

Foto: ferrari media

DRF

Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach / Ausg. 6, Juli 2026



GP-Sieg Nr. 250 für Ferrari



in Silverstone

Foto: ferrari media

KCC-Bewerb in Kroatien
mit reger Beteiligung
aus dem Ausland



Don't forget
12. September 2026



SMS CLASSIC SPRINT

Zwischenstand
Karawanken Classic
Cup



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

Der Juni hat uns bereits einen Vorgeschmack auf den Sommer beschert, aber für die meisten von uns beginnt der eigentliche Sommer-Urlaub wahrscheinlich erst im Juli oder August?!



Um Euch in den wohlverdienten Ferien die Zeit ein wenig zu verkürzen, fällt dieser DRIFT etwas umfangreicher aus, denn sowohl der Vorstand unseres Klubs, als auch die DRIFT-Redaktion haben sich in den Urlaubsmonaten ebenfalls etwas Auszeit verdient.

Das bedeutet natürlich nicht, dass wir im Klub völlig untätig sind; im Gegenteil - die Vorbereitungen für unsere nächsten Veranstaltungen im Herbst laufen auf vollen Touren.



Für die "Burgen- und Schlösser-Classic" bei der ich wieder die Fahrtleitung übernommen habe, liegt bereits der erste Streckenentwurf vor.

Die Teilnehmer dürfen sich auf eine neue Strecke und das Entdecken neuer Burgen und Schlösser freuen. Der Start Burg Hochosterwitz bleibt aber. Auch hinsichtlich Gastronomie hat unsere Ex-Obfrau Henny Bucher bereits für gastronomische Leckerbissen gesorgt.



Ähnlich verhält es sich auch bei unserem nächsten Event, dem SMS-Classic-Sprint am 12. September.

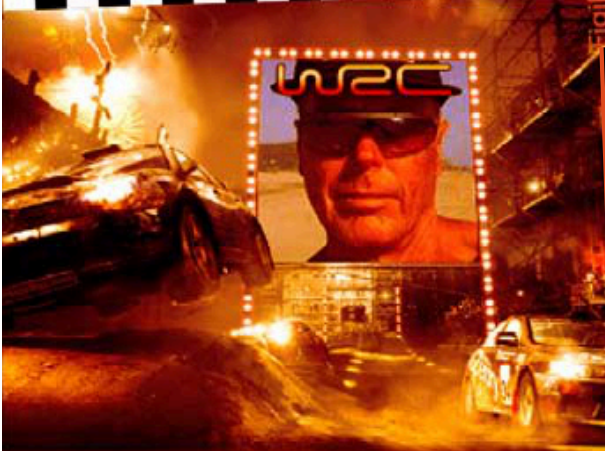
Wir als Vorstand bzw. generell als Veranstalter, würden uns freuen, wenn Du als Klubmitglied oder als Motorsportfreund dabei bist; entweder als Teilnehmer am Bewerb oder als Funktionär. Gerade verantwortungsvolle Helfer sind das A und O einer Veranstaltung.

Ich wünsche Dir und Deiner Familie einen tollen, erholsamen Urlaub und freue mich auf ein Wiedersehen im Herbst

Euer

Mark Strohecker





FIGI's ROADBOOK

Vorwort des Obmannstv.	Seite 2
Klubabend 5. September 2026	Seite 3
Croatia Classic Marathon	Seite 4
Berichte unserer Klubmitglieder	Seite 10
Der Ferlacher Bankräuber	Seite 22
Rallye- / Formel 1 / MotoGP News	Seite 25
Renault Alpine News	Seite 42
Audi Nuvolari	Seite 47
Achtung Radfahrer	Seite 50
Der ARBÖ empfiehlt	Seite 55
40 Jahre Lamborghini-SUV	Seite 58
Kunterbuntes	Seite 66
Termine	Seite 69

INHALT

Wir gehen in die Sommerpause Nächster Klubabend im September

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass in der Urlaubszeit nur geringes Interesse am Besuch von Klubabenden besteht.

Am 5. September planen wir auf dem Hauptplatz in Ferlach eine Gleichmäßigkeitsprüfung für Oldtimer an der auch moderne Automobile teilnehmen können, als:

Im Anschluss daran soll der erste Klubabend im Gasthof Plasch stattfinden zu dem nicht nur die Teilnehmer der Gleichmäßigkeitsprüfung eingeladen sind.



Daher wird es den nächsten Klubabend, rechtzeitig vor dem SMS-Classi-Sprint (12. September) erst wieder am 5. September geben. Traditionell in unserem Klublokal Plasch "Auf der Huab'n" in Ferlach, Reßnig.

Der Klubabend stimmt diesmal nicht mit dem üblichen Termin am 1. Donnerstag des Monats überein, aber das hat auch seinen Grund:

- Trainingsmöglichkeit für Teilnehmer am SMS-Classi-Sprint
- Übungsgelegenheit für sportliche Oldtimer-Fans
- Schnupper-Einstieg für Interessenten; auch mit neuen Fahrzeugen
- Alles natürlich kostenlos um das Interesse zu wecken und den Motorsport zu fördern

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme!

Also gute Gelegenheit wieder die ausgezeichneten Küche des Gasthofs Plasch, mit einem geselligen Beisammensein unter Gleichgesinnten zu genießen.

Einen schönen Urlaub wünscht Dir der Vorstand des





CROATIA CLASSIC MARATHON

13. – 14.06.2026.
Auch heuer wieder ein voller Erfolg!

Fotos: Kosjenka Vrhovski Cindori / Uran / Zimmermann

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 ließen. 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 konnten.

Das 1. C.A.R. Team Ferlach war mit gleich 3 Teams vertreten:

- Zweifacher Gesamtsieger der Jahre 2024/2025 URAN Alexander, diesmal ohne Co-Pilot, PEUGEOT 106 ELECTRIC Baujahr 1999
- ROM Hugo/MÜHLMANN Michael, PORSCHE 911 SC, 1981
- MC COMB Nigel/MC COMB Naomi, MG MIDGET MK III, 1974



Am Samstag, 13. Juni startete der erste Tag des "Croatia Classic Marathons" als rein touristischer Prolog. Nach der Anmeldung und der Fahrzeugabnahme in Svetna Nedelja, bei der sich Fahrer und Beifahrer traditionell Gebäck schmecken ließen, fiel um 13:30 Uhr die Startflagge für die Teilnehmer auf dem Hauptplatz des Ortes.

Die Strecke führte ins nahegelegene Slowenien über kurvenreiche Waldstraßen bevor es über den kleinen Grenzübergang Harmica wieder zurück nach Kroatien ging.

Für die erste Pause machten die Teilnehmer im Restaurant "Route 66" in Brdovec Halt. In einem ansprechenden Ambiente mit authentischen Vintage-Details im amerikanischen Stil, genossen sie „Jerry Lee Lewis“-Hamburger. Danach führte die Route weiter durch Zaprešić und per Fähre über den Fluss Save bis ins Zentrum der Hauptstadt Kroatiens, Zagreb.



Die Fahrzeuge parkten auf dem Franklin-Roosevelt-Platz in Zentrum von Zagreb und wurden bei der herrschenden Hitze mit Eis empfangen. Weiter ging es, erholt und gekühlt, zum Coffee-break in ein nahegelegenen Café.

Während Passanten und Besucher die ausgestellten Fahrzeuge bewunderten, konnten die Teilnehmer eine Fahrt mit der historischen Zagreber Straßenbahn durch die Innenstadt genießen.

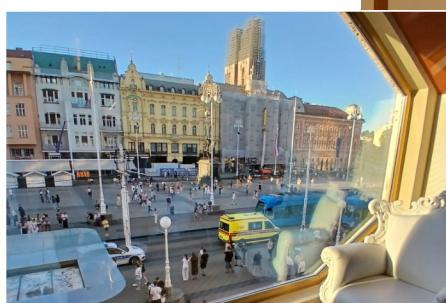


Danach klang der erste Rallye-Tag mit einem festlichen, gemeinsamen Abendessen im Hotel Dubrovnik am Zagreber Hauptplatz aus



Unsere Klubmitglieder genießen die Fahrt mit der historischen Bim in Zagreb:

v.l. Alex Uran, Michi Mühlmann, Hugo Rom



Sonntag, 14. Juni 2026 - Wettbewerbstag!

Im Gegensatz zum ersten Tag, der als gemütlichen Prolog begann, startete der zweite Tag sofort spannend und voller Wettbewerbsgeist, denn das Endergebnis zählte zum "Karawanken-Classic-Cup" (KCC)

Von den 78 gestarteten Teams meldeten sich 62 für den Wertungsteil der Rallye, also für die Gleichmäßigkeits-Sonderprüfungen, an. Für die Fahrer mit kroatischer Fahrerlizenz ging es vor allem darum, Punkte für die kroatische Meisterschaft zu sammeln, während Fahrer ohne Lizenz außer Konkurrenz, d.h. nur an der touristischen Ausfahrt interessiert waren.

Alle Teams, außer den "Touristen" wurden in die Wertung für den internationalen Karawanken Classic Cup einbezogen.

Direkt nach dem Start in Sveta Nedelja fanden auf dem Parkplatz neben dem kleinen Grenzübergang Obrežje die ersten acht Gleichmäßigkeitsprüfungen statt, ehe die Route über die Flussfähre Medsave-Zaprešić durch Donja Pušća und Celine bis nach Marija Gorica führte.



Roter Teppich für unser Klub-Team Nigel & Naomi MC COMB und ihrem MG MIDGET MK III, Baujahr 1974, beim Start in Sveta Nedelja



Roter Teppich auch für die Teams Rom/Mühlmann - Uran/-- / Zimmermann/Bacher

Bei einer ersten Pause bot sich hier Gelegenheit die Motoren und eventuellen Sonderprüfungs-Stress abkühlen zu lassen und sich mit Snacks und Getränken zu stärken. Weiter ging es über Dubravica, Radakovo und Sv. Križ zum Schloss Mihanović in Tuheljske Toplice; dort genossen die Teilnehmer ein Mittagessen.



Über den Fluss Sutla ging es zurück nach Slowenien und durch die idyllische Landschaft der Region Bizeljsko weiter nach Brežice mit einem kleinen Zwischenstopp für Kaffee und Strudel in Dečno Selo.



Vor Erreichen des Ziels absolvierten die Teams noch weitere Gleichmäßigkeitsprüfungen ehe die Etappe beim wunder-schönen Schloss Mokrice endete.

Der Schlosshof und die alten Mauern boten eine beeindruckende Kulisse für die Fahrzeuge der Teilnehmer, der nur mehr durch das Galadinner und die Siegerehrung im Schlossrestaurant getoppt wurde



Ergebnis des Croatia Classic Marathons am 14. Juni 2026

1. ZIMMERMANN Klaus/BACHER ANGELIKA	A/A	Porsche 924
2. KOSELJ Primoz/ZAI Pia	SI/SI	MGB TOURER MK II
3. BANHIDI Viktor/SZABO Bernat	HU/HU	HONDA CRX DEL SOL
4. VACCARO Nino/VACCARO Vesna	CRO/CRO	FIAT X1/9
5. ULLY Werner/ULLY Silvania	A/A	TRIUMPH TR 3
6. NICOLE Stanic/DOMINIK Janes	CRO/CRO	FIAT 132
7. PIKULA Denis/PIKULA Antonio	CRO/CRO	MERCEDES BENZ 280 CE
8. BIRAČ Matija/MARINCIL Luka	CRO/CRO	SUNBEAM 1300
9. URAN Alexander/--	A/--	PEUGEOT 106 ELECTRIC
10. LACKOVIĆ Željko/LACKOVIĆ Luka	CR/CRO	HONDA S800



Ganz besonders muss die Leistung der Teilnehmer hervor gehoben werden, die OHNE Co-Piloten die Strecke und die Sonderprüfungen bewältigten. - Klubmitglied Uran Alex landete dabei als Neunter unter den Top-10, während Weber Andrea als Elfte dieses Ziel nur knapp verpasste.

Für den Club "Stari kotaci" war es ein Tag der Freude und Ehre diesen Tag mit wunderschönen Oldtimern und einer fantastischen Gruppe von Fahrern und Beifahrern zu verbringen und zu sehen, dass alle Teilnehmer mit einem strahlenden Lächeln, guter Laune und positiver Energie die Heimreise antraten.

ACHTUNG:

Die nächste Veranstaltung des Club "Stari kotaci", die ebenfalls zum KCC zählende "Adriatic Tour", findet am 26. September statt. Wegen des starken Interesses wird die Teilnehmerzahl wahrscheinlich limitiert.



Eine rechtzeitige Anmeldung wird daher dringend empfohlen!

Den aktuellen Zwischenstand des Karawanken-Classic-Cups nach 2 Veranstaltungen findet Ihr auf der nächsten Seite.



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: >>





Bevor der nächste Bewerb des Karawanken-Classic-Cups über die Bühne geht, findet Ihr hier den Zwischenstand des Cups nach 2 Bewerbungen. Team Zimmermann/Bacher konnte sich durch den Sieg beim "Croatia Classic Marathon" einen Vorsprung einfahren. Aber entschieden ist noch gar nichts, da noch drei Veranstaltungen offen sind:

ERGEBNIS KARAWANKEN-CLASSIC-CUP 2026 nach 2 Wertungen

Interim result after 2 events

FAHRER / pilots

Veranstaltung	CST 25.04.2026	CCM 14.06.2026	SMS-CS 12.09.2026	AdriT 26.09.2026	BuS 10.10.2026	Zwischen-Ergebnis (Faktor + Auslands-Punkte im Ergebnis berechnet)	
Faktor der Veranstaltung Factor of the event	2	3	1	3	3	Pt.Ges	PL
Veranstaltungspunkte Points for the event	3+3 Pro Start & Ziel For each start and finish	5 Grau = Extra-Punkte für Auslands-Start Grey = Additional points for starting abroad					
	Pro Start & Ziel Start and finish						
ZIMMERMANN KLAUS	6 20	6 30				165	1.
URAN Alexander	6 30	6 12				131	2.
KOSELJ PRIMOŽ		6 25				98	3.
BANHIDI VIKTOR		6 20				83	4.
VACCARO NINO		6 18				72	5.
ULLY WERNER		6 16				71	6.
NICOLE STANIĆ		6 15				63	7.
STOCKER Manfred	6 25					62	8.
ROM Hugo KR	6 13	6				61	9.
PIKULA DENIS		6 14				60	10.
BIRAČ MATIJA		6 13				57	11.
LACKOVIĆ ŽELJKO		6 11				51	12.
WEBER ANDREA		6 10				48	13.
ČOLAKOVIĆ ROBERT		6 9				45	14.
RAMUSCH Johann	6 16					44	15.

Beim KCC gibt es eine eigene Wertung für Fahrer bzw. für Co-Piloten. Eine extra Nennung ist für den KCC nicht notwendig.

Die nächsten Veranstaltungen des KCC:

• SMS- Classic-Sprint

Ebenthal

12. September 2026



SMS CLASSIC SPRINT

Der SMS-Classic-Sprint findet unter neuer Leitung statt. Ausschreibung und Nennungsformular sind bereits online.



• Adriatic Tour

Bakar, Kroatien, 26. September 2026

Die AT findet heuer zum drittenmal statt. Nach 30 Teams bei der Premiere im Jahr 2024, waren es 2025 bereits 60 Teams die teilnahmen. Rechtzeitige Nennung wird absolut empfohlen, da zum derzeitigen Zeitpunkt bereits über 70 Anmeldungen vorliegen und die Veranstalter ein Teilnehmer-Limit erwägen.

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



Auch die BuS zeigt steigende Teilnehmerzahlen. 2026 wird auf einer neuen Route gefahren damit die Teilnehmer neue Schlösser und Burgen kennen lernen können. Der Start ist aber traditionell wieder bei der Burg Hochosterwitz. Auch hier wird eine rechtzeitige Nennung empfohlen!

Zugleich ist die "Burgen und Schlösser-Classic" die Abschlussveranstaltung des KCC mit der Siegerehrung des KCC.

Natürlich wollen wir nicht auf die Beifahrer / Co-Piloten vergessen, die ganz massgeblich zum Erfolg ihrer Fahrer beitragen.

ERGEBNIS KARAWANKEN-CLASSIC-CUP 2026 nach 2 Wertungen Interim result after 2 events 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 + Auslands-Punkte im Ergebnis berechnet)			
Faktor der Veranstaltung Factor of the event	2	3	1	3	3	Pt.Ges	PL		
Veranstaltungspunkte Points for the event	3+3	Pro Start & Ziel For each start and finish			5	Grau = Extra-Punkte für Auslands-Start Grey = Additional points for starting abroad			
		P	Punkte für Gesamt-Platzierung Points for overall ranking						
BACHER ANGELIKA	6	20	6	30				165	1.
ZAI PIA			6	25				98	2.
SZABO BERNAT			6	20				83	3.
URAN Michael	6	30						72	4.
VACCARO VESNA			6	18				72	
ULLY SILVIA			6	16				71	
DOMINIK JANEŠ			6	15				63	
GRATZER Wolfgang	6	25						62	
MÜHLMANN MICHAEL	6	13	6					61	9.
PIKULA ANTONIO			6	14				60	10.

Da einige Fahrer ihre Co-Piloten gewechselt haben, bzw. manche sogar solo fahren, finden sich in der Wertung der Co-Piloten z.T. ganz neue Namen, die man bisher nicht auf der Liste hatte.

Daher dürfte der Karawanken-Classic-Cup besonders unter den Beifahrern heuer wieder sehr spannend werden.



KOMM, MACH MIT



Egal ob du einen Oldtimer- oder Youngtimer hast oder aktiv an Rallyes, Rundstrecken- oder Bergrennen teilnimmst oder einfach nur ein begeisterter Motorsport-Fan bist - werde auch du ein Mitglied im 1. C.A.R. Team Ferlach, dem legendären Kolbenfresserklub Kärntens und einem der ältesten Motorsportklubs in Österreich.

<https://www.cartteamferlach.at>

Veranstalter des



und der

12.09.2026



10.10.2026

10 % ermäßigtes Nenngeld für Klubmitglieder!



Unsere Klubmitglieder Johann Ramusch & Anita Griesser waren dabei

Zwei Tage, vom 20. - 21. Juni, ging es für unser Classic-Team Ramusch / Griesser durch das schöne und romantische Ennstal

70 Teams aus ganz Österreich rollten in Schladming mit ihren liebevoll gepflegten Oldtimern, eleganten Sportwagen und stilvollen Cabrios am 20. Juni vom Star. Dabei stand sportlicher Ehrgeiz allerdings nicht im Mittelpunkt, obwohl - wie schon in den letzten Jahren - die Rallye auch in diesem Jahr Teil der ÖMVV-Staatsmeisterschaft war. Neben dem Wettkampf stand auch das Genießen der wunderbaren Landschaft und der gemeinsame Spaß im Vordergrund.

