit war es üblich, dass Autos, Motorräder und auch die Beiwagen am selben Tag das Rennen bestritten und alles, was auf zwei, drei oder vier Rädern Rang und Namen hatte, war genannt. Auch Erich Koban, unser leider erst vor kurzem verstorbenes Klubmitglied vom 1. C.A.R. Team Ferlach, war mit einem VW 1300 S in der Klasse der Spezialtourenwagen bis 1600cm³ auf der Nennliste. Jene Klasse, in der auch ich an den Start gehen wollte. Die Betonung liegt auf „wollte“. Zwei Wochen zuvor war ich schon in Weißenkirchen in der Wachau gewesen, um die Streckenführung

von der Donau bis rauf zum Seiberer kennenzulernen. Als das Rennwochenende anstand, halfen alle Freunde mit, um meinen Ford Escort Lotus Twin Cam auf den Transporter zu verladen. Spanngurte waren da noch nicht erfunden. Max Zottler sagte, er weiß, wie der Twin Cam gut festgemacht werden kann. Max war Sohn eines Transportunternehmens. Zum Fixieren des Escort TC am Transporter nahm er einen gewöhnlichen Eisendraht, schnitt ihn in gleichmäßige Längen ab und schlang die einzelnen Drahtstücke durch die Felgen, über die Vorderradaufhängung und über die Hinterachse. Dann

verdrehte jedes dieser Drahtteile mit Hilfe einer Eisenstange. Ich war sehr skeptisch, doch Max beruhigte mich mit den Worten: „Etliche Jahre lang habe ich große Drahtrollen vom Walzwerk in Donowitz nach Ferlach transportiert und wir haben die tonnenschweren Rollen nur so fixiert“. Er sollte recht behalten. Der Twin Cam bewegte sich während des gesamten Transportes nicht einmal einen Millimeter. Doch dann kam die Technische Abnahme. Als Neuling wusste ich nicht, dass bei den Spezialtourenwagen das Reglement geändert wurde. Mein Auto war zwar ein originalgetreues Wettbewerbsfahrzeug vom Hersteller, auch mit allen dazu gehörigen Homologationsblättern. Doch ab sofort mussten in der Gruppe 2 die Motorhaube und der hintere Deckel wieder so, wie das Straßenfahrzeug des Escort, aus Blech sein und nicht mehr aus dem leichteren Polyester. Kurzum, mein Fahrzeug wurde nicht abgenommen. Als ich erfuhr, dass mich Techniker und Rennleitung ohne weiteres in die Gruppe 5 einstufen könnten, beantragte ich es. Dennoch erhielt ich keine Starterlaubnis. Ich war

wütend und schwor mir selbst, das darf nie mehr passieren. Ich kaufte mir das Automobilsport Jahrbuch der FIA. Von da an war die gelbe Fibel meine tägliche Freizeit- und Abendlektüre. Wenn es von da an Fragen zum Reglement gab oder zur Klärung bei der Auslegung von Formulierungen, hieß es meist: „Frag einfach den Blacky“.

Im nächsten DRIFT geht es weiter mit Etappe 4.

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| 69 | SCHNEIDER Wilhelm |
| 70 | JOSL Arthur |
| 71 | STASTNY Manfred |
| 72 | NIESSNER Walter |
| Klasse 16 bis 1600 ccm | |
| 73 | SCHWARZ Harald |
| 74 | LEHR Manfred |
| 75 | ESSIG Manfred |
| Klasse 17 über 1600 ccm | |
| 76 | OBERTANNER Kurt |
| 77 | STADLBAUER Roman |
| 78 | MANHALTER Sepp |
| Klasse 19 über 1600 ccm | |
| 80 | ÖHLER Fritz |
| 81 | SCHWARZ Rainer |
| 82 | PARATEISER Peter |
| 83 | RABL Wilhelm |
| 84 | KOLTAY Georg |
| AUTOMOBILE-Nachtrag | |
| 43 | FISCHER Gerd |
| 44 | KOBAN Erich |
| 45 | WETTSTEIN Roland |
| 46 | DORNHEIM Günther |
| 47 | IWANOW Alfred |
| 48 | WERGINZ Heribert |





3. Auflage des Alpenfahrt-Revivals Rallye-Ikone Stig Blomqvist musste umsteigen

Fotos von Hannes Schneider

Der schwedische Ex-Rallye-Weltmeister Stig Blomqvist ist auch in Kärnten kein Unbekannter. Zweimal nahm er an der FIZZERS-Karawanken-Classic bei Fahrten um den Wörthersee teil.



Es war also kein Wunder, dass sich auch die Organisatoren des Alpenfahrt Revivals um den legendären Nordländer bemühten, der allerdings eine Bedingung stellte:

Teilnahme nur dann, wenn er auf einem seiner ehemaligen Rallye-Fahrzeuge, natürlich einem Saab 96 V6, starten kann. Bei unserem Klubmitglied Willi Singer war die Suche nach diesem Schwedenbomber erfolgreich und Willi stellte auch tatsächlich das Fahrzeug zur Verfügung. Durchgecheckt und aufgepoliert (der DRIFT berichtete darüber) wurde der originale Saab dem Altmeister übergeben.

Leider hat aber unser Klubemblem, das "Kolbenfresser-Teufelchen" keinen Respekt vor klingvollen Namen - ein kräftiger Biss, und schon musste Stig Blomqvist den Saab wegen mangelnder Benzinzufuhr vorzeitig abstellen. Der Grund dafür dürfte Schmutz im Tank kombiniert mit langer Stehzeit gewesen sein. Als Folge ein verstopfter Filter, der die Benzinzufuhr auf Null reduzierte.



Wir haben Stig in Kärnten als ruhigen, unaufgeregten Piloten kennen gelernt und so war es nicht verwunderlich, dass Stig ohne viel Aufheben in ein T-car, einen BMW, umstieg und damit die Rallye beendete.

Haben die Veranstalter schon vorab den Ausfall des Saab geahnt? Denn der BMW hatte sinnigerweise die Kennzeichen-Nummer "SL-LAP 1", also: Ausfall in der "1. Runde"! Und tatsächlich musste Stig den Saab am ersten Tag, also in der ersten Runde abstellen.

Doch jetzt zurück zur Veranstaltung selbst:

Feuchte und kühle Bedingungen am ersten Tag des Alpenfahrt Revivals trübte die Stimmung bei den 37 gestarteten Teams der dritten Auflage nicht, bei der auch viel Motorsport-Prominenz begrüßt werden konnte; u.a. neben Stig Blomqvist, Sepp Haider, Gabi Husar (einzige Gewinnerin eines Rallye-Staatsmeisterschafts-Laufes und das noch dazu bei unserer "Karawanken-Rallye"), sowie die Rallyecross Stars Franz Wurz, Herbert Grünsteidl und Andy Bentza

Exakt wie es sich bei einer Rallye gehört wurden die 37 Mannschaften um 09,01 Uhr in der Wachau-Arena in Melk auf die Strecke geschickt. Acht Wertungsprüfungen waren am ersten Tag zu bewältigen plus zwei weiteren Prüfungen auf dem Wachauring in Melk bei denen schon ein bisschen angegast werden durfte.



Gefahren wurde in vier Baujahren-Kategorien wobei die Teams zwischen einer Schotter- und einer Asphalt Variante der Strecke wählen konnten. Hinweis für unsere Leser: die Schotter-Variante war für jene Piloten gedacht, die über kein zartes Füßchen verfügen, sondern eher über einen Bleifuß.

Gefahren wurden am ersten Tag fast 300 Gesamt-Kilometer mit satten 170 Sonderprüfungs-Kilometern.

Noch einige Stimmen über das erste Tagesgeschehen:

Gabi Husar: *"Das Wetter hat unseren Einsatz heute auf dem Josef Barbachg Porsche nicht einfacher gemacht. Trotzdem sind wir mit unserer Leistung durchaus zufrieden. Wieder einmal mit Elisabeth (Red.Hudelist) unterwegs zu sein, war ein Vergnügen."*

Sepp Haider: *“Die Streckenverhältnisse waren heute eher kritisch wegen des Regens, die Sonderprüfungen waren ein Traum und wenn ich mir vorstelle das die Sonderprüfungen früher auf Schotter gefahren wurden, dann habe ich echt wieder Lust Rallye zuzufahren. Die Veranstaltung war straff angelegt, es war alles wunderbar im Zeitplan, es hat Spaß gemacht.“*

Stig Blomqvist: *“Ja leider haben wir dieses Problem mit der Benzinzufuhr gehabt. Sonst hat es trotz des schlechten Wetters viel Spaß gemacht. Die Streckenführung hat mir gefallen.“*

Nicht nur Stig Blomqvist erinnerte sich am Abschluss-Abend des ersten Tages gerne zurück an die alten Zeiten und besonders an die letzte Alpenfahrt 1973.

Bei wesentlich besseren äußeren Bedingungen startete um 09,01 Uhr der Schlußtag des dritten Alpenfahrt Revivals 2026, auf dem Wachauring in Melk.

Nachdem es am Vortag doch ein paar Ausfälle mit technischen Problemen gegeben hatte, standen für die übrig gebliebenen 34 Mannschaften, 150 Gesamtkilometer mit vier Sonderprüfungen und dem Ziel der Rallye auf der Schallaburg, auf dem Programm.



Gerhard u. Evelyn Mischka gewinnen auf Lancia Fulvia das Alpenfahrt Revival 2026



Alpenfahrt 73 Gesamtwertung

| Pl. | # | Fahrer | Auto | BJ | Ges |
|-----|----|--------------------|----------------------------|------|-------|
| 1. | 38 | Mischka Gerhard | Lancia Fulvia | 1970 | 04,86 |
| 2. | 2 | Zehetner Franz | Alpine Renault A 110 | 1975 | 06,38 |
| 3. | 26 | Sunk Harald | Mercedes Benz 190 E 2,3-16 | 1985 | 12,76 |
| 4. | 3 | Fessi Werner | Fiat Abarth 124 rally | 1972 | 14,96 |
| 5. | 9 | Pointinger Josef | Ford Escort | 1974 | 17,86 |
| 6. | 15 | Dachauer Alexander | Saab 96 V4 | 1970 | 17,87 |

Klassensiege gehen an:
Christian Schallenberg VW
1302 SVW 1302 S,

Franz Zehetner Alpine
Renault A 110

Gerhard Mischka Lancia
Fulvia





Thierry Neuville und Martijn Wydaeghe vom Hyundai Shell Mobis World Rally Team haben am dramatischen letzten Tag der Rallye Portugal den heiß ersehnten ersten Sieg für Hyundai errungen. Das Duo übernahm die Führung aber erst auf der vorletzten Wertungsprüfung des Wochenendes.



Seit 2015 ist die Rallye rund um Porto, die Fortsetzung des Klassikers aus den 80-90er Jahren. Die Rallye ist eine reine Schotter-Veranstaltung. Eine Kult-Sonderprüfung ist die berühmte Fafe-Prüfung mit den großen Sprung am Ende der Prüfung.