Primär war aber das gemeinsame Ziel des Veranstalters, des Lions Club Schladming, Menschen in der Region zu unterstützen, die auf Hilfe angewiesen sind. So ist die Lions Charity Rallye längst mehr als ein Motorsportevent – sie ist ein Symbol für Zusammenhalt, Hilfsbereitschaft und gesellschaftliche Verantwortung. Jahr für Jahr zeigt sie, wie viel bewegt werden kann, wenn Menschen ihre Leidenschaft mit dem Wunsch verbinden, Gutes zu tun.



In der SPORT-Klasse sicherte sich das Team Reithmayr Anton/Reithmayr Daniel auf Ford Escord XR3i, Baujahr 1992 den Gesamtsieg.

Für unser Klub-Team Ramusch/Griesser und ihrem Ford Capri GT 4 reichte es in der Lichtschranken-Wertung nur für Platz 22; aber das Ergebnis war nur Nebensache, denn, so Johann: "Wir sind dabei für den guten Zweck!"

Die Lichtschranken-Wertung sah übrigens die gesamte österreichische Classic-Spitze auf dem Podium:

1. Zimmermann Klaus/Bacher Angelika, BMW 325 iX, BJ 1988
2. Pelz Oliver/Pelz Ines, MG B MK 1, BJ 1963
3. Schlager Marc/Schlager Otmar, Toyota Celica 1600st, BJ 1972

Mit vielen schönen Erinnerungen und der Gewissheit, etwas Gutes getan zu haben, freuen sich die Veranstalter auf die nächste Lions Charity Rallye im Juni 2027.

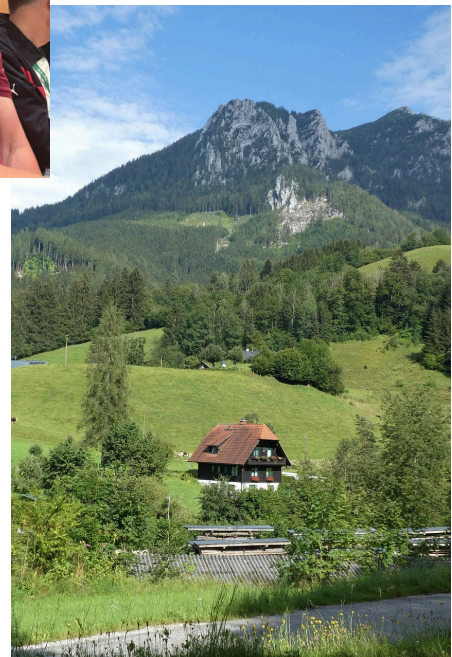
Foto: pixabay, Elsemargriet

Mit ihren Roadbooks machten sich die Teilnehmer auf den Weg durch die beeindruckende Berg- und Naturlandschaft der Region, die von Ramsau durch das malerische Ennstal über den Sölkpass bis nach St. Lambrecht und wieder zurück nach Schladming führte. Dazwischen forderten Schnitt- und Gleichmäßigkeitsprüfungen volle Konzentration von Fahrer und Beifahrer.

Ein Galadinner im Sporthotel Royer schloss den ereignisreichen Tag bei bester Stimmung ab.

Auch der zweite Rallyetag begeisterte mit abwechslungsreichen Strecken und eindrucksvollen Ausblicken auf die Schönheit des Ennstals und führte über idyllische Nebenstraßen zum Ziel nach Rohrmoos.

Schmankerln der heimischen Gastronomie und das Rahmenprogramm sorgen auch hier für weitere Höhepunkte.





Nach mehr als zehn Jahren Pause kehrte die legendäre Freestyle-Show "Masters of Dirt" am 27. Juni wieder zurück ins Wörthersee-Stadion in Klagenfurt - und unser Klubmitglied Michael Schaschl, bekannt als "Mike Manta", war dabei!

Michael hat uns dazu ein paar Fotos der waghalsigen Stunts der Akteure geschickt, die auf Motocross-, BMX- und Mountainbike ihre Einlagen zeigten. Ja sogar auf Snowmobiles und RZR-Buggies wurde eine Show aus flammendem Inferno, heißer Musik und Party-Stimmung geboten. - Der pure Wahnsinn.



BLACKGROUND INFO

MOTORSPORT Legendentreffen

Einmal im Jahr organisiert Raimund Funiak ein Treffen von seinen Freunden aus dem Motorsport. Auch diesmal folgten zahlreiche Benzinbrüder und Vollgasamazonen seiner Einladung. Bei dieser neunten Auflage bestand die Legenden-Runde diesmal aus Franz Tost, Franz Wurz, Rudi Stohl, Herbert Grünsteidl, Andy Bentza, Günther Spindler, Karl Singer, Peter Peter, Günther Huber, Günter Ledl, Dieter Karl Anton, Hans Meier, Ottokar Jakobs, Sigi Pust, Richard Gerin, Werner Fessl, Rolf Schmid, Fritz Böhler, Leopold Handschuh, Gerry Brandstetter, Günter Hromek, Charly Landig, Loisl Müller, Erich Glavitza, Karl Holzinger, Rudi Hammerschmid, Karin Tremml-Renner, Kurt Tremml, Bartl Stadler, Sepp Schäfer, Niki Horvat, Evita Stadler, Franz Altmann, Christian Sandler, Erika Manhalter, Helga und Fritz Gartner, Doris Werginz, Blacky Schwarz, Alexander Trimml, Alois Schweighofer, Stefan Fiala, Heini Gelosky, Karl Manstein, Axel Höfer, Gustav Trubatsch, Peter Tomschi und noch zahlreichen anderen Motorportenthusiasten. Für insgesamt 63 Personen gab es ein freudiges Wiedersehen im Restaurant Schweizerhaus im Wiener Prater, um Erinnerungen auszutauschen und gemeinsame Erlebnisse wieder aufleben zu lassen.



Fotos © Peter Tomschi



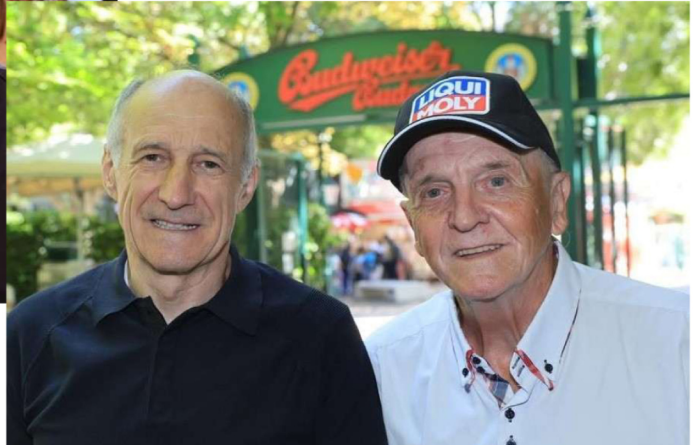
Beim Treffen der Legenden mit dabei auch Rallye-Urgestein Rudi Stohl, Edel-Tuner Rudolf Hammerschmid, ex Toro Rosso Formel 1 Teamchef Franz Tost, Oldtimer-Gutachter Stefan Fiala und Porsche 917 Eigner Günther Spindler.

Foto © SMW-MEDIA



Ausgezeichnete Stimmung auch bei der Grand Dame des österreichischen Automobilrennsports Erika Manhalter - erstmals ohne ihren im Vorjahr verstorbenen Serien-Staatsmeister und BMW-Haudegen Sepp Manhalter - hier im Bild mit dem legendären Rallye-Cross Meister und Lancia-Stratos-Pilot Andy Bentza.

Foto © Peter Tomschi



Aufrischung gemeinsamer Erlebnisse aus gut viereinhalb Jahrzehnten – Formel 1 Konsulent Franz Tost und BOSS GP Berater Harald „Blacky“ Schwarz.

Foto © Peter Tomschi



Von der ersten Stunde mit dabei und immer wieder gern gesehene Gäste beim Legendentreffen von Raimund Funiak im Schweizerhaus sind Franz Wurz, mehrfach-Europameister und Oberhaupt der Wurz-Dynastie sowie sein langjähriger Freund, der einstige Spezialist auf der Rundstrecke Peter Peter.

Foto © Peter Tomschi



Formel-Pilotin Karin Tremml-Renner und Raimund Funiak.

27. Juni 2026

11. Rosental Classic mit Oldtimerfrühstück



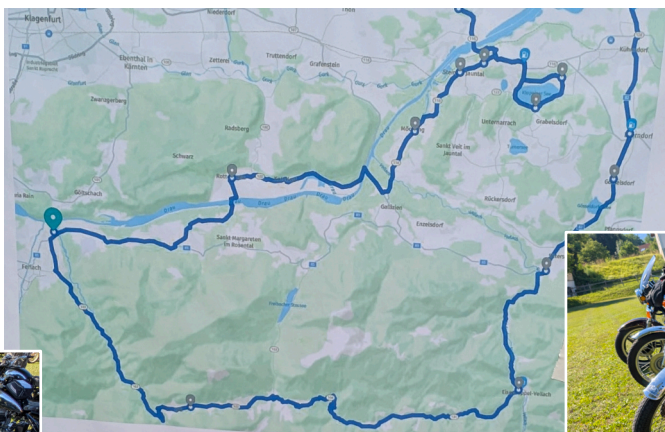
Wie wir ja bereits mehr fach im DRIFT angekündigt haben, versucht das 1. C.A.R. Team Ferlach den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern der einzelnen Vereine in Ferlach und Umgebung zu verbessern. Zu oft kommt es vor, dass Klubmitglieder erst im Nachhinein von Veranstaltungen anderer Vereine erfahren.

So hat der Vorstand des 1. C.T.F. nicht nur mit dem HISTORAMA in Ferlach Kontakt aufgenommen, sondern zuletzt auch mit der OLDTIMER RUNDE FERLACH. Der Verein legt sein Interesse vor allem auf alte Motorräder und veranstaltet eine alljährliche, inzwischen schon traditionelle Oldtimer-Ausfahrt für Motorräder.

Initiator und Motor ist dabei Günther Pagitz (rosentalclassic@gmail.com) und daher findet der Start - eh klar - bei der Fa. Baustoffe Pagitz in Unterferlach statt.

Weit über 70 Biker Trip über rd. 120 det. Wegen der und den höchsten Juni-Beginn der Wetterwurde die Strecke aber

Die Armada sorgsam gepflegter Oldtimer-Motorräder bzw. deren Besitzer wurden von



hatten sich zu dem Kilometer angemeldet. Abnormalen Hitze Temperaturen seit Aufzeichnungen, etwas verkürzt.



Günther Pagitz herzlich willkommen geheißen.





Eisenkappel - nach Miklauthof und Schleife zurück nach Ferlach. Hier verdiente Erfrischung und eine

Nach dem kurzen Briefing gab es kein Halten mehr - die Oldies unterschiedlichster Traditionsmarken und Alters rollten im Konvoi auf die Strecke:



1, Stopp auf dem Schaidasattel und weiter über Ebriach - Bad weiter in einer wartete schon die herzhafteste Stärkung auf die Biker.



Aber nicht nur kulinarisch hatte

Günther Pagitz vorgesorgt: Der Pulk wurde auch von zwei Transportern begleitet, die havarierte Bikes wieder ans Ziel bringen konnten. Bei der "Karawanken-Classik" liefen diese Schlusswagen unter dem, nicht böse gemeinten Spitznamen "Lumpen-

sammler", mussten aber zum Glück nicht oft aktiv werden.

Zusammenfassend war diese bereits 11. Ausfahrt der Oldtimer Runde Ferlach ein gelungener Start in den Biker-Sommer 2026 bei dem sich schon alle Teilnehmer auf die 12. Auflage der "Rosental Classic" im kommenden Jahr freuen. - Wahrscheinlich mit noch mehr Teilnehmern!





Fotos: KI / pexels, aviz media, hygor sakai, Lukasz Promier, / pixabay, oberaichwald /

Text: Achim Mörtl

Wer den mehrfachen Rallye-Staatsmeister kennt, weiß, dass sich der Kärntner sich bei seiner Meinung kein Blatt vor dem Mund nimmt. Daher freut sich die DRIFT-Redaktion, dass wir den begeisterten Motorsportler nicht nur für das gemeinsame Projekt "Jugend-Förderung & SIM-racing" gewinnen konnten, sondern auch als Gast-Kommentator für unsere Klub-Zeitschrift DRIFT.

Alkohol, Verkehr & Raser - Kulturgut oder Todesursache?

Heuchlerische Doppelmoral im Umgang mit Alkohol am Steuer vs. Kriminalisierung von Tempo-Verstößen könnte man dabei genauso als Überschrift wählen.

Während man nämlich in Österreich bei Autofahrern, die das Tempolimit moderat überschreiten, mit digitaler Unerbittlichkeit durchgreift, bleibt der Umgang mit Alkohol am Steuer meist von erschreckenden Milde geprägt, obwohl Alkoholunfälle den dritthöchsten Stand seit Aufzeichnungsbeginn erreicht haben.

Warum schützt unser Rechtssystem die bürgerliche Volksdroge, während es die wahren Tragödien in den Familien mehr oder weniger ignoriert?

Es ist ein vertrautes Bild auf heimischen Straßen: Automatisierte Radarkästen blitzen unermüdlich Fahrzeuge, die das Tempolimit moderat überschreiten, was ja im Grunde OK ist. Weniger OK, wenn man sich im Tarngewand hinter Büschen versteckt und dann von Verkehrssicherheit redet. Die Anonymverfügung folgt per Post, die gesellschaftliche Ächtung ist gewiss, der Betroffene gilt rasch als rücksichtslos.



Zur selben Zeit steigen am Wochenende nach dem Heurigenbesuch oder beim örtlichen Feuerwehrfest tausende Menschen alkoholisiert in ihre Fahrzeuge.

Obwohl seit März 2024 die Autos von extremen Rasern in Österreich beschlagnahmt und sogar versteigert werden können - betroffen mittler-weile auch Drittbesitz - bleibt der Entzug des Fahrzeugs bei Alkohollenkern die absolute Ausnahme. In gewisser Form und aus meiner Sicht auch eine gefährliche Schieflage im System.

Die Asymmetrie der Überwachung

Die ungleiche Behandlung basiert auf einer rein technokratischen Logik. Geschwindigkeit lässt sich hervorragend automatisiert kontrollieren und spült verlässliche Einnahmen in die Kassen. Ein umfassender Kampf gegen Alkolenker erfordert hingegen massiven personellen Aufwand.

Zwar führt die Exekutive jährlich über 1,8 Millionen Alkoholkontrollen durch, die zu mehr als 28.000 Anzeigen führen – doch die gesellschaftliche Akzeptanz der Droge bleibt ungebrochen hoch. Da man anscheinend die bürgerliche Mitte und den mächtigen Tourismus- und Gastronomie-Sektor nicht verprellen will, konzentriert man sich auf die mathematisch exakte Jagd nach Tempo-Verstößen, wobei man hier durchaus den Eindruck gewinnen kann, dass es dabei mehr um das Abkassieren als um die Verkehrssicherheit geht!

achim mörtl
RACING-COACHING-TRAINING

Das Paradoxon des Eigentums

In Österreich gilt seit der Novelle 2024: Wer massiv rast, riskiert den unwiderruflichen Verlust seines Autos. Das Fahrzeug wird zum Subjekt der Strafe und kann öffentlich versteigert werden, auch wenn es einem selber nicht gehört, scheint aber rechtlich gedeckt zu sein.



Wer jedoch hochalkoholisiert am Steuer erwischt wird, behält sein Eigentum in der Regel, sofern nicht extreme, wiederholte Delikte vorliegen.

Die Justiz pathologisiert das Suchtverhalten oft: Da der schwere Alkoholismus als Krankheit gilt, wird der Entzug des Fahrzeugs rasch als unverhältnismäßiger Eingriff in die Existenz des Fahrers gewertet. Ein Zirkelschluss, der den unberechenbareren und gefährlicheren Akteur schützt, das Opfer hingegen oft als Kollateralschaden untergeht.

Kritisch gesagt: „Wir versteigern die Autos von Rasern, während wir dem Alkoholiker sein Tatwerkzeug belassen.“

Vom Asphalt ins Wohnzimmer

Das Alkoholproblem und die damit verbundenen Probleme reichen jedoch weit über den Asphalt hinaus. Die Alkoholfahrt ist nur das äußere Symptom einer im Verborgenen blühenden Gewaltkultur. Während ein Tempoverstoß keine häusliche Gewalt erzeugt, zerreißt Alkoholismus systematisch Familien im ganzen Land.

Hinter verschlossenen Türen spielt sich das eigentliche Drama ab. - Misshandelte Partner, geschlagene und traumatisierte Kinder. Der Staat, der flächendeckend Sektions-Kontrollen und Radarsysteme installiert, kapituliert vor der privaten Haustür. Das Leiden im Privaten wird tabuisiert. Der Rausch gilt im familiären Kontext oft als Entschuldigungsmythos („*Der Papa meint es nicht so, er hat nur getrunken*“), wodurch Generationen zur Co-Abhängigkeit und zum schmerzvollen Wegsehen erzogen werden.



Infobox: Die nackten Zahlen des Rausches in Österreich

- Ca. 2.720 Alkoholunfälle mit Personenschaden registrieren KfV und Statistik Austria im Jahresschnitt. (KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit)
- Rund 3.390 Verletzte fordern diese Unfälle jährlich auf Österreichs Straßen. (KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit)
- Jeder 11. Verkehrstote (ca. 28 bis 33 Tote pro Jahr) stirbt bei einem Alkoholunfall. Alkoholunfälle machen knapp 7,3 % bis 8 % aller Unfälle mit Personenschaden aus – der dritthöchste Wert seit 1992.
- (KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit)
- Gewalt-Katalysator: Bei knapp 40 % aller polizeilichen Interventionen wegen häuslicher Gewalt (Betretungs- und Annäherungsverbote) ist in Österreich Alkohol im Spiel.

Fazit: Kalkulierter Opfertod

achim mörtl
RACING-COACHING-TRAINING



Oft scheint es, als leistet man sich ein zynisches Risikomanagement:

Wir akzeptieren jährlich dutzende Tote auf den Straßen und tausende zerstörte Kindheiten im privaten Raum als Kollateralschaden für die Freiheit, Alkohol als sakrosanktes gesellschaftliches Schmiermittel zu feiern.