Reifenschaden hinten rechts erlitt. Wydaeghe nach ihrem knapp verpassten Sieg im Vormonat in Kroatien wo sie auf der letzten Wertungsprüfung einen verdienten Erfolg verspielten.

Neuville, der Weltmeister von 2024 kämpfte über die gesamten 23 Schotterprüfungen hinweg um die Spitze. Lange Zeit sah es jedoch nach einem zweiten Platz aus, bis Toyota-Pilot Sebastien Ogier in der vorletzten Wertungsprüfung einen verdienten Erfolg verspielten.



Nachdem er die Führung geerbt hatte, vermied Neuville einen Fehler wie in Kroatien. Am Ende siegte er mit einem Vorsprung von 16,3 Sekunden auf Oliver Solberg im Toyota. Den letzten Platz auf dem Podium sicherte sich der WM-Führende Elfyn Evans mit einem Rückstand von 29,1 Sekunden.



Die Rallye erwies sich als der bisher am härtesten umkämpfte Lauf der Saison, denn insgesamt gab es vier verschiedene Spitzenreiter.

Zunächst führte Solberg auf Toyota die Rallye nach den drei Prüfungen am Donnerstag mit 3,4 Sekunden Vorsprung auf Adrien Fourmaux, Hyundai, an.

Der Hyundai-Pilot bewies aber früh, dass die koreanische Marke in der Lage war, Toyota die Stirn zu bieten. Die Führung wechselte jedoch schnell, da Solberg am Freitag Schwierigkeiten mit seinem Toyota GR Yaris hatte.



An diesem Hin und Her bei der Rallye Portugal 2026 waren aber auch die völlig unterschiedlichen Bedingungen schuld:

Herrschten am Donnerstag und Freitag trockene Bedingungen auf den anspruchsvollen Schotterpisten, sorgte der einsetzende Regen am Samstag und Sonntag für unsicheres Terrain.

Neuville und Wydaeghe lagen am Freitagmorgen auf dem sechsten Platz, erreichten aber bis zum Tagesende den zweiten Platz. Auf den schlammigen und rutschigen Wertungsprüfungen am Samstag blieben sie in Schlagdistanz mit dem führenden Toyota-Piloten Sebastian Ogier und starteten mit 21,9 Sekunden Rückstand in den Sonntag.

Als der Rallye-Führende Sébastien Ogier auf WP22 einen Reifenschaden erlitt übernahm Neuville den ersten Platz.

Ergebnis Rallye Portugal, 6.-11. Mai 2026:

| | | |
|------------------------------|------------------------|-----------|
| 1. T. Neuville / M. Wydaeghe | Hyundai i20 N Rally1 | |
| 2. O. Solberg / E. Edmondson | Toyota GR Yaris Rally1 | + 16.3 |
| 3. E. Evans / S. Martin | Toyota GR Yaris Rally1 | + 29.1 |
| 4. A. Formaux / A. Coria | Hyundai i20 N Rally1 | + 54.8 |
| 5. T. Katsuta / A. Johnston | Toyota GR Yaris Rally1 | + 01:12.6 |
| 6. S. Ogier / V. Landais | Toyota GR Yaris Rally1 | + 01:26.6 |



Zwischenstand Fahrer-Weltmeisterschaft nach 6 von 12 Wertungen

| | | | |
|----------------|--------------------|----------|---|
| 1. E. Evans | Toyota Racing | 123 Pkte | - |
| 2. T. Katsuta | Toyota Racing | 111 | |
| 3. O. Solberg | Toyota Racing | 92 | |
| 4. A. Fourmaux | Hyundai Motorsport | 79 | |
| 5. S. Pajari | Toyota GR WRT2 | 78 | |
| 6. S. Ogier | Toyota Racing | 67 | |

Zwischenstand Team-Weltmeisterschaft

| | |
|-----------------------|----------|
| 1. Toyota Racing | 311 Pkte |
| 2. Hyundai Motorsport | 218e |
| 3. Toyota GR WRT2 | 86 |
| 4. M-Sport | 71 |





Matthias Walkner mit neuem Auto in Argentinien

Fotos. Kin Marcin / Red Bull Content Pool

Zweirad-Dakar-Sieger Matthias Walkner startet vom 24. – 29. Mai bei der "Desafío Ruta 40" in Argentinien mit einem neuen Fahrzeug. Es ist das dritte Rallye-Raid-WM-Lauf der Saison. Außer dem Wechsel des Autos hat Walkner auch noch den Co-Piloten und das Team gewechselt und fährt jetzt für das französische BBR-Motorsports-Team.



Walker fährt in Südamerika erstmals einen Taurus T3-SSV-Max Buggy, mit dem er in der Challenger-Klasse teilnimmt. In dieser Klasse sind leistungsstärkere Fahrzeuge als in der T4-Kategorie unterwegs. In der Klasse T4 war Walkner bisher mit einem privaten Can-Am-Boliden dabei.

Neu, eventuell nur für diesen Weltmeisterschaftslauf, ist auch der Co-Pilot. Der Spanier Pablo Moreno, der sich 2024 an der Seite von Cristina Gutierrez in der Challenger-Klasse zum Dakar-Sieger krönte und bereits an der Seite der weltbesten Rallye-Raid-Piloten navigiert hat, wird mit Walkner die Desafío 40 in Angriff nehmen. Da beide schon die Dakar gewonnen haben, kann man einiges von dem neuen Duo erwarten.



Walkner selbst äußert sich zu seinem Einsatz in Argentinien so: *«Ich bin mit dem neuen Buggy hier in Argentinien zum ersten Mal gefahren. Mit dem Taurus fährt es sich komplett anders als mit meinem alten Can-Am Buggy, der relativ schnell an seine Grenzen gestoßen ist.*

Dieser Taurus fühlt sich jetzt viel mehr wie ein kleines Rennauto an, er verzeiht deutlich weniger und es wird wesentlich mehr vom Piloten verlangt als bei dem Can-Am.



Es macht aber auch sehr viel Spaß. Trotzdem muss ich noch besser herausfinden, wo die Grenzbereiche liegen. Daher haben wir in den ersten Tage viel am Set-Up gearbeitet und sind den neuen Motor eingefahren. Ich hoffe, dass ich Kilometer für Kilometer ein sichereres Gefühl bekomme».

Ich habe jetzt die einmalige Chance bekommen, mit einem Dakar-Sieger als Team zu starten. Pablo ist bereits bei den absoluten Top-Fahrern wie Nasser Al Attiyah und Sebastien Loeb im Cockpit gesessen.

Von seiner Erfahrung profitiere ich natürlich unheimlich. Für mich geht es jetzt darum, bis zur Rallye Dakar 2027 das richtige

Gesamtpaket zu finden und mich in allen Bereichen schnellstmöglich weiter zu entwickeln. Gerade in Sachen Navigation und Abstimmung kann ich von Pablo unglaublich viel lernen»..



Leider lagen zu Redaktionsschluss unseres letzten DRIFT's Nr.04, noch kein Bericht über die "10. Kraigerberg Classic" vor. Wir wollen unseren Lesern aber einen kurzen Bericht darüber nicht vorenthalten.

Bei traumhaftem Wetter und besten Bedingungen fand diese Jubiläums-Rallye rund um den Kraigerberg statt. Die abwechslungsreiche Strecke bot nicht nur fahrerische Herausforderungen, sondern auch beeindruckende Ausblicke auf die umliegende Landschaft.



Start und Ziel bildete das stilvolle Ambiente von Schloss Töscheldorf, das der Veranstaltung einen ganz besonderen Rahmen verlieh. Der Organisator der Kraigerberg Classic, unser Klubmitglied Herbert Luttenberger, ließ diesmal den Bürgermeister der Stadt Althofen, Walter Zemrosser, die Startflagge für die insgesamt 51 Oldtimer schwenken. Danach rollten die historischen Fahrzeuge durch die Stadt auf die Strecke und sorgten überall für Begeisterung bei Motorsport- und Oldtimerfans.

BM Zemrosser / Luttenberger Nach diesem Erfolg steht bereits fest: Auch im kommenden Jahr werden Start und Ziel wieder bei Schloss Töscheldorf sein. Die 11. Kraigerberg Classic Rallye ist für den 23. April 2027 geplant.

Kraigerberg Classic Rallye 2026

| Rang | St.Nr.: | FahrerIn | BeifahrerIn | Fahrzeug | Bj | Abw. ges. |
|------|---------|-------------------|------------------|-------------------|------|-----------|
| 1 | 1 | Stocker Manfred | Gratzer Wolfgang | Porsche 911 Targa | 1972 | 202 |
| 2 | 2 | Zimmermann Klaus | Bacher Angelika | BMW 325 IX | 1988 | 244 |
| 3 | 28 | Kleinburger Mario | Zisler Philipp | DeLorean DMC 12 | 1981 | 458 |
| 4 | 5 | Hödl Markus | Zeiner Chiara | Mazda MX-6 | 1993 | 519 |
| 5 | 21 | Corel Herbert | Badin Dominik | Mazda MX-6 | 1991 | 602 |
| 6 | 10 | Ramusch Johann | Griesser Anita | Ford Capri GT4 | 1980 | 681 |



Gesamtsieger Stocker/Gratzer

Gesamtsieger M. Stocker aus der grünen Mark lieferte sich wieder einmal mehr ein heißes Duell mit K. Zimmermann. Neben den vielen schönen Fahrzeugen muss man den 6. Platz unseres Teams Ramusch/Griesser hervorheben, die sich in diesem Klassefeld behaupten konnten.



Schöner Erfolg für Ramusch/Griesser





Kimi Antonelli hat den Grand Prix von Kanada gewonnen und damit seinen bereits 4. Sieg in Folge verzeichnet, etwas was noch nie jemand in seinem Alter geschafft hat.

Damit hat der 19-jährige Italiano seinen Vorsprung in der Formel-1-WM 2026 weiter ausgebaut. Dem Sieg vorangegangen war allerdings erneut - wie schon im F1-Sprint am Samstag - ein beinhartes Rad-an-Rad-Duell zwischen Kimi und seinem Stall-Kollegen George Russell, beide auf Mercedes unterwegs. Teamchef Toto Wolff sprach kein Machtwort, aber sein Blutdruck war sicher hoch.



Letztlich war es ein technischer Defekt, der für die Entscheidung in Montreal sorgte, als Russells Mercedes-Batterie den Engländer zur Aufgabe zwang. Damit war der Weg frei für Antonelli. "So wollte ich nicht gewinnen", sagte er nach der Zieldurchfahrt am Boxenfunk. "Es war ein spannender Kampf mit George. Wir sind beide ziemlich an Limit gewesen. Schade, dass er so ausgeschieden ist. Es wäre ein cooler Kampf geworden."



Als aussichtsreichster Konkurrent zu den Mercedes-Piloten hatten sich die beiden McLaren-Stars Lando Norris und Oscar Piastri schon am Start, bei Nieselregen, durch falsche Reifenwahl aus dem Rennen um den Sieg genommen.

Lewis Hamilton (Ferrari) und Max Verstappen (Red Bull) hatten zwar deutliche Verbesserungen mit ihren neuen Up-dates erzielt, aber noch immer nicht die Pace, um Mercedes wirklich gefährlich zu werden. Die beiden Dauerkontrahenten beendeten das Rennen nach hartem Duell auf den Plätzen 2 und 3.

Vierter wurde Charles Leclerc, der diesmal allerdings der langsamere Ferrari-Pilot war.

Eine gute Leistung zeigte auch der zweite Red Bull-Pilot, Isack Hadjar, der dem österreichischen Team als zweiter Fahrer endlich wieder Punkte bringt.





Race Result

| | | | |
|---|------------------|--------------|---------|
| 1 | Kimi Antonelli | Mercedes-AMG | |
| 2 | Lewis Hamilton | Ferrari | +10.768 |
| 3 | Max Verstappen | Red Bull | +11.276 |
| 4 | Charles Leclerc | Ferrari | +44.151 |
| 5 | Isack Hadjar | Red Bull | +1 Lap |
| 6 | Franco Colapinto | Alpine | +1 Lap |



Fahrerwertung nach 5 von 22 Rennen:

| | | |
|----|-----------------------|-----|
| 1. | Andrea Kimi Antonelli | 131 |
| 2. | George Russell | 88 |
| 3. | Charles Leclerc | 75 |
| 4. | Lewis Hamilton | 72 |
| 5. | Lando Norris | 58 |
| 6. | Oscar Piastri | 48 |
| 7. | Max Verstappen | 43 |
| 8. | Pierre Gasly | 20 |

Konstrukteursmeisterschaft

| | | |
|----|----------------------|-----|
| 1. | Mercedes AMG F1 Team | 219 |
| 2. | Ferrari | 147 |
| 3. | McLaren F1 Team | 106 |
| 4. | Red Bull Racing | 57 |
| 5. | Alpine F1 Team | 35 |
| 6. | Racing Bulls F1 Team | 21 |
| 7. | Haas F1 Team | 19 |
| 8. | Williams Racing | 7 |

Der GP von Kanada zeigte großartiges Racing nicht nur zwischen den beiden Weltmeister-Aspiranten Antonelli und Russell (Mercedes), sondern auch um die Plätze dahinter. Es bleibt also spannend und wir können uns auf den nächsten Grand Prix in Monte Carlo freuen.

Diesmal wird das Rennen vom ORF übertragen.

Holt sich Jungstar Kimi Antonelli seine fünften Sieg in Folge?.



Formel-1-Zeitplan für den Großer Preis von Monaco / Monaco (Alle Zeiten in MEZ)

| | |
|---------------------|------------------------------------|
| Freitag, 05.06.2026 | 1. Freies Training: 13:30 Uhr |
| | 2. Freies Training: 17:00 Uhr |
| Samstag, 06.06.2026 | 3. Freies Training: 12:30 Uhr |
| | Qualifying: 16:00 Uhr |
| Sonntag, 07.06.2026 | Rennen / Formel 1 Start: 15:00 Uhr |

Luxus in der : GUCCI steigt mit Alpine in die Formel 1 ein und wird Titelpartner

- Alpine wird ab Beginn der Saison 2027 unter dem Namen „Gucci Racing Alpine Formula One Team“ antreten
- Gucci Racing als eine neuer Kooperationspartner steht für Werte wie Performance, Präzision, Disziplin und Exzellenz in der Verbindung mit Luxus und Sport
- Alpine als traditionsreiche Motorsportmarke – steht für Exzellenz und entwickelt hochmoderne Performance für Straße und Rennstrecke



Paris, 27. Mai 2026

Gucci gibt heute eine Partnerschaft mit dem Alpine Formula One Team bekannt. Erstmals übernimmt ein Luxusmodehaus die Rolle des Titelpartners eines Teams in der Königsklasse des Motorsports, der Formel 1.



Ab der Formel-1-Weltmeisterschaft 2027 wird das Team unter

dem Namen „Gucci Racing Alpine Formula One Team“ antreten und in den Farben von Gucci fahren. Die Partnerschaft mit dem Alpine Formula One Team stellt dabei erst den Anfang dar. Gucci Racing wird durch ein eigenes Logo sichtbar, das das ikonische ineinandergreifende G der Marke mit dem Schriftzug „Gucci Racing“ kombiniert.

Die Formel 1 ist heute eine Plattform mit globaler Reichweite und Zugang auf ein vielfältigen und hochwertigen Publikum. Ein Umfeld, das es Gucci ermöglicht, Begehrlichkeit, Sichtbarkeit und kulturelle Relevanz der Marke deutlich zu stärken.

Mit einem derzeit starken fünften Platz im Teamranking und Fahrern, die in dieser Saison weiter an Momentum gewinnen, sowie einem klaren Fortschrittsfad, spiegelt diese Zusammenarbeit auch Guccis eigenen Anspruch auf neue Energie und globale Strahlkraft wider. Die Partnerschaft ist bewusst über reine Sichtbarkeit hinaus angelegt und wird in den kommenden Saisons durch eine starke Aktivierung erfahren. Von Content und Produkten bis hin zu exklusiven Kunden-Erlebnissen und außergewöhnlichen Events. Das Ziel: Eine unverwechselbare und wirkungsstarke Plattform aufzubauen.



Francesca Belletini, President von Gucci; Demna, Creative Director von Gucci; Philippe Krief, CEO von Alpine; Flavio Briatore, Executive Advisor des Alpine Formula One Teams; Pierre Gasly und Franco Colapinto, Fahrer des Alpine Formula One Teams; François-Henri Pinault, Chairman des Verwaltungsrats von Kering; Luca de Meo, CEO von Kering; François Provost, CEO der Renault Group.

Ab der Formel-1-Weltmeisterschaft 2027 wird das Team unter dem Namen „Gucci Racing Alpine Formula One Team“ antreten und in den Farben von Gucci fahren. Die Partnerschaft mit dem Alpine Formula One Team stellt dabei erst den Anfang dar. Gucci Racing wird durch ein eigenes Logo sichtbar, das das ikonische ineinandergreifende G der Marke mit dem Schriftzug „Gucci Racing“ kombiniert.



„Auch mit einem PS-ärmeren Fahrzeug einmal am Salzburg-Ring fahren

Der eine oder andere hat ja schon die Gelegenheit benutzt auf dem Red Bull Ring ein paar Runden zu drehen. Nun bietet sich die Möglichkeit auch den Salzburg-Ring unter die Räder zu nehmen. Am Samstag, 8. August, sowie am Sonntag, 9. August vormittags (Zeiten können sich eventuell noch ändern), gibt es die Möglichkeit auf jeweils 20 Minuten Freies Fahren am Salzburgring.

Willkommen ist alles, was Leidenschaft auf Rädern hat – vom Sportwagen bis zum Oldtimer, vom Motorrad bis zum Moped. Die Fahrzeuge werden in passende Gruppen eingeteilt. Durch die begrenzten Startplätze, die strukturierte Organisation und die Einteilung in passende Gruppen wird ein sicheres und intensives Fahrerlebnis möglich

Am 8. August, ab 08:40 Uhr geht es für die Automobile los.

Zeitplan s.: www.motortag.at/timetable

Die Veranstalter bieten zusätzlich ein Extra von -10 % auf alle Karten mit dem Rabattcode: **Klassiker2026** (Gültig für Besucherticket, Ausstellerticket & Freies Fahren)
Diese Aktion gilt nur einmalig pro Kunde und ist bis Ende Mai 2026 gültig.



Folgende Schritte bitte für die Fahrzeugbewerbung beachten:

- Bewerbung starten:
- Freies Fahren am Salzburgring – Jetzt bewerben
- Ein paar Fragen zu eurem Fahrzeug beantworten und ein schönes Foto eures Schmuckstücks vorbereiten.
- Bewerbung absenden.
- Nach Bearbeitung erhaltet ihr alle weiteren Informationen zum Ticketkauf.
- Bitte beachten: Das Freie Fahren am Ring ist nur mit einem Ausstellerticket möglich.
- Im letzten Schritt des Zahlungsprozesses kann der Rabattcode eingegeben werden.

Beim Freien Fahren:

- Nach Zusage erhältst du alle weiteren Infos
- Vor Ort: Check-in, Sicherheitsbriefing und Gruppeneinteilung
- Danach geht's mit deinem Fahrzeug auf den Salzburgring

Nutze die einmalige Chance und sichere dir einen Platz beim Motortag – inklusive der Möglichkeit, mit deinem eigenen Fahrzeug stilvoll, kontrolliert und mit besonderem

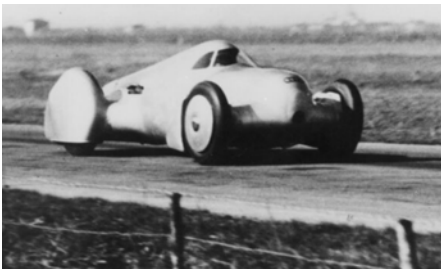
Flair am Ring zu fahren! ❏

Motortag Organisationsteam: . ☎ 0660/8100930 ✉ info@motortag.at 🌐 www.motortag.at



Audi stellt Rekordwagen in Italien vor: Auto Union Lucca

Der Auto Union Lucca steht für die technische Innovationskraft der vier Ringe in den 1930er Jahren. Audi Tradition hat den spektakulären Rekordwagen neu aufgebaut und präsentiert ihn – nomen est omen – erstmals Anfang Mai in der italienischen Stadt Lucca. Die im Frühjahr 2026 fertiggestellte Rennlimousine bereichert die Sammlung der legendären Silberfeile in der historischen Fahrzeugsammlung der AUDI AG.



Am 15. Februar 1935 stellt der Wagen mit der errechneten Durchschnittsgeschwindigkeit von 320,267 km/h auf einem geraden Teilstück der Autostrada in der Nähe von Lucca einen vielbeachteten Geschwindigkeitsrekord über die Meile bei fliegendem Start auf und erzielt eine ermittelte Höchstgeschwindigkeit von 326,975 km/h.

Der Lucca-Wagen bei den Rekordfahrten in Italien (14./15. Februar 1935).

Die 1930er Jahre sind geprägt von einem internationalen Wettlauf um Rekorde. Grand-Prix-Rennen und stetig neu erzielte Rekordwerte bei den Geschwindigkeitsfahrten werden von den Medien und der Öffentlichkeit gefeiert. In Deutschland kommt es zu einem Wettstreit der Marken, der Fahrer und der Technik: Stern gegen vier Ringe, Caracciola und von Brauchitsch gegen Stuck und Rosemeyer, Front- gegen Mittelmotor. Die Auto Union AG, erst 1932 als Zusammenschluss von Audi, DKW, Horch und Wanderer gegründet, geht 1934 mit dem 295 PS starken Auto Union Typ A in ihre erste Grand-Prix-Saison. Und sie legt in Sachen Geschwindigkeitsrekorde nach: Am 6. März erzielt die Auto Union drei Weltrekorde, am 20. Oktober fünf weitere – alle eingefahren vom Rennfahrer Hans Stuck.