Die unerbittliche Kriminalisierung von geringen Temposünden dient dabei als moralische Beruhigungsspiel: Sie simuliert staatliche Entschlossenheit, wo in Wahrheit vor der eigenen Suchtkultur kapituliert wurde.

Christian Lackner



KOMM, MACH MIT



Seit 1968

Egal ob du einen Oldtimer- oder Youngtimer hast oder aktiv an Rallyes, Rundstrecken- oder Bergrennen teilnimmst oder einfach nur ein begeisterter Motorsport-Fan bist – werde auch du ein Mitglied im 1. C.A.R. Team Ferlach, dem legendären Kolbenfresserklub Kärntens und einem der ältesten Motorsportklubs in Österreich.

<https://www.carteamferlach.at>

BLACKGROUND

Story

Unser optimales Timing prägte damals die Zeit

Etappe 4: Neben den mechanischen Arbeiten an unseren Autos, gemeinsam mit Mandi Zahn, gab es noch den Umstand, dass ich mit der serienmäßigen Installation meines Ford Escort Twin Cam nicht zufrieden war. Es war damals zu einer Zeit, als in der Formel 1 und auch bei den Prototypen der Leichtbau mit neuen Materialien so richtig in Schwung kam. Also überlegte ich, was alles an unnötigem Ballast vom Twin Cam entfernt werden kann. Alles, was nicht unbedingt erforderlich war, wurde



eliminiert. Auch die gesamte Elektrik wurde erneuert. Dazu hatte ich meinen Freund Karl-Heinz May. Er war beim Bosch-Dienst als Autoelektriker beschäftigt und hatte sich zuhause eine separate Garage gebaut. Dort wurde in tage- und vor allem nächtelanger Arbeit die gesamte Elektroinstal-

lation mit dünneren und somit leichteren Kabeln vorgenommen. Zur besseren Gewichtsverteilung haben wir auch die Batterie aus dem Motorraum verbannt und durch eine kleinere Trockenbatterie ersetzt. Diese wurde im Heck zentral über der Hinterachse platziert.

ZK 5: Es war zu jener Zeit, wo es kaum Motorsportveranstaltungen gab. Ein Rennen am Österreichring, eines am Salzburgring und zwei oder drei Bergrennen im Jahr waren mir einfach zu wenig. Daher begann ich Anfang der 70-er Jahre mit der Organisation von Autoslaloms. Zunächst einmal bei mir zuhause in Leoben. Zu Beginn kamen die Teilnehmer aus der Umgebung, dann aus der gesamten Steiermark. Wie groß der Bedarf war, sah ich daran, dass binnen Kürze ein Motorsportklub nach dem anderen aus der Taufe gehoben wurde. Diese Klubs wollten auch Autoslaloms veranstalten. Wir taten uns zusammen und schon im zweiten Jahr gab es die Steirische Autoslalommeisterschaft. Mit Rennläufen in Leoben, Graz, Hartberg, Peggau, St. Marin im Sulmtal, Deutschlandsberg und in Eisenerz. Das jährliche Highlight war der Slalom im Fahrerlager vom Österreichring. Unsere Steirische Autoslalommeisterschaft hatte sich sehr schnell herumgesprochen. Immer öfter kamen auch Teilnehmer aus anderen Bundesländern. Vor allem aus dem benachbarten Kärnten. Zuerst vom MSC Wolfsberg, dann vom Motorsportklub Cockpit aus Paterngassen und vom 1. C.A.R. Team Ferlach. Es gelang mir, Mobil Oil Austria als Sponsor für unsere steirisch-kärntnerische Slalommeisterschaft zu



Mobil-SHC-Cup Gesamtsieger Helmut Kienzl, der heute noch erfolgreich im Autoslalom am Start ist. Foto: © Archiv SMW-MEDIA



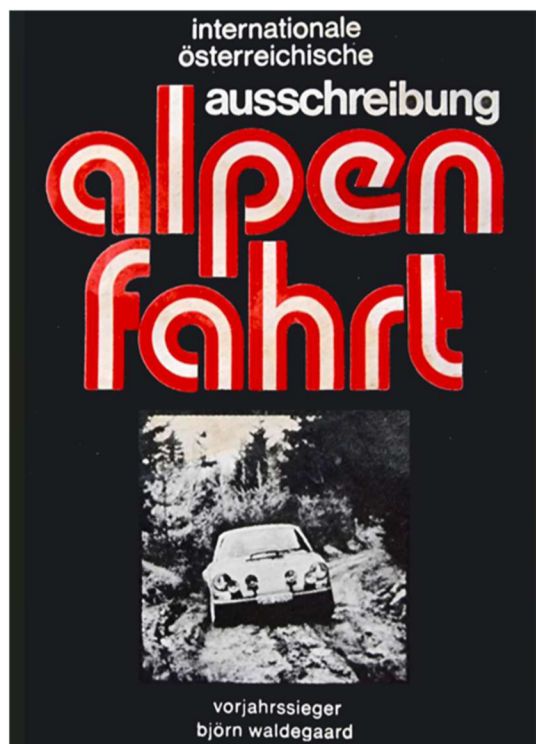
BLACKGROUND

Story

gewinnen. Mobil brachte damals das neu entwickelte, vollsynthetische Motoröl auf den Markt und der Mobil SHC Cup wurde für viele Jahre ein fester Bestandteil im heimischen Motorsport.

PK 4: Mein Freund Karl-Heinz bastelte auch an allen möglichen Dingen, die mit Elektrik resp. Elektronik zu tun hatten. So baute er für einen Schiklub eine elektronische Zeitmessung mit digitaler Anzeige. Allgemein wurde damals noch per Hand gestoppt. Egal ob in der Leichtathletik, im Motorsport oder wo auch immer. So eine elektronische Zeitmessung baute er auch für mich, die ich dann bei den Slaloms und im Winter bei Schijörings verwendete. Damit waren wir natürlich hochmodern und der Zeit weit voraus. Sehr schnell wurde May-Timing ein fester Begriff, wenn es um Zeiterfassung ging. Bei diversen Veranstaltungen wie Rad-Bergzeitfahren, Stadtläufen und Schirennen und auch für Hochgeschwindigkeitsmessung der Formel 1 auf der Schönberggeraden am Österreichring war May-Timing im Einsatz.

SP 12: So wie bei den Autoslaloms rückten auch im Rallyesport die Klubs näher zusammen. Gegenseitige Hilfe bei den Läufen zur Rallye-Meisterschaft war angesagt. Beginnend bei der Administration, über Zeit- und Passierkontrollen bis hin zur kompletten Streckensicherung bei Sonderprüfungen. Das Aushängeschild war einst die Österreichische Alpenfahrt. Als älteste Wertungsfahrt der Welt hatte sie einen ganz besonderen Status. Im Herbst 1970 wurden wir von Rallye-Sekretär Udo Pöschmann kontaktiert. Der ÖAMTC Zweigverein Baden will die Alpenfahrt WM-tauglich machen und wir sollen bei uns in der Obersteiermark nach geeigneten Straßen für Sonderprüfungen Ausschau halten. Mein Nachbar Titus Mayer-Kaibic, der selbst bei Rallys mitfuhr, war Inhaber einer Fleischerei. Er kannte sämtlich Waldstraßen in unserer Gegend, da er stets zu den diversen Bauern zu Vieheinkäufen für seinen Betrieb unterwegs war. Somit war es für uns recht einfach, gemeinsam mit Siegfried Schmid vom STAMK/RC Trofaiach und den Brüdern Josef und Rudi Puntinger vom STAMK Leoben eine besonders selektive Streckenführung auszuwählen. 1971 gab es den Probegalopp und ich saß bei Titus im Vorausswagen, denn sein Beifahrer Johann Fally musste aus beruflichen Gründen absagen. Wir fuhren damals neue Opel Ascona, die von General Motors Austria bereitgestellt wurden. Auftrag war, das Neumodell



Ascona vor der Einführung zum Verkauf einem Härte-test zu unterziehen. Gleich nach dem Start des ersten Teilnehmers am Mittwoch, 12. Mai um 22:01 Uhr in Baden bei Wien führte die Strecke über Mariazell und Eisenerz nach Trofaiach. Dort gab es dann die erste Sonderprüfung über das Hiaslegg nach Pichl, dicht gefolgt von der nächsten SP von St. Kathrein an der Laming über die Kletschachalm nach Proleb. Von dort ging es dann weiter über die Obersteiermark, Kärnten, Untersteiermark, Ober- und Niederösterreich. Ziel war wiederum Baden bei Wien, wo am Freitag, 14. Mai um 17:22 Uhr das erste Fahrzeug eintraf. Insgesamt führte die Alpenfahrt 1971 über 2413 Kilometer. Damals wurde Tag und Nacht durchgefahren. Nur zweimal gab es eine Zwangsrast von 90 Minuten, eine in St. Andrä im Lavanttal und die andere am Semmering.

BLACKGROUND

Story

1973 war es dann endlich soweit. Die FIA veranstaltete erstmals eine Rallye-Weltmeisterschaft. In insgesamt 13 Ländern wurden Wertungsläufe ausgetragen und unsere Alpenfahrt bekam den langersehnten WM-Status. Achim Warmbold mit dem späteren Ferrari-Teamchef und FIA-Präsidenten Jean Todt als Beifahrer gewannen im BMW 2002tii diesen alpenländischen WM-Lauf. Bestes österreichisches Team waren Klaus Russling / Wolfgang Weiss auf Porsche Carrera RS am 6. Gesamttrang. Von 74 Teams erreichten nur 16 das Ziel. Leider kam es in den Folgejahren dann durch die weltweite Ölkrise zu Absagen von fast allen Veranstaltungen und der Motorsport war ganz besonders betroffen. Das war auch das Ende der Österreichischen Alpenfahrt.

SP 12: Nach der Ölkrise kam es generell kam es zu einem Aufleben im Motorsport. Der Rallyesport glänzte mit vollen Startfeldern. Regelmäßige Beiträge in den Printmedien, Live-Interviews im Hörfunk und fallweise auch Reportagen im Fernsehen waren nun an der Tagesordnung. Zum Jahreswechsel wurde die Jänner-Rallye immer mehr zu einem ganz besonderen Event.



Jänner Rallye 1980: Zechner/Schwarz auf VW GOLF GTI.

Foto © Archiv SMW-MEDIA



Die Jänner-Rallye wurde dann spätestens bei der 12. Auflage im Jahr 1981, als Audi mit der Besetzung Franz Wittmann / Kurt Nestinger den neuen Quattro

Weltpremiere meiner Ampelstartanlage.

Foto © ORF TV-Bericht - Screenshot

vorstellte, in der Motorszene weltweit ein Begriff. Dies blieb auch den Berichterstatern bei uns nicht verborgen. Für diese Weltpremiere des Audi Quattro war erstmals vom ORF eine Live-Übertragung einer Rallye-



Sonderprüfung im Fernsehen geplant. Für diese Fernseh-Direktübertragung baute ich eine eigene Ampelanlage mit einer roten, fünf orangen und einer grünen Ampel. Ein absolutes Novum für den Start einer Sonderprüfung. Mein Freund Karl-Heinz baute die Elektronik dazu. 10 Sekunden vor dem SP-Start schaltete sich die rote Ampel ein. Bei fünf Sekunden begannen dann schrittweise die gelben Ampeln im Sekundentakt zu leuchten und die grüne Ampel gab dann den Start zu Sonderprüfung frei. Somit war neben dem Audi Quattro der von mir gemeinsam mit May-Timing kreierte Ampelstart die zweite Weltpremiere bei der Jänner-Rallye 1981. Nie zuvor gab es diese Form eines Sonderprüfung -Starts bei einer Rallye.

Fortsetzung im nächsten DRIFT mit Etappe 5: Abschied vom Cockpit und hin zum Kommandostand an der Boxenmauer.



Foto: LPD Kärnten

⌚ Der Räuber auf dem Fluchtfahrrad. Rund 200.000 € erbeutete er in dieser Filiale (li.).

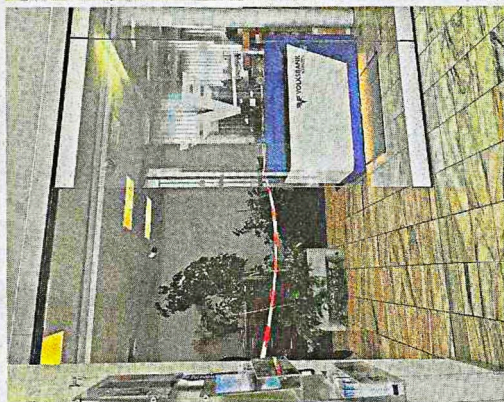


Foto: Dieter Arbeiter

tigen sichergestellt wurden) wie auch das fehlende Alibi würden kaum Zweifel zulassen. Nur: Die restliche Beute (knapp 190.000 €), das Fluchtfahrrad und die Waffe sind bis dato „verschollen“.

„Die Ermittler sind aktuell dem Geld auf der Spur“, so die Staatsanwaltschaft. Parallel würde man gerade Beweisanträge bearbeiten, die vom Verteidiger des mutmaßlichen Räubers gestellt wurden. Danach dürfte der Anklage nichts im Wege stehen. Klaus Lobneger

VERDÄCHTIGER LEUGNET

Nach Banküberfall in Ferlach: „Sind auf der Spur des Geldes“

Ein Monat nach dem Bankraub in Ferlach klicken für den mutmaßlichen Täter am 16. April in Klagenfurt die Handschellen (wie berichtet). Seither befindet sich der Kärntner in Untersuchungshaft – und diese wurde jüngst vom Richter auch verlängert. Obwohl der 49-Jährige weiterhin vehement abstreitet, etwas mit dem

Überfall zu tun zu haben. Die Justiz hingegen ist sich sicher, dass der Richtige in der Zelle sitzt. Und dies nicht „nur“ aufgrund seiner DNA, die sich auf dem Forderungsschreiben befand, das der Täter im Geldinstitut zurückgelassen hat. Es sei die Summe aller Indizien (unter anderem die 15.000 € in bar, die beim arbeitslosen Verdäch-



Bild: pixabay, Olena

Neues vom Ferlacher Bankräuber

Nach wie vor keine Spur von der Beute von 200.000 EUR, die der, inzwischen bereits berühmte Fahrrad-Räuber an einem belebten Markttag von einer Bank am Hauptplatz in Ferlach "abgeholt" hat.

... aber in Ferlach und Umgebung ist sowieso immer etwas los!

"Korrekte Gutmenschen" in Klagenfurt stoßen sich wieder einmal an einem traditionsreichen, aber "diskriminierenden" Namen, dem NEGERBROT.

Um ihrer Forderung nach einem neuen Namen für dieses beliebte Traditions-Produkt Nachdruck zu verleihen wurden die Auslagen einer Konditorei am Alten Platz in Klagenfurt mit pinker Kreidefarbe beschmiert

Die Geschäftsführung reagierte gelassen und versicherte, den Namen der Schokolade nicht zu ändern; im Gegenteil - kurzfristig reagierte die Konditorei mit einer Sonderausgabe seines Negerbrots .. Die neuen Schokoladentafeln sollen an die nächtliche Schmier-Aktion erinnern. Die Vollmilchschokolade ist mit rosafarbenen Schlieren verziert – ähnlich der Kreidefarbe, mit der die Schaufenster besprüht wurden. Neben den rosafarbenen Schlieren findet sich zusätzlich ein kleiner Schriftzug auf der Schokolade, mit dem trotzigen Hinweis: „Tradition“. Auch einen extra Namen erhielt das süße Produkt: „Negerbrot Linksextreme Edition Vollmilch ganze Tafel“. Auf ihrer Homepage beschreibt die Konditorei ihr Produkt so: „Unser beliebtes Negerbrot in der Sonderedition und dem Design, mit dem Linksradikale am 26.6.26 unser Portal beschmiert haben.“

Als Reaktion erhielt der Geschäftsführer ein, natürlich anonymes Schreiben - "man werde die Konditorei in die Luft sprengen!"

Der Begriff „Neger“ gilt heute als rassistisch, aber muss eine Minderheit anderen deswegen das "Negerbrot", den "Indianer mit Schlag", "Mohr im Hemd", "Mohren-Bier" etc. vermiesen oder TV-Anstalten zum Absetzen von unterhaltsamen "Winnetou"-Filme veranlassen?

Nach Rassismus-Vorwürfen: Schmier-Attacke auf Konditorei

Die Debatte um die umstrittene Schokoladenbezeichnung „Negerbrot“ erreicht in Klagenfurt einen neuen Höhepunkt

Schon seit Längerem sorgt der Verkauf einer Schokolade in einer bekannten Klagenfurter Konditorei mit der Bezeichnung „Negerbrot“ für heftige Diskussionen.

In der Nacht auf Freitag kam es nun zu einem Vandalismusakt: Aktivisten des „Widerstandskollektivs Klagenfurt/Celovec“ besprühten die Auslagen der Konditorei Zehrer mit pinker Kreidefarbe und brachten Plakate an.

„Konditorei hat es nicht anders verdient“

„Wir tragen Verantwortung, Rassismus zu benennen und zu verurteilen“, erklärt Emily P. (21) vom Widerstandskollektiv.

„Rassismus tötet, nicht nur durch Gewalt, sondern auch durch Sprache, die Menschen zu Objekten macht und schwarze Menschen auf dieselbe Stufe mit einer Süßware stellt.“



Foto: Zehrer

Umstrittenes „Negerbrot“ wird seit Jahren angeboten.

Weiters heißt es, dass „die Konditorei es nicht anders verdient hat und am Gegenprotest selbst schuld ist“. Auch in Zukunft seien weitere Aktionen und eigenständige Initiativen geplant, so das Kärntner Kollektiv.

Die Traditionskonditorei reagiert auf die Beschmierungen wie folgt: „Unser ‚Negerbrot‘ hat immer schon so geheißen und wird auch weiterhin so heißen.“ Aus dem Sortiment wird die Schokolade jedenfalls nicht genommen: „Wir lassen uns bestimmt nicht erpressen.“

„Negerbrot“-Belohnung für konkrete Hinweise?

Eine Anzeige wurde erstattet: „Vielleicht setzen wir sogar eine ‚Negerbrot‘-Belohnung aus für jene, die uns Hinweise auf die Linksradiكالen geben können – wir werden sehen“, so Juniorchef Philipp Nimmervoll. Die Aktivisten seien laut ihm „wahrscheinlich arbeitslos“ und hätten „nichts Besseres zu tun, als fremdes Eigentum zu beschädigen“. Die Polizei hat Ermittlungen aufgenommen, um die Vandalen aufzuforschen.

Ch. Krall



77
Wir bekommen so viele
Zuschriften, in denen die
Leute uns sagen: ‚Lasst
euch ja nicht
unterkriegen
und knickt
nicht ein.‘

Peter Nimmervoll,
Seniorchef



Foto: Konditorei Zehrer

Foto: Clara Milena Steiner

Arbeiten an der mit rosaroter Farbe beschmierten Auslage des Kärntner Konditors

Donnerstag, 2. Juli 2026

KÄRNTEN

Seite 23

Staatsschutz greift ein

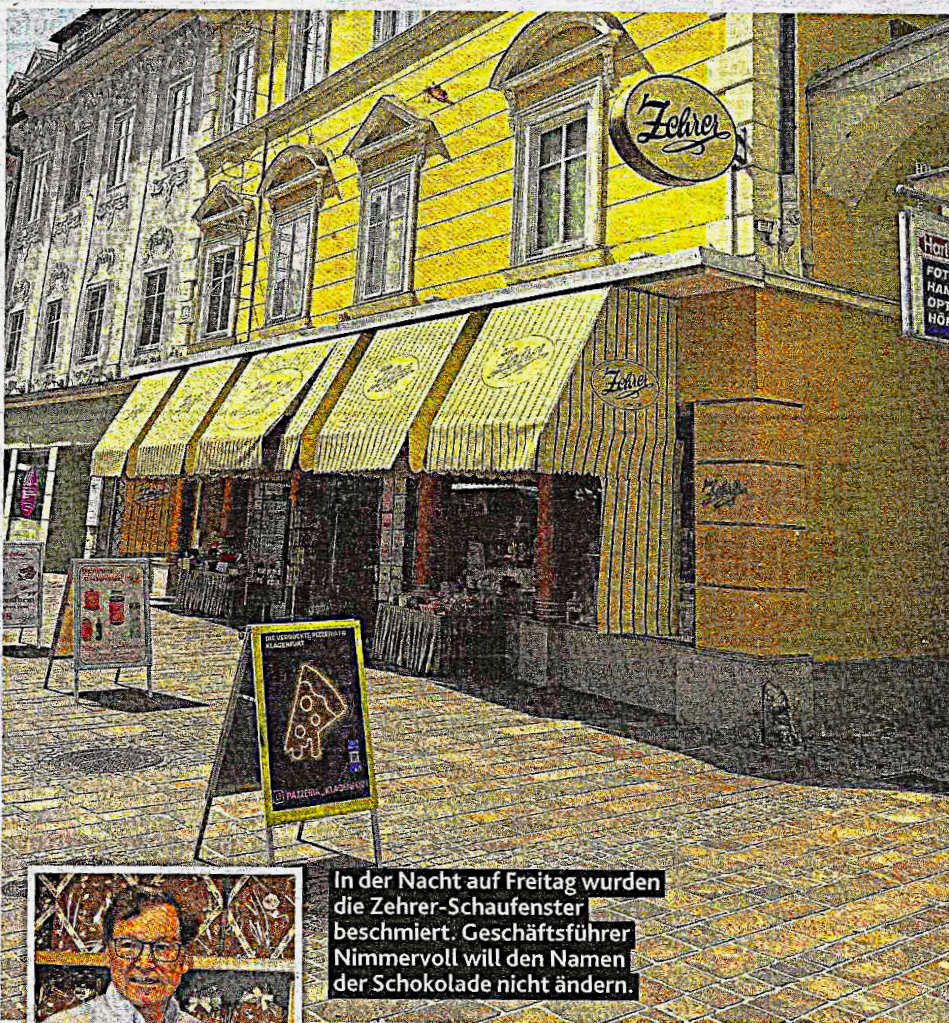
Umstritten ist der Name einer Schokospezialität der Klagenfurter Traditions Konditorei Zehrer – nun ist ein Bekennerschreiben aufgetaucht, die Diskussion wurde auf die nächste Stufe gehoben.

In der Nacht auf Freitag beschrifteten Aktivisten des „Wielerstandskollektivs Klagenfurt/Celovec“ die Auslagen der Konditorei Zehrer am Alten Platz in Klagenfurt mit abwaschbarer pinker Kreidefarbe und brachten Protestplakate an (wir haben berichtet). Der Verkauf einer Schokoladenspezialität mit dem vielfach kritisierten Namen „Negerbrot“ orgt für heftige Diskussionen. Immer wieder gibt es deshalb Rassismus-Vorwürfe. Geschäftsführer Peter Nimmervoll will den Namen jedoch nicht ändern. „Unser Negerbrot“ hat immer schon so geheißen und wird auch weiterhin so heißen.“

Für Samstag hatten Bürgermeister Christian Scheiler (FSP) und Fraktionskollege Vizebürgermeister Patrick Jonke zu einem Solidaritätseinkauf“ aufgerufen, den jetzt die Polizei estoppt hat. „Denn am Dienstag traf um 4 Uhr früh in Bekennerschreiben ein. Drei gleiche Dokumente kamen“, erzählt Nimmervoll, er die Exekutive informiert: „Mir wurde gesagt, dass das Schreiben ernstzunehmen ist und dringend von Aktionen, die weitere Aktionen provozieren könnten, abgeraten. Dem kommen wir natürlich nach.“ Ermittlungen des Landesamtes für Staatsschutz und Extremismusbekämpfung werden von der Landespolizeidirektion bestätigt, die auf Tipps aus der Bevölkerung hofft. Wenn die Absender des Schreibens sind noch nicht bekannt.

Offener Brief an Zehrer fordert eine Umbenennung

In Nimmervoll erging auch ein offener Brief von Klaus Schönberger, Professor für



In der Nacht auf Freitag wurden die Zehrer-Schaufenster beschriftet. Geschäftsführer Nimmervoll will den Namen der Schokolade nicht ändern.



Foto: Konditorei Zehrer

Kulturanthropologie an der Alpen-Adria-Universität (AAU), den mittlerweile mehr als 160 Personen unterschrieben haben. Die Bandbreite der Unterzeichner reicht von Alt-Landeshauptmann Peter Kaiser über den ehemaligen evangelischen Superintendenten Manfred Sauer, den Rektor emeritus der AAU Oliver Vitouch, das Mitglied der Konsensgruppe Marjan Sturm, die Regisseurinnen

Sabine Kristof-Kranzelbinde und Ute Liepold bis hin zum Geschäftsführer des Fritz Clubs Samuel Héralut und bekannten Wissenschaftlern. „Sprache kann sehr diskriminierend sein.“ Der Brief schließt mit dem Hinweis, dass das Produkt intern bereits als „Erdnussbrot“ geführt und fakturiert wird. Eine Umbenennung wäre ohne jede Produktveränderung möglich.

Christian Tragner



Die Rückkehr der WRC zum Kies ist felsig, rau und anspruchsvoll für die Federung, während zusätzlich die unerbittliche Hitze sowohl Mensch als auch Maschine auf die Probe stellt. Hoher Reifenverschleiß ist garantiert und die Reifen entscheiden oft über Sieg oder Niederlage. Das Überleben erfordert hier robuste und zuverlässige Fahrzeuge, wobei die Setup-Entscheidungen eine entscheidende Rolle spielen. Die atemberaubenden Landschaft täuscht - hinter der Schönheit der Akropolis Rally verbirgt sich eine der härtesten und gnadenlosesten Herausforderungen im WRC-Kalender.



Noch vor der finalen Abschluss-Etappe sah alles danach aus, dass Hyundai mit Fahrer Thierry Neuville wieder einen Sieg vor dem Rivalen Toyota landen könnte. Sebastian Ogier (Toyota) lag als Gesamtzweiter am Samstag 9,7 Sekunden hinter dem führenden Thierry Neuville (Hyundai). Er verkürzte den Rückstand zwischenzeitig auf 3,7 Sekunden, ehe Neuville seinen Vorsprung wieder auf 7,1 Sekunden ausbaute. Ogier auf der Schlussetappe über den Menalo-Berg konterte - 6,7 Sekunden Rückstand für Ogier! Ein Duell auf höchstem Niveau!



Der WM-Führender Elfyn Evans (Toyota) musste zu Beginn der Rallye als "Straßenfeger" starten und verlor dadurch den Anschluss an die vorderen Plätze. Als Siebenter am Samstag, arbeitete er sich doch noch auf Platz 5 vor, ehe er auf der letzten Etappe des Tages anhalten und einen Reifen wechseln musste. Dadurch fiel er wieder auf Platz sieben zurück.



Das Duell der beiden Piloten Neuville gegen Ogier um den Gesamtssieg setzte sich auch am Schluss-Sonntag fort. - Ogier übernahm am Sonntag mit Bestzeit in der ersten Wertungsprüfung die Führung, bevor er und Neuville sich in der darauffolgenden Prüfung die Bestzeit teilten. Die vorletzte WP brachte die Entscheidung. Ein Reifenschaden bei Neuville, verschaffte Ogier einen Vorsprung von 54,8 Sekunden vor der abschließenden Power Stage.

In dieser waren Ogier und sein Beifahrer Vincent

Landais erneut die Schnellsten und sicherten sich den Sieg mit 58,3 Sekunden Vorsprung sowie die maximale Punktzahl von 35 Punkten durch den Sieg in der Power Stage und der Super Sunday-Wertung. Es ist der 69. Sieg in Ogiers Karriere und sein zweiter Akropolis-Sieg, 15 Jahre nach seinem ersten.

Takamoto Katsuta und Co Aaron Johnston sicherten dem Toyota-Team mit einer konstanten Leistung den dritten Gesamtrang.



Pechvogel Neuville (Hyundai) äußerte sich nach der Rallye:

"Ich bin natürlich sehr enttäuscht, dass ich nicht bis zum Schluss um den Sieg kämpfen konnte, aber andererseits bin ich sehr zufrieden mit unserem Tempo und den Verbesserungen, die wir an diesem Wochenende gezeigt haben. Das gibt uns eine gute Chance, wieder in den Kampf um die Meisterschaft einzusteigen, der für uns ziemlich schwierig begann. Dass die Spitzenreiter der Meisterschaft nicht viele Punkte erzielt haben, ist ebenfalls gut für uns. Bei weiteren Schotter-Rallyes hoffe ich, dass wir diesen Schwung fortführen können."




WRC EKO ACROPOLIS RALLY GREECE
LOUTRAKI 2 WOLF POWER STAGE

1ST
SÉBASTIEN OGIER

2ND
THIERRY NEUVILLE

OVERALL CLASSIFICATION		STAGE 17/17			
1	SÉBASTIEN OGIER		VINCENT LANDAIS		3:36:40.7
2	THIERRY NEUVILLE		MARTIN WYDAEGHE		+58.3
3	TAKAMOTO KATSUTA		AARON JOHNSTON		+3:04.8
4	JOSHUA MCERLEAN		EDIN TREACY		+4:55.5
5	SAMI PAJARI		MARKO SALMINEN		+5:02.2
6	ADRIEN FOURMAUX		ALEXANDRE CORIA		+5:08.7

Nächste WRC-Rallye: Rallye Estland
16. bis 19. Juli



WRC DRIVERS' CHAMPIONSHIP
AFTER ROUND 8

1ST	ELFYN EVANS			158 PTS
2ND	TAKAMOTO KATSUTA			151 PTS
3RD	SÉBASTIEN OGIER			125 PTS
	SAMI PAJARI			114 PTS
	OLIVER SOLBERG			103 PTS
	ADRIEN FOURMAUX			97 PTS
	THIERRY NEUVILLE			95 PTS
	HAYDEN PADDON			21 PTS
	ESAPEKKA LAPPI			21 PTS
	YOHAN ROSSEL			20 PTS

WRC MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP
AFTER ROUND 8

1	TOYOTA GAZOO RACING WRT		416 PTS
2	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM		276 PTS
3	TOYOTA GAZOO RACING WRT2		126 PTS
4	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM		107 PTS

Toyota bei der Rallye Dakar 2027 mit Brennstoffzellen



Fotos: toyotagazooracing / Hyundaimotorsport

Toyota / GAZOO Racing wird 2027 mit einem Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV) an der Rallye Dakar teilnehmen. Der auf dem DKR GR Hilux basierende Prototyp DKR GR FC Hilux tritt in der Kategorie „Dakar Future Mission 1000“ für experimentelle Fahrzeuge an.

Im Rahmen seines Engagements für die Entwicklung immer besserer, vom Motorsport inspirierter Fahrzeuge, unterstützt GAZOO Racing die Weiterentwicklung der FCEV-Technologie mit Fokus auf kleinere Brennstoffzellen, verbesserte Kühlung und erhöhte Langlebigkeit.

Das Projekt stellt eine neue Herausforderung dar, um die Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie unter den anspruchsvollen Bedingungen der Rallye Dakar zu demonstrieren. Basierend auf dem DKR GR Hilux, der sich bereits in der Top-Kategorie der Dakar bewährt hat, ersetzt der DKR GR FC Hilux seinen Benzinmotor durch das Brennstoffzellensystem von Toyota. Er emittiert während der Fahrt kein CO₂, sondern lediglich Wasser.

Der DKR GR FC Hilux tritt in der Kategorie „Dakar Future Mission 1000“ an, die experimentellen Fahrzeugen und der Demonstration neuer Technologien gewidmet ist. Die Kategorie folgt einem einzigartigen Wettbewerbsformat: Fahrer- und Beifahrerteams treten in 13 Etappen über insgesamt 1.000 Wertungskilometer gegen die Uhr an. Der DKR GR FC Hilux soll in diesen Etappen die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Brennstoffzellentechnologie unter Beweis stellen.



Die extremen Bedingungen der Dakar, geprägt von hohen Temperaturen, unwegsamem Gelände und langen Etappen, bieten ideale Voraussetzungen für die Erprobung der Brennstoffzellentechnologie. Um unter diesen Bedingungen eine sichere und zuverlässige Höchstleistung zu erzielen, konzentriert sich das Projekt auf die Verkleinerung der Brennstoffzelle, optimale Kühlung, Langlebigkeit und Energiemanagement.

Die Erfahrungen aus der Entwicklung und dem Betrieb des DKR GR FC Hilux in einem der, für Motorsport extremsten Umfelder der Welt, sollen zur breiteren Anwendung der Brennstoffzellentechnologie nicht nur bei PKW, sondern auch bei LKW, Bussen, Zügen, Schiffen, Rennwagen und stationären Stromgeneratoren beitragen. Die am Projekt beteiligten Ingenieure entwickeln zudem durch praktische Erfahrungen vor Ort in diesem anspruchsvollen Umfeld Problemlösungskompetenzen, die ihre zukünftigen Beiträge zur Fahrzeugentwicklung unterstützen werden.

Die Erprobung und Optimierung des Brennstoffzellenantriebs und seiner Software sowie der Fahrzeugaufbau haben bereits jetzt in Belgien begonnen. In den kommenden Monaten wird schrittweise ein Testprogramm durchgezogen.

Die Rallye Dakar findet vom 1. bis 15. Januar 2027 in Saudi-Arabien statt. Start- und Zielpunkt ist die King Abdullah Economic City. Die anspruchsvolle Strecke bringt Fahrzeuge und Fahrer an ihre Grenzen, während sie sich ihren Weg durch Sanddünen, unbefestigte Schotterpisten und ausgetrocknete Flussbetten suchen.

Die Teilnahme an der „Dakar Future Mission 1000“ ist ein weiterer Schritt in Toyotas Bemühungen, Klimaneutralität im Motorsport zu erreichen und das Potenzial wasserstoffbasierter Technologien zu erweitern.

Toyotas Engagement für den Einsatz wasserstoffbasierter Technologien im Motorsport begann 2021 mit dem Einstieg von Rookie Racing in die japanische Super Taikyu-Serie mit dem wasserstoffbetriebenen ORC ROOKIE Corolla H2 Concept.



Im Rallyesport wurde das Potenzial von Wasserstoffmotoren 2022 unter Beweis gestellt, als der GR Yaris H2 Demonstrationsfahrten bei der Ypern-Rallye in Belgien, einem Lauf der FIA Rallye-Weltmeisterschaft, absolvierte. Die Weiterentwicklung des Projekts konnte bei weiteren Einsätzen bei der Rallye Finnland 2025 und der Rallye Monte-Carlo 2026 dokumentiert werden.

Fahrzeuge wurden von HySE (Hydrogen Small mobility & Engine technology Association) eingesetzt, einem technischen Forschungsverband, an dem die Toyota Motor Corporation beteiligt ist.



Im Rundstreckenrennsport präsentierte Toyota bei den 24 Stunden von Le Mans 2026 – einem Lauf der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft – Demonstrationsrunden des HySE-X1 e. Dieser wird von einem Flüssigwasserstoffmotor angetrieben und basiert auf dem Rennwagen TR010 HYBRID. Darüber hinaus absolvierte ein mit Wasserstoffmotor und Supraleitungstechnologie ausgestatteter GR Corolla als weltweit erstes Fahrzeug ein Rennen der Super Taikyu-Serie 2026.

Mit der Rallye Dakar treibt Toyota seine Bemühungen weiter voran, das Potenzial klimaneutraler und wasserstoffbasierter Technologien im Motorsport zu erschließen.





Fotos: mercedesamgf1

Der Grand Prix von Monaco hat eine lange Tradition - eine viel zu lange Tradition in meinen Augen. Mit einer kurzen Strecke von ca. 3,3 Kilometern und engen Straßen ist das Rennen das einzige, das nicht dem Standardreglement der FIA entspricht, die eine Distanz von 305 km für einen Formel-1-GP vorschreibt.

Da in den engen Häuser-Schluchten von Monte Carlo ein Überholen fast unmöglich ist, gilt allgemein die Meinung: "Wer sich im Qualifying die Pole holt, der gewinnt hier!" - 2025 bewahrheitete sich die Voraussage, dass das Rennen zu einer Prozessionsfahrt ausarten könnte. Aber 2026 gelang es den Veranstaltern diese Negativ-Prognose noch zu toppen.

Der italienische Fahrer Kimi Antonelli gewann am 7. Juni 2026 das Rennen in Monaco, nachdem er sich schon im Qualifying die Pole-Position gesichert hatte. Gleichzeitig war es sein fünfter Rennsieg in der Saison 2026. Der junge Mercedes-Fahrer erwischte einen perfekten Start und lag trotz Reifenproblemen und dem üblichen Verkehrschaos in Monaco nie ernsthaft in Bedrängnis. Im Gegenteil: - auf seinen Verfolger Lewis Hamilton, Ferrari, fuhr er zeitweise über 30 Sekunden Vorsprung heraus. Auch ein Neustart aufgrund einer Safety-Car-Phasen und einer roten Flagge, verhinderte den Sieg des Youngsters nicht der so seinen Vorsprung in der Fahrerwertung auf 66 Punkte ausbaute.