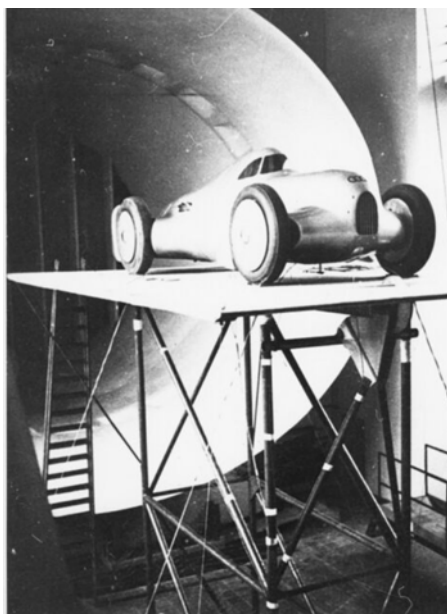
Die Daimler-Benz AG ist im Zugzwang – Rudolf Caracciola egalisiert den Rekord von Stuck und fährt Ende Oktober 1934 in Ungarn bei Gyón mit einem speziellen Rekordwagen mehrere internationale Bestmarken ein, unter anderem erreicht er bei fliegendem Start über die Meile eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 316,592 km/h.

Diesen Wert galt es zu schlagen. Dafür muss von der Auto Union ihr Rennwagen weiterentwickelt werden. Dafür entwickeln Experten als erstes ein Windkanalmodell.

Zunächst als offene Variante, dann strömungsoptimiert mit geschlossenem Cockpit. Die Rennsportabteilung der Auto Union lässt die im Windkanal gewonnenen Erkenntnisse in die Konstruktion des späteren Rekordwagens einfließen, damals ein Novum im Rennwagenbau.



Die Karosserie wird fein verschliffen und mit Klarlack überzogen, die Speichenräder erhalten Scheibenverkleidungen. Zwei kreisförmige Öffnungen am Heck dienen der Frischluftansaugung für die Vergaseranlage. Die Auspuffrohre werden seitlich nach oben geführt und in je zwei Ausgängen auf jeder Seite gebündelt. Der 16-Zylinder-Motor wird auf rd. 5 Liter Hubraum vergrößert. Die Form ergibt eine langgestreckte, strömungsoptimierte Silhouette mit dem finnenartig ausgeformten Heck.



Nach nur wenigen Wochen Entwicklungsarbeit steht der fertige Wagen bereits im Ende 1934 in der Werkstatt der Auto Union Rennsportabteilung. Am 17. Dezember folgen erste Testfahrten auf der Berliner Avus. Die ursprünglich auf der Strecke bei Gyón, geplante Rekordfahrt muss wegen Schlechtwetter nach Italien, auf eine passende Strecke zwischen Pescia und Altopascio nahe der Stadt Lucca verlegt werden. - Dieses Teilstück der Autostrada ist für Rekordversuche ideal – gut planiert, mit griffigem Belag, acht Meter breit und auf einer Länge von rund fünf Kilometern nahezu pfeilgerade.

1934 im Windkanal der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin

Die ersten Testfahrten beginnen am 14. Februar 1935 mit Hans Stuck am Steuer. Die „Automobilrevue“ schreibt dazu: „Der neue, ganz in Leichtmetall stromlinienförmig karosserierte Einziter-Rennwagen der Auto Union erregte bei den zahlreichen, wegen des Ereignisses nach Lucca gefahrenen Persönlichkeiten der italienischen Sportwelt größtes Aufsehen. (...) Tausende Zuschauer verfolgten die Versuchsfahrten.“

Unabhängigen Chronometreure, wie sie damals genannt werden, messen mit hochmodernen Chronometer mit elektrisch

auslösender Fotozelle. Mit geschlossener Kühlerfront – der Kühlergrill wurde bis auf eine Restöffnung abgedeckt – und weiteren Optimierungen in Sachen Aerodynamik gelingt schließlich das Vorhaben bei zwei gemittelten Fahrten gelingt der Rekord über die Meile bei fliegendem Start mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 320,267 km/h. Zudem zeichnen die Messgeräte auf einem Teilstück eine Höchstgeschwindigkeit über den Kilometer von exakt 326,975 km/h auf – damit ist das Auto der „schnellste Straßenrennwagen der Welt“.

Das Geschwindigkeitsschauspiel, das der imposante Wagen und sein Pilot Hans Stuck bei Lucca geboten haben, soll natürlich gleich in die Welt getragen werden, um der Auto Union im eng getakteten Prestigeduell mit den Silberpfeilen aus Stuttgart einen abermaligen Vorsprung zu verschaffen.

Fast zeitgleich zur gelungenen Rekordfahrt in Lucca wird deshalb auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin (14. bis 24. Februar) eine nahezu identische Version des Rekordwagens präsentiert.

Werbeplakat mit Welt- und Klassenrekorde den der Lucca-Wagen als „schnellster Straßenrennwagen der Welt“ erreicht hat, inkl. 326,975 km/h.

Der markante Unterschied zum Lucca-Wagen ist der größere Kühlergrill. Da der Rekord über die Meile zu diesem Zeitpunkt noch nicht offiziell anerkannt ist, präsentiert das zur Messe angefertigte Werbeplakat neben einer Auflistung der bis dahin erreichten Welt- und Klassenrekorde aller Auto Union Marken den Lucca-Wagen als „schnellsten Straßenrennwagen der Welt“, inklusive der erzielten Höchstgeschwindigkeit von 326,975 km/h.

Audi hat den Auto Union Lucca anhand von historischen Fotos und zahlreichen weiteren Archivdokumenten neu aufbauen lassen. Englischen Restaurations-Spezialisten haben das Projekt nach dreijähriger Bauzeit fertig gestellt. Alle Bauteile sind in Handarbeit angefertigt. Besonders aufwändig war die Fertigung der stromlinienförmigen Anbauteile wie beispielsweise die Cockpitkanzel oder das windschnittig auslaufende Langheck. - Die ihren Zweck erfüllen: cW 0,43 – war der Ende April im Audi-Windkanal gemessene Luftwiderstandsbeiwert des Rekordwagens.



Projektleiter für den Aufbau des Auto Union Lucca war Timo Witt. Er ist seit 2015 bei Audi Tradition verantwortlich für die historische Fahrzeugsammlung und war zuvor als Ingenieur mehr als zehn Jahre im Motorsport aktiv:



„Mich begeistert, mit welcher Dynamik und Geschwindigkeit man schon damals auf den Wettbewerb reagiert hat, sowohl im technischen Bereich, in der Fahrzeugentwicklung, als auch im organisatorischen: Da schlägt das Wetter um und kurzentschlossen zieht das ganze Team schnell weiter. Ohne diese große Flexibilität und ohne die Kompetenz, sich rasend schnell auf neue Situationen einzustellen, wäre die Rekordfahrt in Lucca letztlich nicht möglich gewesen.“



Zum Fahrzeugaufbau erläutert Timo Witt spannende Details:

„Selbstverständlich haben wir den Wagen so authentisch wie möglich nachgebaut, gleichzeitig waren uns Themen wie etwa die Langlebigkeit des Autos oder eine möglichst hohe Effizienz in der Umsetzung des Projekts wichtig.“

Dazu zwei Beispiele: Audi Tradition nutzt im Lucca-Wagen den 16-Zylindermotor des Auto Union Typ C, weil dessen 6-Liter-Motor äußerlich nicht von einem 5-Liter-Motor zu unterscheiden ist und so die Aggregate austauschbar sind. Zudem ist der Lucca mit einigen Modifikationen versehen, wie etwa der Belüftung.

Timo Witt: *„Diese Änderungen haben wir übernommen, weil das Fahrzeug für unsere anstehenden Demonstrationsfahrten sonst thermisch zu hoch belastet wäre.“*

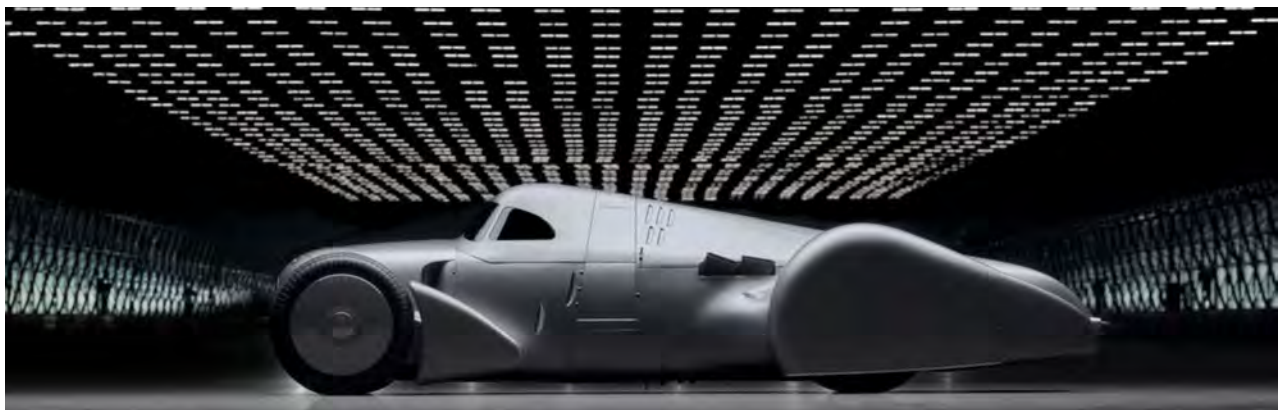
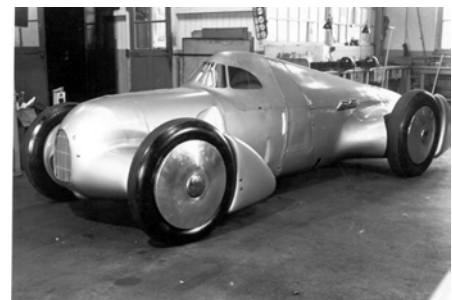


Der Auto Union Lucca verkörpert wie kaum ein anderer in der Familie der Auto Union Renn- und Rekordwagen die hochemotionale Verbindung von maximaler Performance und eleganter Linienführung. Die Rennlimousine wird nach der Vorstellung im italienischen Lucca ihren ersten öffentlichen Einsatz beim Festival of Speed vom 9. bis 12. Juli haben.

Goodwood – the beauty of speed is coming... !

Technische Daten des Auto Union Lucca, Baujahr 2026

| | |
|-----------------------|--|
| Motor | 16-Zylindermotor mit Kompressor |
| Hubraum | 6.005 ccm (analog Auto Union Typ C von 1936) |
| Leistung | 520 PS (382 kW) bei 4.500 U/min |
| Höchstgeschwindigkeit | k.A. |
| Kraftstoff | 50% Methanol 40% Super Bleifrei 10% Toluol |
| Abmessungen (L/H/B) | 4.570 / 1.200 / 1.700 mm |
| Radstand | 2.800 mm |
| Leergewicht | 960 kg |
| Außenfarbe | Cellulose Silver |



0.041 Sekunden trennen P. Acosta und KTM vom ersten Sieg



0,041 Sekunden zwischen Erstem und Zweitem war das bisher knappste Sprint-Finale aller Zeiten: Alex Marquez, Ducati, und Pedro Acosta, KTM, liefern sich dieses Kopf-an-Kopf-Rennen. Aber nicht nur dieser Zweikampf machten den MotoGP am Samstag, 16. Mai, in Barcelona aufregend, sondern auch zahlreiche Stürze. Der dritte Platz ging an Fabio Di Giannantonio (Pertamina Enduro VR46 Racing Team).

Alex Marquez übernahm schon in Kurve 1 die Führung vor dem KTM-Fahrer Acosta und übernahm damit zum ersten Mal die Führung in einem Sprint. An dritter Stelle liegend schob sich Roul Fernandez als schnellster Aprilia-Pilot aber an Acosta vorbei auf Platz 2.

Acosta schlug vier Runden vor Schluss zurück und schnappte sich Platz 2 von Fernandez zurück. Gleichzeitig machte er Druck auf den führenden Alex Marquez einholen, der nur 0,6 Sekunden vor ihm lag. Runde um Runde machte Pedro Acosta ein paar Zehntel auf Marquez gut.



A. Marques / Pedro Acosta,

In der letzten Runde beim Überqueren der Ziellinie war der Vorsprung auf 0,2 Sekunden geschrumpft. Acosta drängte, Marquez verteidigte sich erfolgreich bis ins Ziel – weniger als eine Zehntelsekunde trennte die beiden Spanier.



Große Freude sowohl beim Team voo Alex Marques (links)

als auch bei m KTM-Team von Pedro Acosa (rechts)

Ist das der Wendepunkt für das KTM-Team das heuer noch immer einem Sieg nachläuft?



Fotos: Red Bull contentpool

Ergebnis des Sprints beim Catalanien GP, auf dem Circuit de Barcelona - Spanien am 16. Mai, 2026.

| | | |
|--------------------------|-----------------------------------|--------|
| 1. A. Marquez | BK8 Gresini Racing MotoGP | |
| 2. P. Acosta | Red Bull KTM Factory Racing | +0.041 |
| 3. Fabio Di Giannantonio | Pertamina Enduro VR46 Racing Team | +0.457 |
| 4. R. Fernandez | Trackhouse MotoGP Team | +2.928 |
| 5. J. Zarco | Castrol Honda LCR | +4.764 |



| | | |
|----------------------|--------------------|-------|
| 6. Francesco Bagnaia | Ducati Lenovo Team | +4.89 |
|----------------------|--------------------|-------|



Gepusht durch das knappe Ergebnis beim Sprint am Samstag startete Acosta und KTM in das Hauptrennen am Sonntag. Leider musste der Grand Prix von Katalonien auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya nach schweren Unfällen zweimal abgebrochen werden.

Der erste Zwischenfall ereignete sich in der zwölften Runde. Zu diesem Zeitpunkt führte Pedro Acosta (KTM) knapp vor Alex Marquez (Gresini-Ducati) und Raul Fernandez (Trackhouse-Aprilia). Die KTM von Acosta beschleunigte aus ungeklärten Gründen plötzlich nicht mehr ... der knapp dahinter liegende Alex Marquez konnte nicht mehr reagieren und es kam zur Kollision mit der KTM. Alex stürzte, seine Ducati überschlug sich mehrfach und zerlegte sich in sämtliche Einzelteile, flog zurück auf die Strecke wo durch die vielen Trümmer die Strecke blockiert wurde. ... Abbruch! Alex Marquez wurde zunächst ins Medical Center und anschließend in ein Krankenhaus gebracht



Die Startaufstellung für den Re-Startentsprech dem Klassement beim Abbruch.

Damit startete Acosta aus der Pole-Position. Acosta, Nach dem Neustart kam es im Mittelfeld zu einem weiteren schweren Unfall, woraufhin das Rennen zum zweitenmal abgebrochen wurde.

Foto: Da ist die Welt noch in Ordnung - Pedro Acosta, KTM, führt das Feld an.

Nach dem zweiten Neustart führte Acosta bis drei Runden vor Schluss das Feld an. Dann griff Di Giannantonio in Kurve an und übernahm die Führung und konnte sich von Acosta absetzen. Für den KTM-Piloten kam es aber noch schlimmer da er auch noch Mir und Aldeguer fvorbei ziehen lassen musste. Dem nicht genug wurde Acosta in der Zielkurve von Ai Ogura (Trackhouse-Aprilia) gerempelt, stürzte und beendete so das Rennen mit einer Nuzll-Nummer. - Ogura erhielt eine Zeitstrafe von drei Sekunden für dieses Manöver was ihn vom 4. auf den 8. Platz zurück warf.

Auf dem Podium standen seit langem wieder einmal nur Ducati-Piloten, s. Ergebnisse unten. Bester KTM-Pilot wurde Brad Binder auf Platz 7.

Nach dieser Sturzorgie mit zahlreichen Verletzten brandete eine Diskussion über die Sicherheit der Strecke auf. Zusätzlich kam es nach dem Rennen auch noch zu etlichen Zeitstrafen wegen Reifendruck.

Ergebnis des Rennens beim Catalanien GP, auf dem Circuit de Barcelona - Spanien am 17. Mai, 2026.

| | | | |
|----|--------------------|----------------|---------|
| 1. | F. Di Giannantonio | VR46 Ducati | |
| 2. | F. Aldeguer | Gresini Ducati | + 1.466 |
| 3. | F. Bagnaia | Ducati | + 4.320 |
| 4. | M. Bezzecchi | Aprilia | + 4.679 |
| 5. | F. Quartararo | Yamaha | + 4.876 |
| 6. | L. Marini | Honda | + 4.971 |

MotoGP-Gesamtstand 2026 Fahrerwertung

| | | |
|-----|-----------------------|----------|
| 1.. | Marco Bezzecchi | 142 Pkte |
| 2. | Jorge Martin | 127 |
| 3. | Fabio Di Giannantonio | 116 |
| 4. | Pedro Acosta | 92 |
| 5. | Ai Ogura | 77 |
| 6. | Raul Fernandez | 68 |

MotoGP-Gesamtstand 2026, Teamwertung

| | | |
|----|------------|----------|
| 1. | Aprilia | 269 Pkte |
| 2. | VR46 | 152 |
| 3. | Trackhouse | 14 |
| 4. | KTM | 129 |
| 5. | Ducati | 120 |
| 6. | Gresini | 114 |





CAUDRON RAFALE C.460 EINE LEGENDE AUS DEM JAHR 1934 HEBT ERNEUT AB

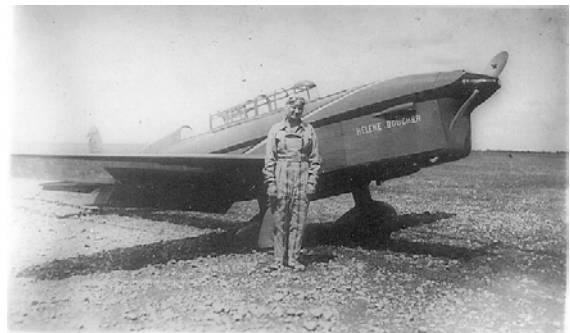
Vor fast 90 Jahren schrieben die Leistungen der legendären Caudron Rafale C.460 Luftfahrtgeschichte. Heute steht sie bereit, diese Legende neu zu entfachen. Mit großer Leidenschaft und äußerster Detailgenauigkeit restauriert, verkörpert dieses ikonische Flugzeug die Werte, für die Renault seit über einem Jahrhundert steht: Pioniergeist, technologische Kühnheit und der unermüdliche Anspruch an Performance.

Die Caudron C.461 war ein einsitziger, einmotoriger Tiefdecker mit einziehbarem Spornfahrwerk, der speziell für Geschwindigkeitsrennen gebaut worden war.

Die Auslegung geht auf die Caudron C.362 zurück, die 1933 einen zweiten Platz beim Rennen Coupe Deutsch de la Meurthe erringen konnte.

Der Konstrukteur Marcel Riffard verbesserte den Entwurf und baute ein Einziehfahrwerk ein. Insgesamt wurden wenigstens drei dieser Flugzeuge gebaut, um beim Coupe Deutsch 1934 eingesetzt werden zu können.

Die Maschine bestand weitestgehend aus Holz. Die Bepunktung der Rumpfoberseite und des Bugs bestand aus Magnesiumblech, der Rest war mit Leinwand bespannt. Der Oberteil des Seitenleitwerks und die Tragflächen waren mit Holz beplankt. .



Dieses Erbe spiegelt sich heute im Renault Rafale wider – dem Serienmodell und Aushängeschild der Premium-Strategie der Marke. Mit der Namensgebung „Rafale“ schlägt Renault eine Brücke zwischen seiner Luftfahrtgeschichte und einer modernen Vision von Leistung, Design und Innovation.

Die Caudron Rafale C.460 aus dem Jahr 1934 kehrt als aufwendig restaurierte Luftfahrtikone zurück und verkörpert Renaults Pioniergeist und Innovationskraft.

Hinter den Kulissen hat ein engagiertes Expertenteam viele Monate in der Werkstatt gearbeitet, um sämtliche technischen Herausforderungen der Restaurierung zu meistern. Dank dieser sorgfältigen Vorbereitung und der Liebe zum Detail kann dieses Symbol vergangener Zeiten nun wieder in die Lüfte steigen – und ein neues Kapitel in einer einzigartigen Geschichte schreiben, die Tradition und Gegenwart verbindet.

Renault bietet Einblicke in dieses außergewöhnliche Projekt: Das [Making-of-Video](#) zeigt die Etappen und das Know-how für den Erstflug der Caudron Rafale C.460.



KUNTERBUNTES



Kurzfristige Absage der steirischen Murtal-Classic

Die Murtal Classic zählt zu den traditionsreichsten Oldtimer-Veranstaltungen der Steiermark und wird auch von Kärntner Oldtimer-Liebhabern gerne besucht. Mit dem Wolfsberger Duo Rutrecht / Prieberig auf Mercedes Pagode 280 SL. Baujahr 1968, stellte Kärnten auch einen Gesamtsieger.