Die erwartete "Prozessionsfahrt" wegen geringer Überhol-Möglichkeiten traf zwar wieder ein, trotzdem gelang es den Funktionären für Spannung zu sorgen - man muss nur Zeitstrafen aussprechen und schon hat das Rennen wieder Würze und wirbelt die Platzierungen gehörig durcheinander. Dass die zahlreichen Strafen wegen Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse nicht nur für Gesprächsstoff sondern auch noch zu Protesten und Korrektur des Renn-Ergebnisses führten, lassen für dieses Rennen einen mehr als schalen Geschmack zurück.

Dass zuletzt das Rennen noch wegen aufgebrochenem Asphalt unterbrochen und neu gestartet werden musste, war ein weiteres "Highlight" dieses chaotischen Rennens.

**Selbst auf die Gefahr hin, dass viele Formel 1-Fans protestieren;
das Rennen in Monaco ist nicht zeitgemäß und sollte aus dem FIA-Kalender entfernt werden!**

Nur Tradition (72 Formel 1-Rennen) und langweiliges Hintereinander herfahren, zahlreiche VIPs auf Yachten im Hafen, reichen nicht. Die Fans wollen spannende Kämpfe und Überholungen sehen ... und die gibt es in Monte Carlo eben nicht.

Ergebnis des Grand Prix von Monaco

1. A.K. Antonelli	Mercedes	
2. L. Hamilton	Ferrari	+6.271s
3. P. Gasly	Alpine	+30.369s
4. I. Hadjar	Red Bull	+23.394s
5. O. Piastrì	McLaren	+24.261s
6. L. Lawson	Racing Bulls	+26.553s





Super Sport-Sonntag "Bist Du deppert!"

Früh aufstehen war am Sonntag, 28. Juni für alle Sportfreunde angesagt, denn an diesem Tag jagte ein sportliches Großereignis das andere. - Fußball-Weltmeisterschaft in den USA, MotoGP in Assen, Niederlande, und natürlich das Formel 1-Spektakel auf dem Red Bull Ring in Österreich:

Bereits um 4 Uhr startete der WM-Kracher Österreich gegen Algerien bei dem rund 2,2 Millionen Fans am TV-Gerät oder beim Public Viewing dabei waren; praktisch jeder 4. Österreicher war also dabei und ganz Österreich erhoffte sich einen Sieg.

Es wurde ein Wechselbad der Gefühle - 28. Minute 1:0 für Österreich JUHUU - 45. Minute Ausgleich OOOCH - 55. Minute 2:1 für Österreich JUHUUUU - 60. Minute Ausgleich OOOOCH.

Danach verlor die Partie deutlich an Tempo und es sah ganz danach aus, als würden beide Teams auf Punkteteilung spielen und damit das Ticket für die K.-o.-Phase lösen. - Pfliffe der rund 70.000 Fußball-Fans und einige verließen bereits das Stadion in Kansas City.

Dann der Schock in der dritten Minute der Nachspielzeit - Algerien versenkt das Leder ins Tor zum 2:3 für Algerien OOOOOOch. Die Österreicher waren zu diesem Zeitpunkt ausgeschieden, doch der gerade neu in die Partie gekommenen Saša Kalajdžić köpfte den Ball zum 3:3-Ausgleich in den letzten Sekunden der 96. Minute ins Netz JUHUUUUUUUUUU!-

Der Kommentar des TV-Sprechers ist bereits ebenso legendär wie Edi Fingers "I wer narrisch!"
"Bist Du deppert!"

Wahrscheinlich wurde noch nie so viel über ein Unentschieden gejubelt. Das ÖFB-Team erreichte das Sechzehntel-Finale der WM. Viel weiter ging es danach leider auch nicht - Spanien schickte unser Team nach Hause.



Zeit, verlorenen Schlaf nachzuholen gab es nach der Aufregung in der Fußball-Weltmeisterschaft, denn das nächste Highlight dieses Sport-Sonntags, der 10. Lauf der MotoGP 2026, der Tissot Grand Prix der Niederlande in der "Kathedrale der Hochgeschwindigkeit" startete erst um 14 Uhr.

Ganz hart gesottene Motorrad-Freaks konnten sich natürlich davor noch die Rennen der Moto3 und Moto 2 reinziehen.

Seit Gründung der Motorrad-Weltmeisterschaft war die niederländische Strecke in Assen die einzige, die jedes Jahr mit dabei war - bis die Corona-Pandemie diese Serie 2020 beendete. Seit 2021 ist die Dutch TT aber wieder mit von der Partie.

Beim Renn-Wochenende gab es wieder rekordverdächtige Temperaturen, aber am Sprint-Samstag sorgte leichte Bewölkung für etwas Abkühlung. - Es war das erste Rennen nach dem Verbot der vorderen Holeshoot-Devices, also jener absenkbaren Fahrwerks-Systeme, mit denen die Fahrer ihr Motorrad am Start tiefer legen, um besser zu beschleunigen.

Den Sieg beim MotoGP-Sprint am Samstag holte sich Raul Fernandez auf einer Aprilia des Tochter-Rennstalls "Trackhouse-Aprilia" vor seinem Teamkollegen Ai Ogura und dem VR46-Ducati-Piloten Fabio di Giannantonio.



Foto: Raul Fernandez; trackhouse media

Für KTM verlief es nicht optimal - Hinter den Top-Platzierten fuhr Enea Bastianini als bester KTM-Pilot auf Platz acht. Pedro Acosta, der nach einem Ausrutscher in der zweiten Runde weit zurückgefallen war, konnte sich, trotz technischer Probleme (Sensor-Fehler) doch noch auf Rang neun vorarbeiten. Leider begleiten mangelnde Zuverlässigkeitsprobleme KTM bereits seit mehreren Rennen.



Foto: Raul Fernandez; trackhouse media
Hauptrennen besetzten drei Aprilia-Maschinen die obersten Stockerplätze.

Der Zweite vom Sprint am Samstag, Ai Ogura, hat beim Großen Preis der Niederlande in Assen am 28. Juni seinen ersten MotoGP-Sieg geholt und hat damit eine lange Durststrecke ohne japanische Sieger beendet. Der letzte japanische Sieger in der Königsklasse war im Jahr 2004 Makoto Tamada. Während Trackhouse Aprilia mit seinen Piloten Ogura und Fernandez wieder einen Doppelsieg feierte, verlor der gestürzte Marco Bezzecchi die Führung in der Weltmeisterschaft an den Aprilia-Fahrer Jorge Martin.

Für Aprilia waren die Rennen in Assen eine Sternstunde - im Hauptrennen besetzten drei Aprilia-Maschinen die obersten Stockerplätze.

KTM kehrte auch beim Hauptrennen am Sonntag nicht auf die Erfolgsspur zurück. Spitzenfahrer Pedro Acosta gab das Rennen, auf dem sechsten Rang liegend, auf, wobei es sich nach Infos des Teams nicht um einen technischen Defekt an der KTM, sondern um ein körperliches Problem an Arm und Hand handelte. Pedro hatte kein bzw. ein taubes Gefühl in der Hand und muss operiert werden.

Ergebnis MotoGP Assen, Niederland, 28.06.2026:

1. Ai Ogura	Trackhouse Aprilia	
2. Raul Fernandez	Trackhouse Aprilia	+ 2,004 Sekunden
3. Jorge Martin	Aprilia Racing	+ 3,512
4. Fabio Di Giannantonio	Pertamina VR46 Ducati	+ 9,315
5. Alex Marquez	BK8 Gresini Ducati	+10,140 Sekunden
6. Enea Bastianini	Red Bull KTM Tech3	+10,388 Sekunden

Fahrerwertung nach 10 Rennen:

1. Jorge Martin	193 Pkte
2. Marco Bezzecchi	186
3. Fabio Di Giannantonio	177
4. Ai Ogura	168
5. Marc Marquez	153
6. Raul Fernandez	138
7. Pedro Acosta	133
8. Francesco Bagnaia	130
9. Alex Marquez	78
10. Fermin Aldeguer	76



Alex Marques fährt
2027 für KTM

Teamwertung nach 10 Rennen:

1. Aprilia Racing	379 Pkte
2. Trackhouse MotoGP Team	306
3. Ducati	283
4. Pertamina VR46 RT	220
5. KTM	191
6. Gresini Racing MotoGP	163

Pedro Acosta konnte das
das Rennen nicht beenden



Fotos: Gold&Goose / Red Bull Content Pool

Enea Bastianini; bester KTM-Pilot





Super Sport-Sonntag geht weiter!

320.00 Fans bei am Red Bull Ring!

Fotos: Red Bull.com, Michael Jurtin / Lucas Pripl / Joerg Mitter / Michael Jurtin

George Russell gewinnt, Max Verstappen kommt immer näher und der Red Bull Ring liefert (wieder einmal) ein perfektes Renn-Wochenende.

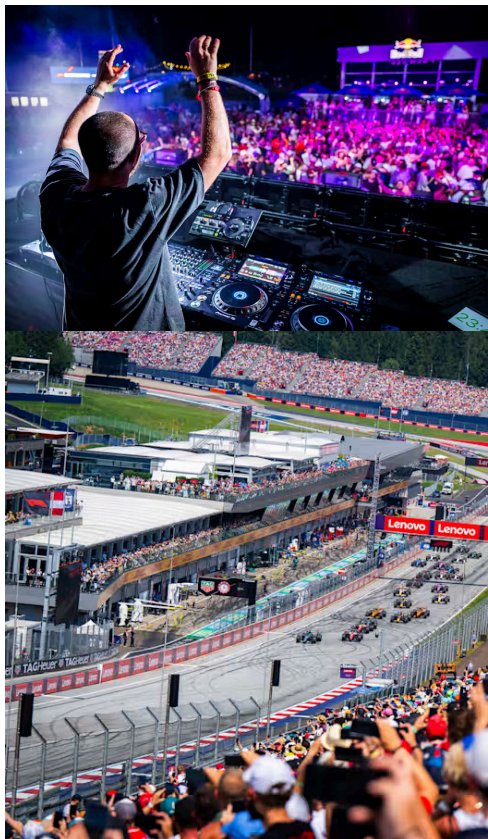
Vor 320.000 Fans wurde der Red Bull Ring einmal mehr zur großen Bühne der Formel 1: ein perfektes Rennwochenende, ein starkes Heimspiel und eine PS-Party mit viel Energie, Tempo und Gänsehaut – auch abseits der Rennstrecke.

Egal ob Flugvorführungen, heißer Rock und coole DJs, schweißtreibende Temperaturen und kühles Bier, Party-Stimmung bei Tag und Nacht - Den Motorsport-Freaks wurde viel an diesem Wochenende geboten. Und das zog auch die Prominenz an: Neben Red-Bull-Hausherrn Mark Mateschitz und seiner Moderatorin Victoria Swarovski war zahlreiche Prominenz, vor allem aus der Sportwelt, dabei. So z.B. Marcel Hirscher, Mathias Lauda, Jean Alesi, Karl Wendlinger, Christian Danner, Mark Webber, Rubens Barrichello oder David Coulthard, um nur einige anzuführen.

Die Legends Parade am Red Bull Ring ist einer der Autakte vor dem Beginn des Hauptrennens und ist ein spektakulärer Ausflug in die Vergangenheit der Formel 1 – und ein ziemlich lautes Statement, warum die Königsklasse des Motorsports seit Jahrzehnten Millionen von Fans fasziniert.



Marcel Hirscher bei Red Bull Racing
Fahrer-Präsentation: Antonelli, Hamilton



Sicher auch ein Grund, dass die Orange Army aus Holland nicht nur wegen ihres Idols Max Verstappen, jedes Jahr zum Red Bull Ring nach Österreich strömt.





Duellanten um den Sieg in Spielberg: George Russell : Max Verstappen

Das Rennen selbst brachte alles, was sich die Fans erwarteten: Spannung, trickreiche Strategie an den Boxen, Stimmung – und am Ende einen spannenden Dreikampf, bei dem George Russell, Max Verstappen und Kimi Antonelli im Ziel nur durch 1,986 Sekunden getrennt waren.

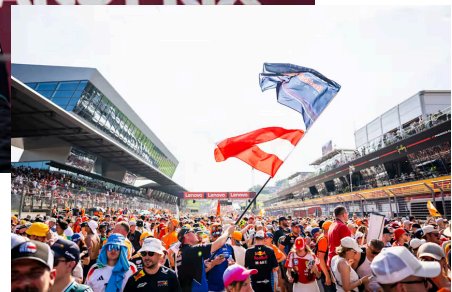
Dazwischen gab unter-dog Cadillac zwar kein kräftiges Lebens-, dafür aber Rauchzeichen. Ein schlecht montierter Unterboden sorgte im Boliden von Valtteri Bottas für einen heißen Ritt. Ein Teil fing Feuer und gab SOS-Rauchsignale an die Cadillac-Box.

Zusammenfassung: Vor der Rekord-Kulisse von 320.000 Fans war der Red Bull Ring einmal mehr exzellente Show Room für die Formel 1. Nachdem der Vertrag zwischen der Formel 1 und dem Red Bull Ring 2023 bereits bis 2030 verlängert wurde, ist der Große Preis von Österreich nun bis 2041 fix im Kalender der Königsklasse des Motorsports verankert.



George Russell, Mercedes

Strecke frei für die Fans
bei der Siegerehrung



Ergebnis des Austrian Grand Prix in Spielberg:

1. George Russell	Mercedes	
2. Max Verstappen	Red Bull Racing	+ 1.611s
3. Kimi Antonelli	Mercedes	+ 1.986s
4. Oscar Piastri	McLaren	+21.809s
5. Lewis Hamilton	Ferrari	+26.393s
6. Isack Hadjar	Red Bull Racing	+29.399s
7. Lando Norris	McLaren	+31.505s
8. Charles Leclerc	Ferrari	+45.659s



Fotos: mercedesamgf1 / ferrari media

Charles Leclerc feierte beim Großen Preis von Großbritannien seinen neunten Formel-1-Sieg und gleichzeitig seinen ersten Sieg der Saison 2026. Der Ferrari-Pilot startete in Silverstone von Platz zwei und errang seinen ersten Sieg auf dieser Strecke, während die Scuderia ihren historischen 250. Formel-1-Grand-Prix-Sieg einfuhr.

Der zweite Ferrari, Hamilton fuhr anfangs dicht dahinter, Antonelli lauerte im Windschatten. Doch der siebenfache Weltmeister erhielt eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen eines Fehlstarts, da er vor dem Erlöschen der Startampel gestartet war. Es war ein knappes, aber eindeutiges Vergehen, und so musste Hamilton diese Strafe im ersten Stint absitzen.

Antonelli setzte Leclerc kräftig zu und machte den Kampf um den Sieg spannend. Aber in Runde 41 meldete er einen Defekt. Auch nach einem Boxenstopp bestand das Problem weiter - offenbar hatte sich etwas im Radkasten verklemmt, so dass Antonelli das Auto nicht richtig lenken konnte. Aber so ist Motorsport: den Sieg vor Augen und plötzlich null Punkte. Antonelli verließ Silverstone mit nur mehr 25 Punkte Vorsprung in der WM.

Russell erbt so den zweiten Platz und macht das Duell mit seinem Team-Kollegen wieder spannend.

Ergebnis des British Grand Prix in Silverstone:

1. Charles Leclerc	Ferrari	
2. George Russell	Mercedes	+0:00.427
3. Lewis Hamilton	Ferrari	+0:00.772
4. Lando Norris	McLaren	+0:01.149
5. Isack Hadjar	Red Bull	+0:01.598
6. iam Lawson	Racing Bulls	+0:02.023



Silverstone-Sieger Charles Leclerc

WM-Führender Kimi Antonelli (bei der Fahrer-Präsentation im Kart)



Fahrerwertung nach 9 von 22 Rennen

1. Andrea Kimi Antonelli	179 Pkte
2. George Russell	154
3. Lewis Hamilton	147
4. Charles Leclerc	108
5. Lando Norris	97

6. Oscar Piastri	82
7. Max Verstappen	76
8. Isack Hadjar	52

Die Geschichte des legendären blauen Wunders



Es ist ein vertrauter Anblick, wenn mit Biokraftstoff betriebene Transporter oder die elektrischen Mercedes-Benz Trucks eActros 600 vom Lauda Drive zu den Rennstrecken Europas rollen. Vor über siebenzig Jahren bot sich ein ähnliches Bild, doch die alten Mercedes-Benz L 3500 Lkw verließen Stuttgart in deutlich gemächlicherem Tempo. Daher beschloss das Mercedes-Benz Rennteam 1954, dass etwas geschehen musste.



Ihre Lösung: die Entwicklung eines der markantesten und legendärsten Nutzfahrzeuge aller Zeiten. Offiziell hieß es Schnellrenn-Transporter. Doch es ging als „Das Blaue Wunder“ in die Geschichte ein.

Folgt man dem spiralförmigen Rundgang durch das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, gelangt man bald zur Nutzfahrzeug-Galerie. Dort, zwischen den Lkw und Transportern vergangener Zeiten, entdeckt man unerwartet einen Silberpfeil-Rennwagen.



Der erste 300 SLR Sportwagen von 1954, glänzt auf der Ladefläche eines beeindruckenden, Frontlenker-Transporters – dem Blauen Wunder. Dieser tiefblaue, retrofuturistische Autotransporter besticht nicht nur durch sein atemberaubendes Aussehen, sondern auch durch seine geniale Detailverarbeitung und seine beeindruckende Leistung. Einzigartig – und doch kurios, handelt es sich dabei um das dritte gebaute Blaue Wunder.

Die Idee eines Hochgeschwindigkeits-Rennwagentransporters war nicht neu. Mercedes-Teamchef Alfred Neubauer griff ein Konzept wieder auf, das er und Ferdinand Porsche über dreißig Jahre zuvor erforscht hatten. Gemeinsam hatten sie 1922 bei Austro-Daimler und 1924 in Stuttgart, Pkw zu Transportern umgebaut. Der bekannteste davon war ein modifizierter Mercedes 24/100/140, der Porsches gefürchteten Achtzylinder-Mercedes 1924 etwas ungelenk nach Monza transportierte.



Neubauer wusste um den Nutzen einer solchen Maschine – sie ermöglichte es, einen Rennwagen während eines Rennwochenendes schnell zum und vom Startplatz zu bringen. Nachdem er vor dem Großen Preis von Frankreich 1954 die Nacht von Reims nach Stuttgart und zurück gerast war, erkannte auch der legendäre Ingenieur Rudolf Uhlenhaut die Vorteile ... und beauftragte sein Team mit der Entwicklung.

Wie schon in den 1920er-Jahren sollten die technischen Elemente von Mercedes-Pkw übernommen werden. Anders als bei diesen frühen Versuchen sollten diese Elemente jedoch in etwas Schönes und Beeindruckendes verwandelt werden.

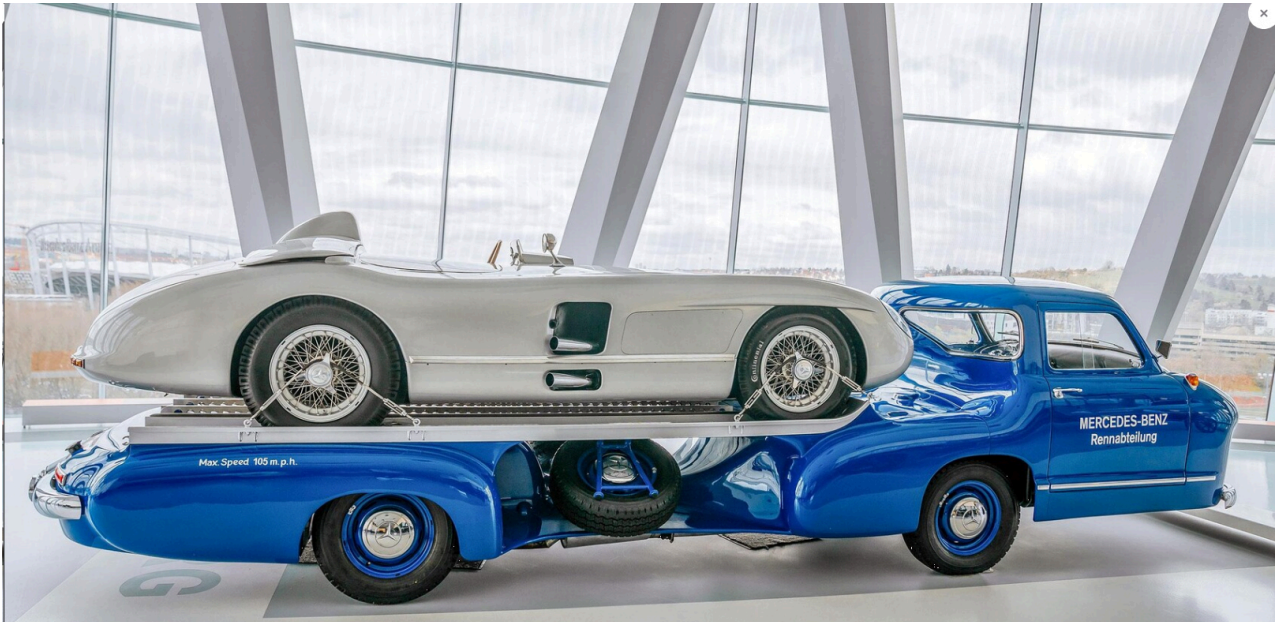


Die Basis für den „Blauen Wunderwagen“ bildete ein Rohrrahmenchassis, das vom Straßenfahrzeug 300 S abgeleitet war. Dieser wurde verlängert, um die Ladefläche und das markant vor der Vorderachse platzierte Fahrerhaus zu tragen. Hinter dem Fahrer befand sich der Antriebsstrang – der 220 PS starke, drei Liter große Reihensechszylinder mit Benzineinspritzung aus dem 300 SL „Gullwing“. Jedes Rad war einzeln aufgehängt, mit Drehstäben und einer Pendelachse hinten, die ebenfalls vom 300 SL übernommen wurde.

Die Trommelbremsen stammten ebenfalls vom „Gullwing“ und wurden durch eine Scheibenbremse am Getriebe sowie eine ausgeklügelte Auspuffbremse ergänzt. Diese wurde über einen Hebel neben dem Schalthebel aktiviert und unterbrach gleichzeitig die Kraftstoffzufuhr zu den Einspritzdüsen, während der Auspuff teilweise verschlossen wurde. Die so erzeugte starke Motorbremswirkung erwies sich als effektiv und stellte kein Problem für den robusten Mercedes-Motor dar.

Im Fahrerhaus waren Sitze, Lenkrad und Instrumente nach dem Vorbild und den bewährten Prinzipien der Rennwagen ausgestattet. Das zu transportierende Auto wurde auf einer Ladefläche mit integrierten Laderampen aus leichtem Aluminium gesichert, die den Mechanikern ein schnelles Ausfahren ermöglichten. Schließlich wurde dieses Meisterwerk der Technik und Detailverliebtheit in eine elegante, aerodynamisch optimierte Karosserie gehüllt, die das gesamte Fahrzeug wie aus einem Guss umschloss.

Das Ergebnis war ein atemberaubendes Fahrzeug, schneller als viele Sportwagen auf der Straße. Voll beladen mit einem 300 SLR oder einem Formel-1-Wagen auf dem Ladefläche konnte das „Blaue Wunder“ den ganzen Tag mit 160 km/h fahren und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Unglaublich!



Das ganze Jahr 1955 über – von Dundrod bis Monza, von Oslo bis Palermo – begeisterte der „Blaue Wunderwagen“ die Zuschauer und flößte der Konkurrenz Respekt ein. Ein technisches Meisterwerk, das sich immer wieder bewährte.

Beim Sportwagen-Weltmeisterschaftsfinale der Targa Florio wurde er zu einer unverzichtbaren Werkstatt umgerüstet. Anstelle einer Hebebühne wurden die Laderampen auf Ölfässer angehoben, um die Wartung der 300 SLRs unter der sizilianischen Sonne zu ermöglichen. Seinen größten Einsatz erlebte er aber wohl beim Großen Preis von Italien 1955.

Während das Team im Training in Monza mit Setup-Problemen kämpfte, wurde der „Blaue Wunderwagen“ nach Stuttgart geschickt. Dort war in aller Eile ein neuer W 196-Stromlinienwagen für Stirling Moss gebaut worden.



Was folgte muss ein atemberaubender Anblick gewesen sein:

Dieses futuristische Gespan, das durch die Nacht raste – hinten aufgeladen ein neuer Mercedes-Stromlinienwagen, der im Mondlicht glänzte.

Die wertvolle Fracht traf mittags im Fahrerlager ein und wurde noch rechtzeitig entladen, so dass sich Stirling Moss damit für den Großen Preis von Italien qualifizieren konnte.

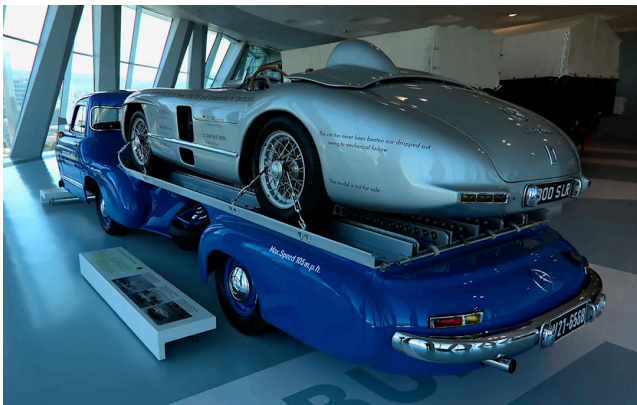
Das „Blaue Wunder“ ist so ein wichtiger Teil der Geschichte dieses unglaublichen Rennwagens, der kürzlich zum wertvollsten Formel-1-Auto wurde, das jemals versteigert wurde.

Nach dem Rückzug von Mercedes aus dem Rennsport stand der Blaue Wunder ohne eine weitere Aufgabe herum. Zusammen mit einem 300 SLR – wie er heute im Museum ausgestellt ist – wurde er 1956 in Detroit ausgestellt. Danach vergammelte er aber später neben der Teststrecke in Stuttgart. Ingenieur Uhlenhaut sollte diese Vernachlässigung später bereuen, doch da war dieses bemerkenswerte Fahrzeug bereits verschrottet worden, zusammen mit einigen anderen Schätzen aus dieser Zeit.

Die Zeit verging, nachfolgende Generationen lernten die Legende der Silberpfeile kennen, und immer wieder wurde die Frage gestellt: Wo und wann kann man das Blaue Wunder sehen? Mercedes-Benz erkannte den Fehler der Vergangenheit, bereute den Verlust des verlorenen Erbes und beschloss, diesen Fehler wieder gut zu machen.

1993 begannen die Arbeiten zur Rekonstruktion des Blauen Wunders in enger Zusammenarbeit zwischen dem Mercedes-Benz Classic Zentrum und der MIKA GmbH, einem spezialisierten Restaurierungsbetrieb in Mölln. Originalteile wie der Antriebsstrang wurden aus der Sammlung in Stuttgart zur Verfügung gestellt. Doch wie ließen sich die individuellen Design- und technischen Elemente rekonstruieren?

Schnell stellte sich heraus dass es keine Pläne für das Blaue Wunder gab. Offenbar wurde es ursprünglich durch das Talent, den Einfallsreichtum und das Gespür der Rennabteilung entwickelt. Die fehlende Dokumentation lässt vermuten, dass es sich sogar um ein inoffizielles Projekt im Verborgenen gehandelt haben könnte ... bis es schließlich auf die Straße kam!.



So mussten die Experten von MIKA und Mercedes-Benz anhand von Fotografien aus dem Stuttgarter Archiv die Struktur, das technische Herzstück und die feinen Details dieses einzigartigen Transporters akribisch rekonstruieren. Versuch und Irrtum bedeuteten, dass Aufgaben immer wieder neu begonnen werden mussten – denn die Lösungen entsprachen nicht den hohen Ansprüchen von Uhlenhauts herausragendem Ingenieurteam.

Nach über 6.000 Arbeitsstunden war das Herzens-Projekt vollendet. Das Blaue Wunder war wiedergeboren und wurde 2001 beim Goodwood Festival of Speed in seiner ganzen Pracht enthüllt. Seine Präsentation war so atemberaubend und beeindruckend wie Jahrzehnte zuvor – faszinierte auch eine neue Generation und berührte die Herzen derer, die den Ruhm von 1955 miterlebt hatten.



Die Arbeiten an der Rekonstruktion des Blauen Wunders fielen mit der Planung des neuen, beeindruckenden Mercedes-Benz Museums zusammen, und es war klar, dass ein so historisches und einmaliges Fahrzeug nicht von der Dauerausstellung ausgeschlossen werden konnte. So entstand eine zweite Replik – jenen Transporter, den die Besucher in der Ausstellungshalle für Nutzfahrzeuge zu sehen bekommen.

Text & Fotos: mercedes-benz-blue-wonder

Zwei neue Blaue Wunder, fast identisch mit dem bemerkenswerten Original.

Fast? Der Unterschied? - Für die Getriebepbremse verwenden die neuen Modelle die Bremsscheiben des SL-Modells von 1989. Eine unwiderstehliche, subtile Änderung zur Leistungssteigerung – ganz im Stil von Mercedes ... Ich bin überzeugt, Rudi Uhlenhaut hätte es ebenfalls gut geheißen.

The Mercedes-Benz Trucks eActros 600



Mehr als 70 Jahre nachdem der legendäre Blue Wonder-Transporter erstmals auf Europas Straßen für Aufsehen sorgte, trifft der vollelektrische Mercedes Truck eActros 600 beim Großen Preis von Großbritannien im selben unverwechselbaren Blau ein.



Als Symbol der Innovation seiner Zeit wurde der ursprüngliche Blue Wonder entwickelt, um Mercedes-Rennwagen schneller als je zuvor zu transportieren. Heute steht der eActros 600 für das nächste Kapitel dieses Fortschrittsgeistes. - Er benötigt elektrische Energie, um W16-Fahrzeuge zur Rennstrecke zu bringen und transportiert sowohl das Team als auch die Ausrüstung quer durch ganz Europa und präsentiert so gleichzeitig die Zukunft des Straßentransports.



Der Mercedes-Benz Truck eActros 600 ist mit einer leistungsstarken 600-kWh-Lithium-Eisenphosphat-Batterie (LFP) ausgestattet und hat eine Mindestreichweite von 500 km pro Ladung.

Dank seiner Schnelllade-Einrichtung ist es dem Truck möglich innerhalb von 25 Minuten seine Batterie von 20 % auf 80 % zu laden. Damit liefert der eActros 600 eine effiziente Leistung und eine logistische Zuverlässigkeit, die mit dem Tempo und der Präzision der Formel 1 übereinstimmt.



Vor Monaco hat der eActros 600 seine erste Fahrt von Stammsitz in Brackley, England, nach Monaco über mehr als 1600 Kilometer absolviert. Er transportierte zentrale operative Infrastruktur für die Rennen, darunter Kommunikations-Büro, Arzt- und Physioräume.



Probleme bei KTM - Acosta zu Ducati



Fotos: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Nach einem Zwischenhoch beim Grand Prix von Ungarn, verließ KTM-Pilot Pedro Acosta die beiden nächsten Rennen in Brunn (Tschechien) und Assen (Niederlande) mit der mageren Ausbeute von nur einem Pünktchen. Pedro schied zuletzt sowohl im Sprint als auch im Hauptrennen aufgrund technischer Probleme aus. - Acosta dazu "Ich bin nicht mal mehr enttäuscht"

Zuletzt häuften sich die technischen Probleme bei KTM. Besonders bitter war der Ausfall am Rennsonntag in Brunn. Zunächst konnte Acosta die Ducati von Fabio Di Giannantonio in Schach halten, bis er sich ihm doch im Duell geschlagen geben musste. Aber in der letzten Rennrunde wurde die KTM plötzlich langsamer. Acosta rollte über die Wiese in den Notausgang..



"Ich bin an einem Punkt angekommen, an dem ich nicht einmal mehr enttäuscht bin", sagt Acosta nach seinem Ausfall. "Ich habe nichts falsch gemacht. Was nicht in meiner Hand liegt, kann ich nicht ändern."

Es war nicht das erste technische Problem im Laufe des Brunn-Wochenendes. Bereits im Freitagstraining hatte sich Acostas KTM einfach ausgeschaltet. Dasselbe Problem ist schließlich auch im Grand Prix aufgetreten.

Auch beim Grand Prix in Barcelona schaltete sich das Motorrad plötzlich bei der Beschleunigung aus. Ein technisches Problem war auch in Brunn die Ursache für Acostas Sturz im Sprint.

Das "Ride-Height-System" war in einer Position blockiert und ließ sich im Rennen nicht mehr lösen. Das führte schließlich zum Sturz des Spaniers: *"Wenn man nicht voll konzentriert ist und gleichzeitig versucht, all diese Probleme zu lösen, ist das nicht immer einfach, und dann passieren solche Dinge."*

Es ist daher verständlich, dass KTM's Top-Pilot 2027 den Rennstall wechselt und bei Ducati zusammen mit dem regierenden Weltmeister Marc Marquez auf Titeljagd gehen wird.

Fahrerwertung nach 10 Rennen:

1. Jorge Martin	Aprilia Racing Team	193
2. Marco Bezzecchi	Aprilia Racing Team	186
3. Fabio Di Giannantonio	Pertamina Enduro VR46 RT	177
4. Ai Ogura	Trackhouse MotoGP Team	168
5. Marc Marquez	Ducati Lenovo Team	153
6. Raul Fernandez	Trackhouse MotoGP Team	138
7. Pedro Acosta	Red Bull KTM Factory Racing	133
8. Francesco Bagnaia	Ducati Lenovo Team	130





Fotos: Philip Platzer / Jörg Mitter / Sam Strauss Red Bull Content Pool

Was als Experiment begann – 120 Fahrer stellten sich dem steirischen „Eisenberg“ bei der ersten Veranstaltung – hat sich zum Höhepunkt des Hard-Enduro und zu einem der meistdiskutierten Events im Motorsport entwickelt, das 2026 mehr als 1.500 Amateure und Werksprofis aus über 40 Nationen in die Steiermark, nach Eisenerz, lockte.

Bei der 30. Ausgabe der Veranstaltung, die im Laufe der Woche über 57.000 Zuschauer anzog, war es wieder Manuel „Mani“ Lettenbichler, der den „Eisernen Riesen“ erneut bezwang. Der Fahrer des Red Bull KTM Factory Racing Teams überquerte die Ziellinie nach 3:05:39 Stunden und sicherte sich damit seinen fünften Red Bull Erzbergrodeo-Titel – eine Leistung, die vor diesem Sonntag nur zwei Fahrern gelungen war: dem Briten Graham Jarvis und dem Polen Taddy Blazusiak.

Das Format ist nach wie vor äußerst selektiv. Nach zwei Tagen des „Iron Road Prologue“ wird die Teilnehmerliste auf die 500 schnellsten Fahrer reduziert, die am Sonntag beim Hauptrennen an den Start gehen – auf eine Strecke, die über den 1.400 Meter hohen Berg hin- und herführt. In den meisten Jahren erreichen kaum ein Dutzend dieser 500 das Ziel.



Der Berg forderte wie immer vor allem weiter hinten im Feld seinen Tribut. An den frühen Kontrollpunkten lagen demolierte Motorräder verstreut, da Amateurfahrer an ihre Grenzen stießen – eine Erinnerung daran, dass es für die meisten der 500 Starter nie darum geht, ins Ziel zu kommen, sondern so weit wie möglich den „Iron Giant“ hinaufzukommen.



auf dem vierten Platz gelegen hatte, musste aufgeben, als bohrte – an einem Tag, an gebrochenen Zahn erlitt.



Selbst Spitzenfahrer blieben nicht verschont: Der dreimalige Champion Walker, der



ein Ast seinen Kühler durchdem er zudem einen abge-

Die 30. Ausgabe war auch die motorräder zugelassen gut behaupten (Eddie Karlsson 9. Platz).

erste, bei der Elektro-waren; sie konnten sich sehr



ALPINE PRÄSENTIERT DEN LEICHTESTEN RENNANZUG DER WELT

Wenige Tage vor dem Start eines der legendärsten Rennen des Motorsports stellt Alpine einmal mehr seinen Pioniergeist und seine Fähigkeit unter Beweis, neue Wege zu beschreiten. Anlässlich der 24 Stunden von Le Mans 2026 präsentieren das Alpine Endurance Team und sein technischer Partner Sabelt einen in mehrfacher Hinsicht exklusiven Rennanzug, der in Zusammenarbeit mit dem italienischen Künstlerduo Van Orton entstanden ist – einer internationalen Referenz in der modernen Grafikszenen.

MODERNSTE TECHNIK FÜR KREATIVITÄT UND LEICHTIGKEIT

Der Rennanzug Sabelt TS-12 Hypercolor, der zusammen mit dem Alpine Endurance Team unter extremen Bedingungen entwickelt und getestet wurde, erweckt die künstlerische Vision von Van Orton zum Leben, die Design, Illustration und digitale Kunst vereint. Verwirklicht werden konnte das Projekt dank einer technologischen Revolution in der Rennbekleidung.