1999 im Zuge der steirischen Landesausstellung gegründet, lockte die Rallye über die Jahre immer mehr Teilnehmer an. So zählte man 220 Starter - Automobile und Motorräder - im Vorjahr. Die Strecke im Murtal und rund um Murau, Köflach, Leoben, Graz-Umgebung oder Bruck war gesäumt von Zuschauern die die historischen Wagen und Motorräder sehen wollten.

Von 22. bis 24. Mai hätten dieser Klassiker auch heuer wieder durch die Steiermark

rollen sollen – doch es kam anders. Vor wenigen Tagen wurde den Teilnehmern von der Absage der Murtal Classic 2026 informiert.



Diese Absage erfolgte aus mehreren Gründen, Bisherige Sponsoring-Partner haben sich kurzfristig aus wirtschaftlichen Gründen zurück gezogen.

Dazu gab es deutlich weniger Anmeldungen als zuletzt. Trotzdem soll die Murtal Classic 2027 wieder durchgeführt werden.

Bereits getätigte Anmeldungen für die Murtal Classic behalten ihre Gültigkeit für 2027, auf Wunsch kann das Startgeld auch retourniert werden.



**Bist Du schon Mitglied beim
1. C.A.R. Team Ferlach?
NEIN!?**

**Dann wird es höchste Zeit
Dich anzumelden!
Geh zur vorletzten .Seite!**



50 Jahre Motorworld München

Mit über 20.000 begeisterten Besuchern wurde das Event zu einem eindrucksvollen Beweis, wie spektakulär sich automobile Leidenschaft mit Show und Kultur verbinden lassen.

Von morgens bis in die Nacht wurde die automobilen Mobilität gefeiert.

Internationale Premium- und Supersportwagen-Hersteller wie BMW, Ferrari, McLaren, Bugatti, Maserati, Lotus, Renault Alpine, Triumph Motorrad, Porsche, verschiedene US-Car-Brands präsentierten sich ebenso wie exklusive Veredler, und Servicedienstleister

Seltene, klassische Ikonen der Automobilgeschichte standen Seite an Seite:

Ein Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss, ein Ferrari Enzo, ein BMW 3.0 CSL Prototyp sowie das Unikat des BMW M8 MotoGP um nur einige Raritäten zu nennen. Ergänzt wurde die Präsentation mit klassischen Automobilen wie der James-Bond-Ikone Aston Martin DB5 Goldfinger bis zum liebevoll restaurierte VW Käfer oder einem Messerschmitt Kabinenroller und viele weitere sehenswerten Sammlerstücke auf zwei und vier Rädern.





Cars and Coffee

Wie bereits letztes Jahr möchten wir Ihren Club und Ihre Mitglieder gerne zu unserem diesjährigen Cars and Coffee for Kids with Cancer am 14.6.2026 einladen.



Wir veranstalten wieder ein Sportwagen- und Oldtimertreffen in Wolfsberg. Dieses Jahr mit mehr Gastronomie und Rahmenprogramm aber wieder mit der Möglichkeit zur Spende an die österreichische Kinderkrebshilfe. Die nächsten Termine mit Benzin im Tank:
Programm:

Der Genuss Hof Gramitscher sorgt mit einem BBQ-Grill für regionale Schmankerl, während an der Naber-Kaffeetheke Kaffeespezialitäten inklusive Latte Art geboten werden. Ergänzt wird das Angebot durch eine Hüpfburg für die jüngsten Gäste sowie Kranfahrten.



- **Saturday Night Cruising:**
6. Juni ab 18 Uhr
Shopping Center West Graz
- **Hot Summers Nites:**
12. Juni ab 19 Uhr
SCS Vösendorf
- **Custom Mania 2026:**
13. Juni ab 9:30 Uhr
Gewerbepark Pöttelsdorf
- **BMWspec4 2026:**
13. Juni ab 11:00 Uhr
PS Racingcenter Greinbach



Ulli und Wolfgang Buchta sind mit dem Mercedes SL in den Dschungel gefahren und heil zurück gekommen - ein Reisebericht folgt demnächst in der Austro Classic



Und da sie sich im fernen Mittelamerika halbwegs gut benommen haben, konnten sie ihre charmanten Gastgeber dazu überreden, für Euch ein Gewinnspiel zu machen!



Der Preis: Eine Mini-Rallye in Costa Rica

Die Mini-Rallye ist für zwei Personen, einlösbar bis Ende 2027: zwei Tage, eine Übernachtung, Vollverpflegung und eine Tages-Tour mit Oldtimer nach Wahl und Begleitfahrzeug mit Guide. Perfekt für alle Fahrer von Klassikern, die Costa Rica in der kommenden Zeit bereisen wollen.

- Mindestalter 40 Jahre
- Gültige Fahrerlaubnis
- Einlösbar bis Ende 2027, Termin und Oldtimer nach Absprache
- Gültig für 2 Personen, nicht übertragbar



Einfach auf die deutsche Seite bei rally-rally.com gehen und in der Newsletterbox unter "Wo gefunden?" "Austro Classic Gewinnspiel" eintippen und E-Mail angeben. Das war's! Das Ende des Gewinnspiels ist 31.08.2026, die Verlosung findet Mitte September 2026 statt.

Wir drücken Euch die Daumen!



Die Rallye "Paris - Peking" kennt Ihr sicher? Aber es gibt auch "Hamburg - Shanghai!"



Unter dem Namen "New Silk Road Rallye Hamburg-Shanghai" gibt es eine Langstrecken-Rallye die in 66 Tagen entlang der legendären Seidenstraße durch Tschechien, Ungarn, Bulgarien, der Türkei, Georgien, Aserbeidschan, Kasachstan, Usbekistan und Kirgistan, Tibet bis nach China rollt. Die Rallye wird sowohl für moderne Fahrzeuge, als auch für Oldtimer organisiert.



Derzeit läuft die Rallye für moderne Fahrzeuge vom 12.04. - 16.06.2026, siehe Karte. Zu Redaktionsschluss dieses DRIFTs befanden sich die Teilnehmer gerade in der Hauptstadt von Tibet, in Lhasa

Die "New Silk Road Oldtimer Rallye Hamburg-Shanghai 2026" wird gerade für die Zeit 12.08. bis 07.10.2026 vorbereitet.

Die Rallye führt über 14.000 km entlang der legendären Seiden-



straße von Hamburg über Istanbul bis Shanghai. In 57 Tagen durchqueren die Teilnehmer 12 Länder:

Es erwarten die Teams atemberaubende Landschaften, kulturelle Highlights aus 1001 Nacht, spannende Begegnungen

mit fremden Kulturen und natürlich das einmalige Fahrgefühl mit Ihrem eigenen Auto. Professionelle und erfahrene lokale Reiseleiter, sowie ein Rallye-Mechaniker garantieren eine ständige und umfassende Betreuung.



Eigentlich erstaunlich finden wir, dass zwar jeder die Rallye Paris nach Peking kennt, die New Silkroad Rallye aber praktisch unbekannt ist. Dabei wurde bereits 2006 die Rallye von Hamburg nach Shanghai über 14.000 km mit 41 Oldtimern organisiert. 2007 folgte Düsseldorf - Shanghai wieder über 14.000 km mit 25 Oldtimer. Und 2008 gab es diese Rallye von Berlin nach Hongkong über 18.000 km mit 3 Geländewagen. Seitdem folgten jedes Jahr 1 bis 3 Rallyes mit unterschiedlichen Fahrzeugen wie Old- & Youngtimern, Geländewagen. Einmal sogar mit Camper-Vans und momentan eben mit modernen Autos.



Dass diese Fahrten durch politische Verhältnisse manchmal recht abenteuerlich werden können, zeigt die derzeit laufende Rallye; hier war für die Teilnehmer die Einreise mit Privatfahrzeugen auf dem Landweg nach Aserbaidschan nicht möglich, sondern nur die Einreise per Flugzeug. Dass dieser Lufttransport wegen politischer Diskrepanzen zweier Nachbarländer gewählt werden musste, war für die teilnehmenden Teams ebenfalls eines der High Lights ihrer abenteuerlichen Fahrt. Ebenso wie die Fähre Baku/Aktau, über das Kaspische Meer.



Dass Extras wie der o.a. Flug, die lokalen Begleitfahrzeuge von der Türkei bis China, Mechaniker mit Service-Car und ACHTUNG der Chinesischer Führerschein und das chinesische Nummernschild ihren Preis haben, versteht sich von selbst. So beträgt der Teampreis (2 Personen im PKW) 43.800,- EUR, der Einzelfahrerpreis (1 Person im PKW) 26.900,- EUR.



Kein Schnäppchen, aber ein Lifetime-Erlebnis!



Shelby Cobra 427 – atemberaubend



Text: Bruno von Rotz / Fotos: Daniel Reinhard, zwischengas-Archiv

Wie begegnet man einer PS-Legende, die damals mit vielen tödlichen Unfällen in Zusammenhang gebracht wurde? Mit Vorsicht ...



... und mit Ehrfurcht. Schließlich handelt es sich beim fotografierten Auto um eine 66er Cobra mit Chassisnummer CSX3300. Originale Siebenliter-Cobras werden auf dem Markt fast mit Gold aufgewogen, entstanden doch in vier Jahren nur gerade einige hundert Exemplare, von denen nur ein Teil überlebt haben dürfte.

Drehen wir also den Zündschlüssel und drücken den Startknopf. Krachend tritt der V8-Motor im Bug ins Leben. Fast ungedämpft entweichen den dünnen Auspuffenden knatternde Lautäußerungen, man spürt praktisch jeden Verbrennungsvorgang am eigenen Körper. Die ganze Karosserie schüttelt sich, wenn sich die großen Kolben heben und senken.



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.

Genießen wir diesen Moment noch etwas länger und schauen über die imposante Instrumentensammlung vor uns, um zu überprüfen, dass alles in geordneten Bahnen läuft. Diese "Uhren" sind neben etwas Teppich der einzige Luxus, den Carroll Hal Shelby seinen Kunden gönnte, der Rest diente eigentlich nur dafür, den schnellsten Straßenwagen Amerikas auszuliefern.

Rund 650 Nm schüttelt der 6997 große V8-Motor auf die Kurbelwelle.





Da spielt die Gangwahl eigentlich keine Rolle mehr, wenn es nur um Vortrieb geht. Der erste Gang reicht in der Straßen-Untersetzung bis rund 100 km/h, kein Wunder lassen sich mit der Cobra für die Zeit einmalig tiefe Zeiten für den Spurt von 0 auf 60 Meilen oder auf 100 km/h erreichen. Im dritten Gang lässt sich praktisch jedes Tempo fahren, das die Straßengesetzgebung jenseits der Autobahn zulässt. Und dank der fetten Reifen ist die Traktion bei trockener Straße formidabel.

Aber auch Kurven sind kein Problem für die Cobra. Mit der Zahnstangenlenkung lässt sich der offene Sportwagen zielsicher lenken, die perfekte Rundumsicht (bei offenem Wagen) macht den Sportwagen noch handlicher, als er es ob der kompakten Dimensionen (396 cm lang und unter 180 cm breit) sowieso schon ist.

Dem Grenzbereich muss man nicht einmal nahekommen, um schon sauschnell unterwegs zu sein. Ehrfurcht ist schließlich angesichts der Preise, die heute für originale Cobras aufgerufen werden, auch angebracht. Zudem hat man ja einen Überlebensinstinkt. Und schließlich wird auch langsam fahren belohnt, nämlich vom Straßenrand mittels bewundernden Beobachterblicken

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, die wichtigsten Highlights aus der Oldtimer-Szene in kompakter Form zusammen und bietet einen umfassenden Ausblick auf kommende Veranstaltungen, die sich ein eingefleischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.

Und auch gemächliches Fahren ist möglich mit dem "Biest", da tut sich die Cobra sogar deutlich leichter als mancher ihrer damaligen Supersportwagen-Konkurrenten. Aber die nächste Ortsausfahrt kommt bestimmt ...

Die Basis für die Cobra war der AC Ace, dessen Form wiederum von John Tojeiro dem Ferrari 166 nachempfunden hatte. Der britische Sportwagenbauer nutzte den Tojeiro-Special als Basis für den ACE, motorisiert mit vergleichsweise milden Sechszylindermotoren mit 90 bis 125 PS.

Carroll Shelby kombinierte den schlanken britischen Roadster mit einem V8-Motor von Ford und so entstand die erste Cobra. Zunächst waren es 3612 cm³ Hubraum, aber schon bald 4261 und schließlich 4737 cm³, zur Bezeichnung Cobra 289 führend.



Shelby Cobra 427 (1966) - die starke Strassen-Variante mit dem Siebenliter-V8 von Ford (mit seitliche Auspuffrohre)
Foto: wikipedia; dave_7 from Canada

Weil Zora Dantov eine Siebenliter-Corvette vorbereitet, bestellte Shelby einen ebenso großen Motor bei Ford. Nach Nascar-Manier bearbeitet leistete dieser V8 425 PS im Straßentrimm, 485 PS in der Rennversion.

Renn- und Testfahrer Ken Miles schaffte es, die Cobra 427 in 13,8 Sekunden auf 100 Meilen pro Stunde zu beschleunigen und wieder zu Boden zu bremsen. Mit der richtigen Übersetzung lief diese Cobra gegen 300 km/h schnell, kürzer

übersetzt hinterließ sie in fast jedem Gang schwarze Streifen auf der Straße.

7495 amerikanische Dollar oder 2000 mehr als eine Cobra 289 waren für den Sportwagen auszuliegen, aber ein schnelleres Auto konnte auch mehr Geld nicht kaufen. Ein gefährlicheres auch nicht, sollen doch einige Cobra-Käufer schon in den ersten Tagen tödlich verunfallt sein, weil sie ihren Gasfuss nicht unter Kontrolle hatten.

Natürlich hatte Shelby die Cobra fahrwerksseitig gegenüber dem ursprünglichen AC Ace deutlich verbessert. Hinten sorgten beim 427 Einzelradaufhängungen mit Schraubenfedern und Teleskopdämpfern statt der Variante mit Querblattedern für zuverlässigere Haftung, sämtliche Chassiskomponenten waren im Laufe der Zeit verstärkt und der brachialen Kraft der Achtzylindermotoren angepasst worden.

Dicke Räder hausten unter verbreiterten Radausschnitten und Scheibenbremsen rundum sorgten für die nötige Verzögerung.

Gegen 350 originale Cobra 427 sollen zwischen 1964 und 1967 gebaut worden sein, die meisten als Strassenvarianten. Die kleinere Cobra 289 schaffte es auf rund doppelt so viele Werks-Exemplare.



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.

Jede Shelby Cobra wurde in Handarbeit aufgebaut, Unterschiede von Auto zu Auto waren da ganz normal. Und inzwischen sind diese Autos rund 60 Jahre alt und entsprechend wurden die meisten dieser Fahrzeuge restauriert, so auch die gefahrene Cobra mit Chassisnummer CSX3300.

Shelby Cobra 427 (1966) - die Heckklappe des individuellen Hardtops gibt Zugang zum Kofferraumdeckel

Im Rahmen der Arbeiten wurde manches verbessert und verfeinert, das Filetstück ist aber wohl das aufwändig konstruierte Hardtop, das aus dem Roadster ein Coupé mit Heckklappe macht.

Am meisten Spass macht das Auto aber trotzdem ohne Dach, wenn die Haare im Wind wehen und der Klang des V8 ungedämpft zu den Ohren findet.

Die für diesen Beitrag fotografierte Shelby Cobra 427 aus dem Jahr 1966 wird am 30. Mai 2026 von der Oldtimer Galerie im Rahmen der Swiss Classic World versteigert werden. Wir danken für die Gelegenheit zur Fotofahrt.



Anmerkung: Weitere Recherchen der Oldtimer Galerie haben gezeigt, dass es in Nordamerika ein zweites Fahrzeug mit derselben Chassisnummer gibt. Welches der beiden Fahrzeuge die originale Cobra ist, konnte bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht eindeutig geklärt werden.



Im Motorsport geht es oft um Hundertstelsekunden oder noch kleinere Zeiteinheiten, in der Politik aber mahlen die Mühlen deutlich langsamer. - Bereits im Jahr 2022 berichteten wir, dass das Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz aufgehoben sei.

Damals hatten die Räte (National- und Ständerat) schliesslich ein Einsehen gezeigt und das Verbot aus dem Straßenverkehrsgesetz gekippt. Das Verbot erfolgte im Nachgang zum verheerenden Unfall von Le Mans im Jahr 1955, als viele Zuschauer starben. Während andere Länder allerdings ihre Einschränkungen schon bald wieder lockerten, blieben Rundstreckenrennen in der Schweiz für Jahrzehnte verboten. Immer wieder wurden Vorstösse unternommen, doch mehrfach scheiterten diese an den politischen Instanzen, so etwa 2011. Immerhin wurden Ausnahmen, z.B. für die Formel E, gewährt, so 2018 in Zürich.

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.

Im Jahr 2022 aber gelang schließlich der Durchbruch. Doch nun vergingen nochmals vier Jahre, bis auch noch die Verkehrsregeln-Verordnung (VRV) angepasst werden konnte.

Diese Änderung tritt nun ab 1. Juli 2026 in Kraft, womit künftig die Kantone für die Bewilligung dieser Sportveranstaltungen zuständig sind. Bei der Vergabe von Bewilligungen müssen die Kantone sicherstellen, dass Sicherheitsstandards eingehalten und Erfordernisse des Umweltschutzes berücksichtigt werden.

Soweit so gut, allerdings gibt es in der Schweiz nur eine einzige existierende permanente Rundstrecke, nämlich jene von Lignières. Und diese eignet sich kaum für große und schnelle Rennveranstaltungen.

Ob nun ob der vereinfachten Bewilligungslage jemand den Mut fassen wird, eine größere Rundstrecke zu bauen, ist leider mehr als nur fraglich. Und ein Rundstreckenrennen auf öffentlichen Strassen, z.B. in der Stadt Zürich (siehe KI-generiertes Bild oben), dürfte aufgrund der politischen Lage auch weiterhin nur im SIM-Racing möglich sein ...

Was haben Zigaretten und Verbrennungsmotoren gemeinsam?



Es ist klar, dass sowohl in Zigaretten (oder Zigarren) als auch in Benzin- oder Dieselmotoren Verbrennungsvorgänge stattfinden. Und dass dies nicht ganz ohne Emissionen geht, ist auch einsehbar.

Aber seit neuestem gibt es eine weitere Gemeinsamkeit. Die niederländische Stadt Den Haag (mit ca. 556'000 Einwohnern) hat nämlich per Anfang 2025 ein Verbot für Werbung für Autos mit Verbrennungsmotoren ausgesprochen. Werbeverbote für Zigaretten (oder Zigarren) sind ja schon länger bekannt.

Nachdem es nun also die Politik nicht geschafft hat, ihre Umweltpläne mit Förderungsmassnahmen umzusetzen, greift man jetzt also zu Einschränkungen bezüglich Kommunikationsfreiheit. Dies ist im Übrigen auch im Automobilumfeld nicht neu, in Frankreich gibt es schon seit einiger Zeit Werbeeinschränkungen, wenn das beworbene Auto über eine gewisse Menge CO2 emittiert. Immerhin muss man da nur Alternativen mit besserer Ökobilanz zeigen.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Durch das Verhindern der Werbung erhofft man nun wohl, dass die Autokäufer freiwillig zum Elektroauto greifen. Dabei wird leider vergessen, dass diese elektrisch fahrenden Automobile wegen der Emissionen bei der Stromerzeugung und beim Bau keineswegs problemlos für die Umwelt sind, auch wenn sie lokal durchaus (fast) emissionsfrei fahren. Aber dies ist möglicherweise einer Stadtverwaltung egal, schließlich will man ja vor der eigenen Haustüre optimieren.

Dass man mit Werbung das Verhalten von Käufern beeinflussen kann, ist im Übrigen unbestritten. Warum sonst würden heute derartig viele SUVs herumfahren?

Und was hat dies nun alles mit dem Oldtimer zu tun? Heute noch relativ wenig, aber die Autos, die heute verkauft werden, sind in 30 Jahren die Oldtimer von morgen (oder auch nicht) ...



Breaking NEWS



4-fach Sieg für Toyota bei der Heim-Rallye

Fotos: Toyota gazoor racing // Hyundai motorsport // Lancia media

Nach dem feierlichen Start der Rallye am Donnerstag, 28. Mai 2026, auf Schloss Nagoya startete interne der Kampf der Toyota-Toyota um den prestigeträchtigen Sieg im Heimatland der Marke. Mit zwei Wertungsprüfungen ging es in die bewaldeten Bergen östlich von Toyota City.



Gleich auf der ersten SP fuhr der Schwede Oliver Solberg die schnellste Zeit fuhr vor seinen Toyota-Teamkollegen Sami Pajari, Sébastien Ogier und Elfyn Evans.

Evans schob sich in der berühmten Isegami-Tunnel-Wertungsprüfung aber auf Platz 1 und lag am Ende des Tages 15,7 Sekunden vor Solberg. Dahinter Ogier mit nur 1,4 Sekunde Rückstand. Die Plätze 4 und 5 gingen an die Toyota-Piloten Sami Pajari und Takamotu Katsuta.



Am Samstag machte Solberg richtig Druck auf Evans und war in zwei SPs der Schnellste und verkürzte seinen Rückstand auf 10,6 Sekunden. Seine beherzte Fahrweise rächte sich aber am Nachmittag - Solberg rutschte von der Strecke, kappte einen Strommasten, verursachte so ein Black out in der näheren Umgebung und beschädigte die rechte Hinterradaufhängung seines Toyota so arg, dass er nicht mehr weiterfahren konnte. Es war der bereits dritte Ausfall des jungen Schweden in Folge.