Der TS-12 Hypercolor wird den Anforderungen des Langstreckenrennsports gerecht und setzt gleichzeitig neue Maßstäbe. Er stellt einen echten technischen Triumph dar: Mit einem Gewicht von nur 275 Gramm – gegenüber etwa 440 Gramm bei der Vorgängergeneration – ist er der leichteste Rennanzug auf dem Markt und verkörpert voll und ganz die DNA von Alpine.

Neben dem geringen Gewicht markiert der TS-12 Hypercolor zudem einen bedeutenden technologischen Fortschritt in Sachen Atmungsaktivität, während er gleichzeitig die strengsten Standards und Vorschriften der FIA erfüllt. Dank des innovativen Herstellungsverfahrens ermöglicht die ultraleichte Gewebestruktur die Umsetzung komplexer Grafiken, einer umfangreichen Farbpalette und filigraner Details, ohne

dabei Kompromisse bei Leistung, Sicherheit oder Fahrerkomfort einzugehen.

MEHR ALS SECHS JAHRZEHNTE ALPINE TRADITION IN LE MANS – NEU INTERPRETIERT

Zum ersten Mal in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft präsentiert ein Hersteller, der in der Königsklasse der Hypercar-Kategorie antritt, ein von zeitgenössischen Künstlern entworfenes Design. Die Kreation, die am Freitag bei der technischen Abnahme der 24 Stunden von Le Mans und erneut am Sonntag während des Testtages vorgestellt wurde, verwandelt die Fahreranzüge in Leinwände des visuellen Ausdrucks und lässt damit die Grenzen zwischen Leistung, Design und Kunst verschwimmen.

Um die reiche Geschichte von Alpine bei den 24 Stunden von Le Mans zu feiern, hat Van Orton seinen charakteristischen grafischen Stil angepasst und kühne Geometrien, leuchtende Farben und Pop-Referenzen miteinander verschmolzen. Die Zwillinge, die in der internationalen Szene der visuellen und geometrischen Kunst eine herausragende Rolle spielen, haben über 60 Jahre Tradition neu interpretiert, indem sie Geschwindigkeit mit zeitgenössischer Kultur vereint haben.

Das Projekt würdigt drei ikonische Fahrzeuge aus der Le-Mans-Geschichte der Marke. Dazu gehört die Alpine M63, das erste Modell mit dem A-Pfeil-Logo, das 1963 mit den Fahrerduos Rosinski/Heins, Fescobaldi/Richard und Boyer/Verrier auf dem Circuit de la Sarthe an den Start ging. Daneben steht der Renault Alpine A442B, Gesamtsieger aus dem Jahr 1978 mit Pironi und Jaussaud am Steuer. Vervollständigt wird das legendäre Trio durch die Alpine A424, die nun mit den Besatzungen da Costa / Habsburg / Milesi und Gounon / Makowiecki / Martins die Hoffnungen des französischen Teams trägt.



Alpine A110 Future beim Goodwood Hillclimb

Die Alpine A110 FUTURE* hat am ersten Tag des Goodwood Festival of Speed (9. bis 12. Juli 2026) ihr Debüt gefeiert. Pierre Gasly, Fahrer des BWT Alpine Formel-1-Teams, steuerte den Prototyp der zukünftigen dritten Generation der A110 den berühmten Berg hinauf, auf dem Beifahrersitz begleitet vom Duke von Richmond, dem Gründer des Festivals.



Erstmals 1993 veranstaltet, ist das Goodwood Festival of Speed die weltweit größte Auto-Gartenparty - direkt vor der spektakulären Kulisse des Goodwood House in West Sussex, Großbritannien. Über 600 Autos und Motorräder aus der phänomenalen Geschichte des Automobils und Motorsports nehmen zusammen mit legendären Persönlichkeiten aus der Automobilwelt daran teil. Die Alpine Fahrer Pierre Gasly, Franco Colapinto, Paul Aron, Alex Dunne und Nina Gademan sind während des gesamten Events präsent.



Mit ihrem ersten öffentlichen Auftritt beim berühmten Hillclimb gewährt die A110 FUTURE einen ersten Einblick in die Technologie des zukünftigen Elektro-Sportwagens von Alpine, der auf der neuen Alpine Performance Platform (APP) basiert.

Die ALPINE A110 FUTURE ist kein Showcar – sie markiert den ersten Schritt hin zur nächsten Ikone der Marke und ebnet den Weg für die dritte Generation der A110. Das künftige Modell ist als weltweit erster echter Elektro-Sportwagen konzipiert und darauf ausgelegt, der DNA von Alpine treu zu bleiben und gleichzeitig die besten aktuellen Sportwagen mit

Verbrennungsmotor in puncto Leistung zu übertreffen.

Der elektrische Antriebsstrang der A110 FUTURE umfasst das neue Active Torque Vectoring 2.0 System von Alpine mit zwei E-Motoren an der Hinterachse. Diese werden von 3-in-1-E-Maschinen mit 800-V-Siliziumkarbid-Wechselrichtern und einem Permanentmagnet-Synchron-Design angetrieben und erreichen Drehzahlen von bis zu 21.500 U/min.



Die neue Alpine-Generation, der vollelektrischen "A110 FUTURE"



Alpine reist mit einer Weltpremiere zum diesjährigen Goodwood Festival of Speed (9.-12. Juli): Im Süden Englands erwartet die Besucherinnen und Besucher ein Ausblick auf die nächste Generation der Alpine A110.

Der erstmals in der Öffentlichkeit gezeigte Prototyp dient als Entwicklungsträger für zukünftige Technologien – und ist Teil des bislang größten Markenauftritts von Alpine in Goodwood. Neben dem Prototyp wird die französische Premium-Sportwagenmarke ihre gesamte Modellpalette sowie eine hochkarätige Fahreraufstellung des BWT Alpine F1-Teams präsentieren, darunter die Formel-1-Piloten Pierre Gasly und Franco Colapinto.

Die dritte Generation der Alpine A110 wird der weltweit erste echte vollelektrische Sportwagen, der auf der neuen Alpine Performance Platform (APP) basiert. Diese ermöglicht es dem Modell, der DNA von Alpine treu zu bleiben und gleichzeitig die besten aktuellen Sportwagen mit Verbrennungsmotor in puncto Leistung zu übertreffen. Bei seiner weltweiten Publikumspremiere in Goodwood können die Besucherinnen und Besucher den Prototyp – ein Fahrzeug, das bei Testfahrten zur Entwicklung zukünftiger Technologien für die nächste Generation zum Einsatz kommt – jeden Tag in Aktion erleben.

Um die Tradition und Entwicklung der legendären Alpine A110 zu feiern, werden auf dem Festival weitere wegweisende Modelle zu sehen sein, die die Entwicklung des Fahrzeugs von der Rallye-Ikone zum Elektro-Pionier nachzeichnen. Diese Fahrzeuge beleuchten die Alpine Geschichte von der Vergangenheit über die Gegenwart bis in die Zukunft.

Zwei Modelle aus der aktuellen Produktpalette, die dieses Wachstum vorangetrieben haben, werden während des gesamten Festivals sowohl auf der Rennstrecke als auch am Stand präsent sein: der vollelektrische Hot Hatch Alpine A290 und die Alpine A390, der bis zu 470 PS starke fünfsitzige Sport-Fastback der Marke als jüngstes Familienmitglied.



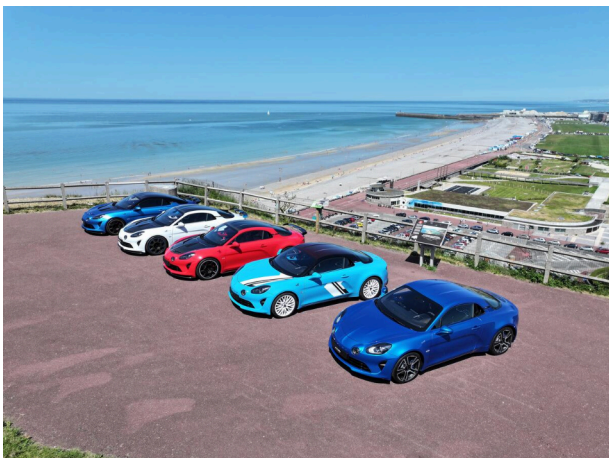
Neben den Fahrzeugen dürfen sich Besucherinnen und Besucher auf das BWT Alpine F1-Teams freuen: Zu den beiden Stammpiloten Pierre Gasly und Franco Colapinto gesellen sich noch Mitglieder der Alpine Academy sowie die Ersatzfahrer Nina Gademan, Paul Aron und Alex Dunne. Das Quintett fährt an allen vier Tagen exklusive Fahrzeuge und trifft Fans am Alpine Stand.

MEHR ALS 35.000 ALPINE A110 IM FRANZÖSISCHEN DIEPPE PRODUZIERT

Im französischen Dieppe ist jetzt die letzte Alpine A110 der zweiten Generation vom Band gelaufen. Mehr als 35.000 Einheiten des Sportwagens wurden seit dem Jahr 1969 in diesem traditionsreichen Werk gefertigt.

Passend zum 70. Geburtstag der Marke ist das letzte gefertigte Modell der zweiten Generation eine Alpine A110 R 70. Sie verkörpert die radikalste Ausprägung des Sportwagens und verbindet den großflächigen Einsatz von Carbon mit einem 300 PS starken Motor und einem Performance-Fahrwerk. Lackiert in Alpine Blau und einem schwarzen Dach als Kontrast, kombiniert das Jubiläumsfahrzeug sowohl das französische Savoir-faire als auch die sportliche DNA der Marke.

Von den exakt 35.450 gefertigten Fahrzeugen entfallen 28.701 Einheiten auf die 2017 eingeführte Alpine A110 der zweiten Generation, mit der die Performance-Marke ihre Rückkehr auf den Sportwagenmarkt feierte. Diese Zahlen spiegeln das Talent, das Engagement und die Leidenschaft der Frauen und Männer wider, die Alpine seit der Gründung am 22. Juni 1955 in der Normandie zum Leben erweckt haben.



Die Alpine A110 ist auch optisch das Aushängeschild der Marke – gerade in einer der blauen Lackierungen, die mehr als 58 Prozent der in Dieppe produzierten Sportwagen schmückt. Ein Drittel davon entfällt auf das charakteristische „Alpine Blau“ und damit jene ikonische Farbe, die längst zum Markenzeichen geworden ist.

Entgegen der landläufigen Meinung stammt dieser Farbton nicht von den nationalen Rennfarben wie dem britischen Grün, dem italienischen Rot oder dem belgischen Gelb. Seine einzigartige Geschichte geht vielmehr auf den konkreten Wunsch eines Kunden aus den frühen 1960er Jahren zurück, der seine Alpine in einem metallischen Blauton lackiert haben wollte. Diese Farbe gefiel nicht nur ihm, sondern auch vielen anderen Kundinnen und Kunden – und wurde so zum Markenzeichen. Inzwischen ist das „Alpine Blau“, aus dem der Farbcode 331 entstand, fest etabliert und ein Symbol für die Tradition und Historie von Alpine.



Von der ursprünglichen Berlinette bis zur zweiten Modellgeneration, die 2017 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt wurde, verkörperte die Alpine A110 stets die Vision von Jean Rédélé: Sportwagen anzubieten, bei denen Leichtigkeit, Agilität und Fahrspaß im Vordergrund stehen. Mit der zweiten Auflage gelang Alpine die Rückkehr zu kommerziellem Erfolg: Das Modell gewann

zahlreiche internationale Auszeichnungen, etablierte sich als Maßstab unter den modernen Sportcoupés und erfreut sich einer treuen und leidenschaftlichen Community weit über die Grenzen Frankreichs hinaus.

EIN FRANZÖSISCHES ÖKOSYSTEM DER EXZELLENZ

Die Alpine A110 ist seit jeher aber mehr als nur ein Auto: Als Stolz einer ganzen Region ist Alpine seit Jahrzehnten Teil der lokalen Geschichte in Dieppe. In der „Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé“ arbeiten einige Familien bereits über mehrere Generationen hinweg für die Marke. Die Weitergabe ihrer Expertise hat dazu beigetragen, eine einzigartige Verbindung zwischen Alpine und den Einwohnerinnen und Einwohnern zu schmieden. Viele behaupten – in Anspielung auf die ikonische Farbe der Marke –, „blaues Blut“ in ihren Adern zu haben. Die Alpine A110 hat sich über die Jahre zu einem industriellen, wirtschaftlichen und emotionalen Symbol entwickelt, das tief in der Identität der Stadt verwurzelt ist.



Das Modell ist zugleich das Ergebnis eines einzigartigen französischen Industrie-Ökosystems, das das beste Know-how der Automobilbranche vereint. Auch die 100 % elektrischen Fahrzeuge von Alpine spiegeln diese nationale Verbundenheit wider: Fahrwerk und Motoren stammen aus Le Mans bzw. Cléon, die Hochleistungsreifen werden vom Spezialisten Michelin als strategischem Partner entwickelt. Und selbst die Hochvoltbatterien der Elektrofahrzeuge kommen aus Frankreich und werden in Douai montiert.

DIEPPE BEREITET SICH AUF DIE NÄCHSTE GENERATION VOR

Während die zweite Modellgeneration jetzt ausgelaufen ist, wirft der Nachfolger bereits seine Schatten voraus: Auch die dritte Generation der Alpine A110 wird in der Manufaktur in Dieppe produziert, die Vorbereitungen laufen bereits. Die Umstellung geht mit neuen Investitionen, neuen industriellen Werkzeugen und weiteren Anpassungen an dem Standort einher, der seit mehr als fünfzig Jahren für Exzellenz steht.



Die Neuauflage basiert auf der neuen Alpine Performance Platform (APP), die das Fundament für kompromissloses Fahrvergnügen bildet – und damit auch weiterhin das Markenzeichen der Alpine A110 sichert. Als erster echter Elektro-Sportwagen bringt die dritte Generation Leistung, Leichtigkeit, Agilität und Fahrspaß in ein neues technologisches Zeitalter.



Foto: wikicommon by Alexander Migi

Audi Nuvolari: Im Rekordtempo von der Rennstrecke zur Serienreife

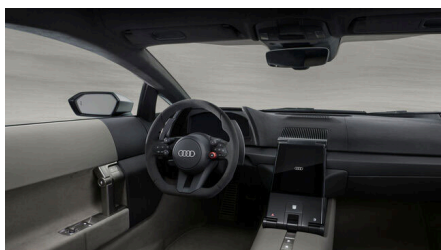
Die Automobilindustrie verändert sich rasant – der Wettbewerb ist globaler, technologiegetriebener und deutlich schneller geworden. Audi reagiert darauf mit klaren strategischen Entscheidungen. Nach der Einführung der neuen Designphilosophie und dem Einstieg in die Formel 1 ist der Nuvolari1 als technologischer Leuchtturm der nächste erlebbare Beweis für den Aufbruch von Audi.



Der Nuvolari1 ist der erste Supersportwagen von Audi mit High-Performance-Hybridantrieb – und beschleunigt den technologischen Aufbruch der Marke. Limitiert auf 499 Exemplare, 1.001 PS stark und über 350 km/h schnell ist der von der Formel 1 inspirierte Nuvolari1 das leistungsstärkste und schnellste Serienfahrzeug in der Geschichte von Audi. Gleichzeitig präsentieren die vier Ringe mit dem Supersportwagen das erste Serienmodell ihrer neuen Designphilosophie.



Der Audi Nuvolari* steht zugleich für ein neues Tempo bei Audi und zeigt, wie das Unternehmen „Vorsprung durch Technik“ in eine neue Ära führt: In kürzester Zeit entwickelt und vorgestellt, demonstriert der seriennahe Prototyp, wie konsequent Audi Geschwindigkeit in Entwicklung, Entscheidungsprozessen und Innovation neu definiert – und mit technischer Exzellenz verbindet.



Audi hält das Tempo hoch – mit dem klaren Ziel, den Supersportwagen schnellstmöglich zur Serienreife zu bringen und an die Kundinnen und Kunden zu übergeben. Erste Auslieferungen sind für das erste Halbjahr 2027 geplant, der Vorverkauf in Europa startet bereits im vierten Quartal 2026.

Um dies und die hohen Ansprüche an die Qualität sicher zu stellen, sind Prototypen des Audi Nuvolari* weltweit im Einsatz – unter Extrembedingungen auf renommierten Rennstrecken wie dem Nürburgring und in Nardò. Dort erprobt und optimiert Audi die Performance unter realen Hochlastbedingungen.



Technologisch setzt der Audi Nuvolari* Maßstäbe: Er bringt anspruchsvolle, von der Formel 1 inspirierte Innovationen direkt auf die Straße. Dazu zählen der High-Performance-Hybridantrieb, quattro predictive ride, die aktive Aerodynamik sowie der neuartige Audi Space Frame mit Carbon-Exterieur.



Westfield produziert neu in Deutschland



Text: driving-fun.com / Fotos: Westfield Sportcars, Balz Schreier, Kai Gattermann, Bruno von Rotz

Westfield Sportcars hat seit 1982 rund 16.000 Fahrzeuge verkauft. Weltweite Bekanntheit erlangte die Marke mit dem Westfield SE, einer modernen Interpretation des legendären Lotus Seven. Driving-Fun.com, einer der größten Veranstalter von Trackdays in Europa und Betreiber des Circuit Meppen, gibt nun die Übernahme von Westfield Sportcars bekannt.



Mit über 100 Trackdays pro Jahr und einer eigenen Teststrecke sieht Driving-Fun.com großes Potenzial für die Marke im Breiten- und Leistungssport.

Die Montage zukünftiger Westfield-Modelle erfolgt in Meppen (Deutschland) in einer neuen Produktionsstätte direkt neben der Rennstrecke. Auch die Ersatzteilversorgung für bestehende Westfield-Fahrzeuge in ganz Europa wird von dort aus abgewickelt.

Zunächst wird die Produktion bestehender Modelle wie SE, XI Le Mans und Westfield Cup fortgesetzt, während parallel an mehreren neuen Modellen für Straße und Rennstrecke gearbeitet wird.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Die bisherige Website soll in Kürze durch eine komplett neue Online-Präsenz ersetzt werden, die den Wandel dieses einzigartigen Automobilherstellers weiter gestalten wird.