Sein Team bereitet jedoch seinen Wagen für den Neustart am Sonntag vor wo sich der ungestüme Draufgänger zumindest Punkte aus der Sonntags-Wertung und der Powerstage erhoffte um den Schaden in der Weltmeisterschaft etwas zu begrenzen

Vorne baute hingegen Evans seinen Vorsprung auf seinen nunmehrigen neuen Verfolger Sebastian Ogier am Ende des Tages auf 17,8 Sekunden aus.

Sami Pajari verbesserte sich durch den Ausfall von

Solberg auf den dritten Gesamtrang.



Der abschließende Sonntag war geprägt durch einen entfesselten Oliver Solberg, der - wie von ihm angepeilt - sowohl die Sonntags-Wertung, als auch die abschließende Powerstage in spektakulärer Manier gewann, Solberg konnte so den Schaden durch seinen Ausfall am Samstag in der WM zumindest in Grenzen halten. Hyundai, und Ford konnten beim Kampf um den Sieg nicht mithalten

Und die Konkurrenz?

Hyundai fand auf der reinen Asphalt-Rallye in Japan nicht das richtige Set up und hofft nun auf die kommenden Rallyes, die alle auf Schotter gefahren werden. Die Koreaner belegten hinter dem Toyota-Team geschlossen die Plätze 5 bis 7.

Der beste M-Ford-Pilot Jon Armstrong war erst auf Platz 8 zu finden, gerade einmal rd. 9 Sekunden vor dem Gewinner der Rallye-2 Wertung Nikolai Gryazin auf Lancia Ypsilon



Elfyn Evans fuhr die Rallye kontrolliert im Stile eines Profis zu Ende und holte sich seinen insgesamt 13. WRC-Sieg mit dem er nun deutlich die Fahrerweltmeisterschaft anführt, s.u..

Es ist zu hoffen, dass der "ewige Zweite" - Evans landete in der WM bereits fünftmal auf dem zweiten, jedoch noch nie auf dem ersten Platz - sich heuer seinen Traum vom Weltmeistertitel erfüllen kann; verdient hätte es der Waliser allemal.

| WRC | | WRC FORUM8 RALLY JAPAN | | | | live | FIA |
|------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|-------------|--|-----------|---------------|
| FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP | | LAKE MIKAWAKO 2 WOLF POWER STAGE | | | | | STOWA WATCHES |
| | | OVERALL CLASSIFICATION | | STAGE 20/20 | | | |
| 1 ST | ELFYN EVANS | | SCOTT MARTIN | | | 3:17:08.0 | |
| | SÉBASTIEN OGIER | | VINCENT LANDAIS | | | +12.8 | |
| | SAMI PAJARI | | MARKO SALMINEN | | | +51.4 | |
| 2 ND | TAKAMOTO KATSUTA | | AARON JOHNSTON | | | +1:03.5 | |
| | ADRIEN FOURMAUX | | ALEXANDRE CORIA | | | +2:34.8 | |
| | THIERRY NEUVILLE | | MARTIJN WYDAEGHE | | | +3:13.6 | |



Lancia Ypsilon holte in Japan den Rallye-2 Sieg

Elfyn Evans / Scot Martin auf Toyota den Gesamtsieg

| WRC | | DRIVERS' CHAMPIONSHIP | | | | live | FIA |
|------------------------------|------------------|-----------------------|--|---------|--|------|---------------|
| FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP | | AFTER ROUND 7 | | | | | STOWA WATCHES |
| 1 ST | ELFYN EVANS | | | 151 PTS | | | |
| | TAKAMOTO KATSUTA | | | 131 PTS | | | |
| | OLIVER SOLBERG | | | 102 PTS | | | |
| 2 ND | SAMI PAJARI | | | 96 PTS | | | |
| | SÉBASTIEN OGIER | | | 90 PTS | | | |
| | ADRIEN FOURMAUX | | | 89 PTS | | | |
| | THIERRY NEUVILLE | | | 73 PTS | | | |
| | HAYDEN PADDON | | | 21 PTS | | | |
| | ESAPEKKA LAPPI | | | 21 PTS | | | |
| | YOHAN ROSSEL | | | 20 PTS | | | |

| WRC | | WRC MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP | | | | live | FIA |
|------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------|--|--|------|---------------|
| FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP | | AFTER ROUND 7 | | | | | STOWA WATCHES |
| 1 | TOYOTA GAZOO RACING WRT | | 370 PTS | | | | |
| 2 | HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM | | 243 PTS | | | | |
| 3 | TOYOTA GAZOO RACING WRT2 | | 106 PTS | | | | |
| 4 | M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM | | 85 PTS | | | | |



Fotos: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Dieses Wochenende in Mugello beim Großen Preis von Italien´, wurde zu einem Triumph für Aprilia. Das Sprintrennen am MotoGP-Wochenende des Grand Prix von Italien in Mugello wurde am Samstag von Raul Fernandez (Trackhouse-Aprilia) gewonnen. Am Sonntag siegte der Italiener Marco Bezzecchi auf Aprilia. Ein Italiener auf einer italienischen Maschine beim Heimrennen in Italien - da kocht die Seele der Azzuri!



Von Position 2 gestartet, übernahm der Spanier Roul Fernandez am Samstag die Führung in der ersten Runde und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab.

Ergebnisse, MotoGP Sprint Mugello, 30.05.2026

| | | | |
|----|--------------------|---------------------------|--------|
| 1. | R. Fernandez | Trackhouse Racing | |
| 2. | J. Martin | Aprilia Racin | +1.289 |
| 3. | F. Di Giannantonio | Pertamina Enduro VR46 RT | +3.287 |
| 4. | M. Bezzecchi | Aprilia Racing | +4.481 |
| 5. | M. Marquez | Ducati Lenovo Team | +9.055 |
| 6. | F. Aldeguer | BK8 Gresini Racing MotoGP | +9.758 |

Als bester KTM-Pilot landete Pedro Acosta auf Red Bull KTM Factory Racing mit einem Rückstand von +11.809 auf dem 9. Platz und damit gerade noch in den Punkterängen

Das Rennen am Sonntag brachte dann den eingangs beschriebenen italienischen Triumph, der noch durch den 2. Rang des Aprilia-Fahrers Jorge Martin unterstrichen wurde.

Das Rennen war geprägt von vielen Überholmanövern, Fehlern und Stürzen, die das Rennen von Anfang bis Ende für die Zuschauer spannend und unterhaltsam machten..

Dazu wurde auf der langen Geraden von Mugello von Jorge Martin eine wahnsinnige **Spitzengeschwindigkeit von 368 kmh** erreicht.



Marco Bezzecchi holte sich nach einem harten, aber fairen Kampf mit Francesco Bagnaia und Jorge Martin den Sieg. Wieder einmal wurden die Plätze auf dem Podium in der allerletzten Phase des Rennens entschieden.

Pedro Acosta wurde wieder der beste KTM-Werlsfahrer auf dem 6. Platz. Mit den dabei erzielten Punkten konnte Pedro seinen 4. Platz in der Fahrer-WM verteidigen, auch wenn es immer enger für ihn wird. Teamkollege Brad Binder landete auf Platz 11.

Ergebnisse, MotoGP Rennen Mugello, 31.05.2026

| | | | |
|-----|--------------------|-----------------------------|--------|
| 1. | M. Bezzecchi | Aprilia Racing | |
| 2.. | J. Martin | Aprilia Racing | +3.559 |
| 3. | F. Bagnaia | Ducati Lenovo Team | +5.098 |
| 4. | A. Ogura | Trackhouse Racing | +5.132 |
| 5. | F. Di Giannantonio | Pertamina Enduro VR46 RT | +5.453 |
| 6. | P. Acosta | Red Bull KTM Factory Racing | +7.467 |





Der Italiener Marco Bezzecchi feierte auf seiner Aprilia einen Heimsieg in Mugello und brachte 178.000 Fans zum Durchdrehen. Er verwies seinen Markenkollegen und ersten Verfolger in der WM, Jorge Martin, und Francesco Bagnaia auf die Ränge.

Die italienische Motorsport-Party wurde am Ziel von keinem Geringerem als dem Formel-1-Star Kimi Antonelli, dem derzeit Führenden in der Formel 1, abgewunken.

In der Fahrer-Wertung der Weltmeisterschaft setzt sich das Aprilia-Duo Bezzecchi / Martin weiter von den Verfolgern ab.

Zuletzt konnte die Konkurrenz zwar in Barcelona, Spanien, noch den Abstand zu den Aprilia-Führenden etwas verringern, doch daheim zeigte der italienische Motorrad-Hersteller wo der Bartl den Most holt.

Marco Bezzecchi, Sieger in Mugello und WMFührender
Foto: Aprilia-presse

Erster Verfolger der beiden Aprilias bleibt Fabio Ducati-Pilot Di Giannantonio. Hinter ihm tut sich aber eine große Lücke zu Pedro Acosta auf.

Fahrer-Weltmeisterschaft nach dem Grand Prix von Italien

| | | |
|--------------------------|-----------------------------|----------|
| 1. Marco Bezzecchi | Aprilia Racing | 173 Pkte |
| 2. Jorge Martín | Aprilia Racing | 156 |
| 3. Fabio Di Giannantonio | Pertamina Enduro VR46 RT | 134 |
| 4. Pedro Acosta | Red Bull KTM Factory Racing | 103 |
| 5. Ai Ogura | Trackhouse MotoGP Team | 92 |
| 6. Raúl Fernández | Trackhouse MotoGP Team | 88 |



Schon nächstes Wochenende geht es in der MotoGP wieder weiter:

Runde 8.
Ungarn Ungarn / Balaton Park
06.06.2026 Rennen: Sprint: 15:00 Uhr
07.06.2026 Rennen: MotoGP 14:00 Uhr

Runde 9.
Tschechien Tschechien / Brünn
00.06.2026 Rennen: Sprint: 15:00 Uhr
21.06.2026 Rennen: MotoGP 14:00 Uhr
21.06.2026 Rennen: SPR: 15:00 - GP: 14:00

Runde 10.
Niederlande Niederlande / Assen
27.06.2026 Rennen: Sprint: 15:00 Uhr
28.06.2026 Rennen: MotoGP 14:00 Uhr

Alle Rennen werden live übertragen von:



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% Mitgls. 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.

- | | | | |
|----------------------|---|--|---|
| 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, 4. 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 |  |
| 16. Oktober | | Kraigerberg GHOST Classic RALLYE Ort: Kraig Info: https://kraigerberg.at/kraigerberg-ghost-classic- | |
| 12. Dezember |  | Weihnachtsfeier des 1. C.A.R. Teams Ferlach Termin: 18 Uhr Ort: GH Schaidabauer, Ferlach | |

Schon für den  genannt?