Fotos: Bartłomiej Pawlikowski / Red Bull Content Pool

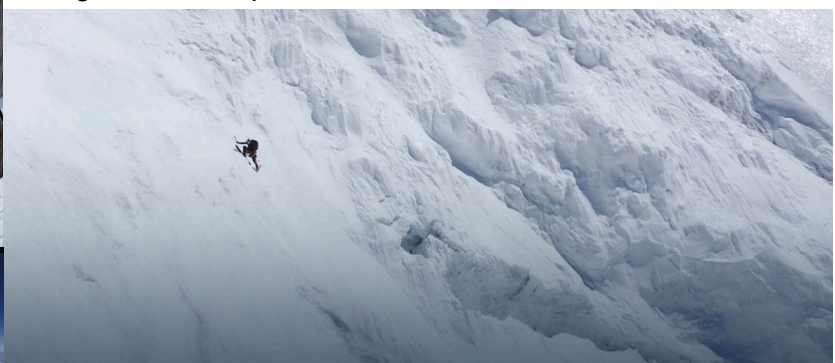
Der Nanga Parbat, im Karakorum-Gebirge Pakistans gelegen, ist einer der berühmtesten Gipfel für Bergsteiger. Viele haben beim Versuch diese Gipfel zu bezwingen ihr Leben verloren. Der Berg wurde 1970 zur Legende, als Reinhold Messner die gewaltigen Südwand des Nanga Parbat ohne Sauerstoff bezwang.

Der Nanga Parbat ist einer der höchsten und zugleich anspruchsvollsten Berge der Welt. Mit einer Höhe von 8.126 Metern ist er seit Jahrzehnten eine Herausforderung für Bergsteiger. Für Skifahrer ist der obere "Diamir-Pass", das größte Hindernis; eine hoch aufragende Barriere blockierte jeden vorherigen Versuch einer durchgehenden Abfahrt und zwang die Skifahrer, ihre Ausrüstung zu Fuß zu tragen, bevor sie wieder zu Schnee kamen. Während andere Skifahrer schon Teile der Route befahren hatten, hatte es bisher keiner geschafft, vom Gipfel bis zum Ende des Schnees auf seinen Skiern zu bleiben.

Das ist nun erstmals dem polnischen Extremsportler Andrzej Bargiel gelungen. Er bestieg den Nanga Parbat ohne zusätzlichen Sauerstoff, bevor er die erste durchgehende Skiabfahrt vom Gipfel bis zum Ende des Schnees absolvierte.



Bargiel, 38, fand eine neue Linie. Dabei verbrachte er Wochen mit der Akklimatisierung auf dem Berg, bevor er am 28. Juni 2026 vom Basislager (4.200 m) aus einen Gipfelangriff startete. Er kletterte zwei Tage lang ohne zusätzlichen Sauerstoff, erreichte den 8.126 Meter hohen Gipfel und verbrachte 45 Minuten auf dem Gipfel, bevor er für den Abstieg auf seine Skier stieg. Insgesamt verbrachte er etwa zwei Stunden über 7.900 m in der sogenannten "Todeszone", wo der Sauerstoffmangel zum Kollaps führen kann.



"Es war eines der komplexesten Skiprojekte, die ich je im Hochgebirge gesehen habe", sagte Janusz Gołąb, Bargiels Kletterbegleiter auf der Expedition. "Andrzej musste das Gelände während der ganzen Abfahrt ständig in Echtzeit einschätzen und lösen. Auf Nanga Parbat gibt es keinen Platz für Zufall."



ES IST WIEDER FAHRRAD- SAISON! WAS ZU BEACHTEN IST

Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind Straßen oder Straßenabschnitte, die dauernd oder zeitweilig dem Radverkehr vorbehalten sind. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist erlaubt, sie müssen sich aber rechts halten. KFZ-Verkehr ist nur für das Zu- und Abfahren erlaubt, Ausnahmen bestehen für Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des ÖPNV und für Einsatzfahrzeuge. Als Tempolimit gelten 30 km/h.



Begegnungszone

Die gesamte Verkehrsfläche darf dauernd oder temporär von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt mit max. 20 km/h, in Ausnahmen mit 30 km/h, genutzt werden. Schnellere Verkehrsteilnehmer dürfen langsamere nicht gefährden. Rücksichtnahme ist oberstes Gebot. Auch der Fließverkehr darf nicht mutwillig behindert werden. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrer ist erlaubt, sie müssen sich aber rechts halten.



Schulstraße

Das ist eine zeitlich definierte Fahrverbotszone vor Schulen zu Bring- und Abholzeiten, um die Sicherheit zu erhöhen. Ausgenommen sind Schüler- und Krankentransporte, Einsatzfahrzeuge und oft auch Anrainer. Radfahren im Schrittempo und Gehen auf der Fahrbahn sind erlaubt.



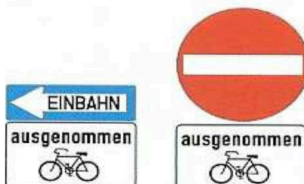
Wohnstraße

Wohnstraßen werden dauernd oder zeitweilig verordnet. Gehen und Spielen auf der Fahrbahn sind erlaubt sowie Radfahren im Schrittempo, auch gegen die Einbahn. Auf Kinder und



Fußgängerzone

Die gesamte Verkehrsfläche der Fußgängerzone ist dauernd oder zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Mit dem Rad darf nur dann in Fußgängerzonen und nur im Schrittempo gefahren werden, wenn dies durch Beschilderung ausdrücklich erlaubt ist.



Radfahren gegen die Einbahn

Einbahnen gelten auch für Radfahrer. Ausnahme: Eine Zusatztafel „Ausgenommen Radfahrer“ erlaubt Radfahren gegen die Einbahn. Auch in Einbahnen ist rechts zu fahren. Ein eigener Fahrstreifen kann, muss aber nicht vorhanden sein. Bodenmarkierungen weisen meist auf den gegenläufigen Radverkehr hin.

Ausnahmen ermöglichen das Radfahren durch ein Zusatzschild: Radfahren auf Busspur, Radfahren bei Fahrverbot, Sackgasse mit Fortsetzung für Radverkehr, Abbiegen bei Geradeaus-Gebot. Auch die Mitbenutzung von Radfahranlagen kann durch Ausnahmen erlaubt sein.



Radroute

Radrouten sind durchgehend beschilderte Strecken für Radfahrer. Sie können sowohl im Mischverkehr auf der Straße als auch auf eigenen Radfahranlagen geführt werden.

Radfahrerüberfahrt und Schutzweg / „Zebrastreifen“

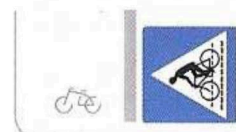
Es gibt drei Varianten.

- **Radfahrerüberfahrten** sind durch weiße Quermarkierungen gekennzeichnete Fortführungen eines Radweges oder Radfahrstreifens über eine Kreuzung.
- Ist unmittelbar neben der Radfahrerüberfahrt ein **Schutzweg** markiert, so kann auf dieser Seite die Quermarkierung entfallen.
- Ist eine Radfahrerüberfahrt als **Fortführung eines gemischten Geh- und Radwegs** für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer gemeinsam auf einer Fläche bestimmt, so sind beiderseits des Schutzwegs Quermarkierungen jeweils versetzt zu den Längsstreifen des Schutzwegs angebracht.

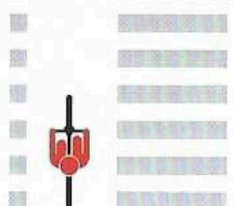
Radfahrerüberfahrten dürfen nur in der gleichen Richtung wie die mit ihnen verbundenen Radwege und Radfahrstreifen befahren werden.

Radfahrer dürfen sich Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h nähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren, es sei denn, dass in unmittelbarer Nähe keine Kraftfahrzeuge aktuell fahren.

Jede Radfahrerüberfahrt wird dem Straßenbenützer durch ein Hinweiszeichen angezeigt.



Radfahrer-
überfahrt



Radfahrerüber-
fahrt mit
angrenzendem
Schutzweg

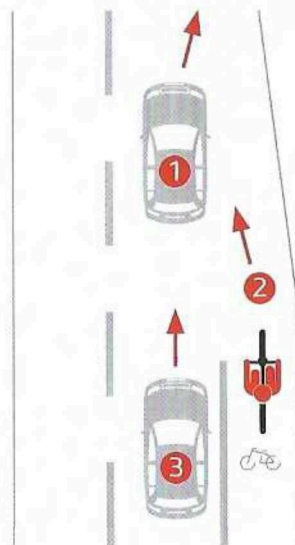


Radfahrerüberfahrt
kombiniert mit
Schutzweg

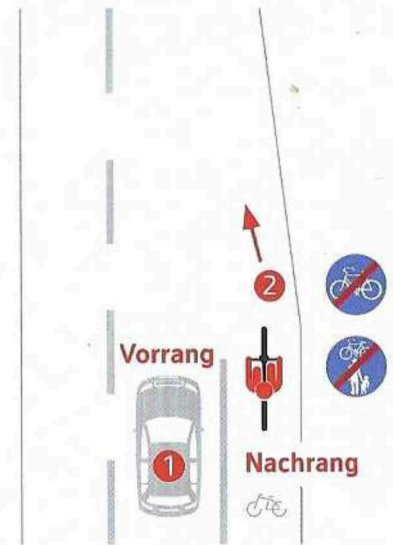
Vorrang und Nachrang

Nachrang besteht beim Verlassen von Radwegen. Das wird mit Hinweiszeichen angezeigt.

Bei Radfahrstreifen/Mehrzweckstreifen gilt das Reißverschlussprinzip. Dies gilt auch beim Verlassen von parallel zu Straßen führenden Radwegen im Ortsgebiet, wenn der Radfahrer die Fahrtrichtung nach dem Verlassen beibehält.



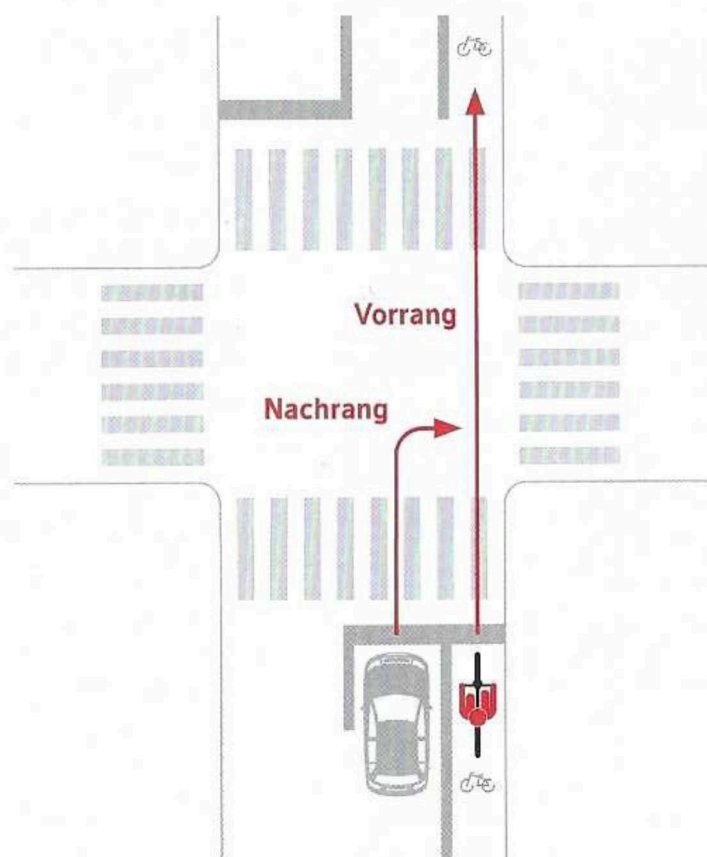
z.b. Ende Radfahrstreifen oder Radweg innerorts:
Einordnen nach Reißverschlussprinzip

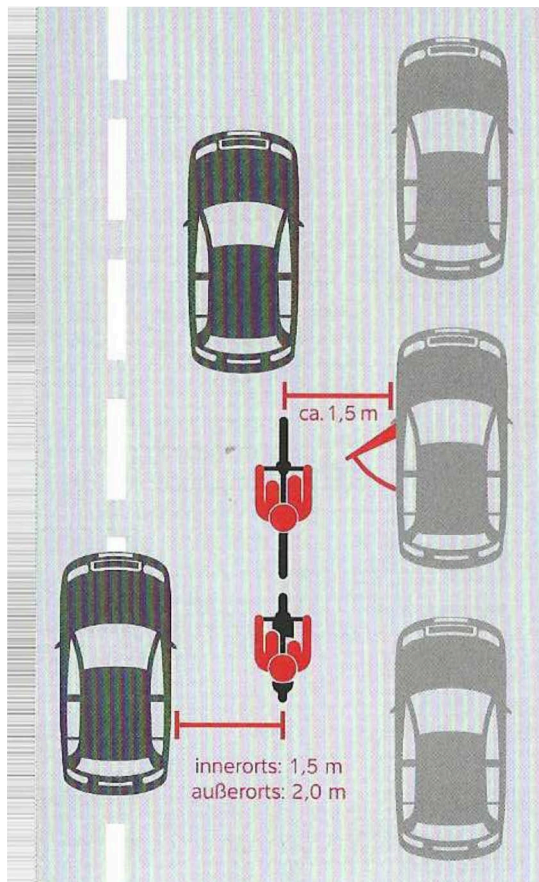


Ende Radweg außerhalb Ortsgebiet:
Radfahrende haben Nachrang

Vorrang an Kreuzungen

Geradeaus weiterfahrende Fahrräder haben Vorrang gegenüber jenen Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts abbiegen.





Abstand halten

- ohne Gefährdung, Behinderung und Belästigung anderer
- ohne eigene Gefährdung (ausreichend Abstand, ca. 1,5m zu geparkten Autos halten - das ist auch am Radfahrstreifen zu beachten!)

KFZ-Lenker müssen beim Überholen von Radfahrern einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten.

Im Ortsgebiet: mindestens 1,5 m.

Außerhalb des Ortsgebietes: mindestens 2,0 m.

Seitenabstand kann unterschritten werden, wenn die Überholgeschwindigkeit kleiner 30 km/h ist.

Nebeneinanderfahren

Nebeneinander Rad zu fahren ist nur gestattet:

- auf Radfahranlagen (Radwegen, Geh-Radwegen, Radfahrstreifen) sowie auf Fahrbahnen, sofern die Geschwindigkeit auf diesen mit 30km/h begrenzt ist, andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden und ein Überholen laut StVO möglich ist.
- in Fahrradstraßen
- in Wohnstraßen
- in Begegnungszonen
- in Fußgängerzonen (wenn Radfahren hier erlaubt ist)
- auf Trainingsfahrten mit dem Rennrad

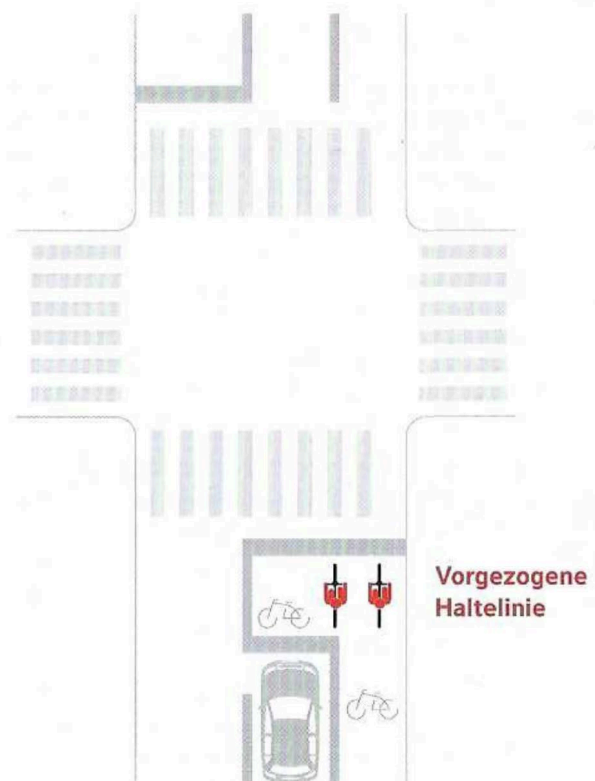
14

Vorfahren an Kreuzungen

Radfahrer dürfen bei Kreuzungen an wartenden Fahrzeugen links oder rechts vorbei vorfahren, wenn diese nicht in Bewegung sind, neben oder zwischen ihnen ausreichend Platz vorhanden ist und einbiegende Fahrzeuge nicht behindert werden.

Vorgezogene Haltelinien

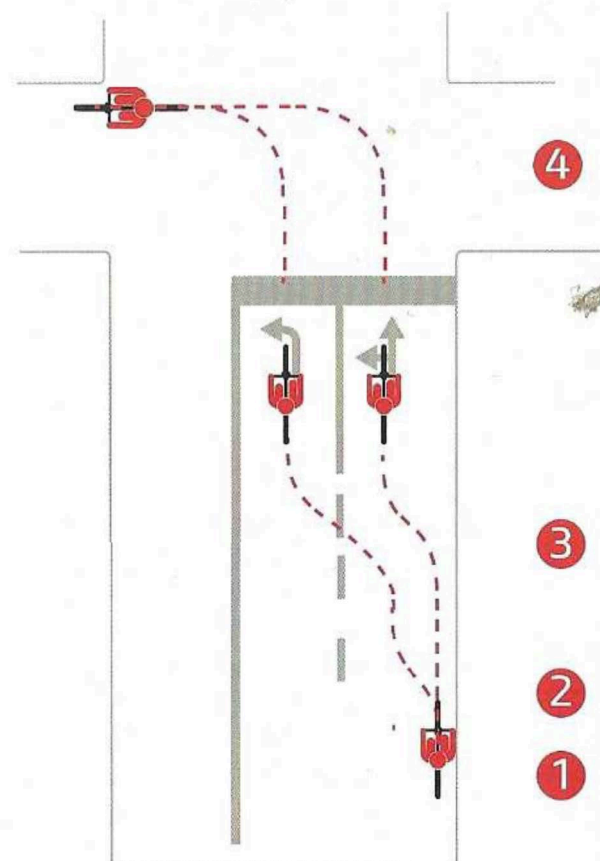
Sind an einer Kreuzung auf der Fahrbahn zwei parallele Haltelinien angebracht, ist dieser Bereich Fahrrädern zur Aufstellung vor dem Weiterfahren vorbehalten, wie oft durch Radsymbole am Boden angezeigt wird. Dadurch wird vor allem das Losfahren aus dem Kreuzungsbereich sicherer. Radfahrer sind sichtbarer, das Linksabbiegen wird erleichtert und andere Verkehrsteilnehmer werden aufmerksam auf Radfahrer.



Linksabbiegen

Ein häufiges, jedoch schwieriges Fahrmanöver ist das Linksabbiegen, insbesondere, wenn mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung vorhanden sind. Deshalb ist es wichtig, sich an folgende Regeln zu halten.

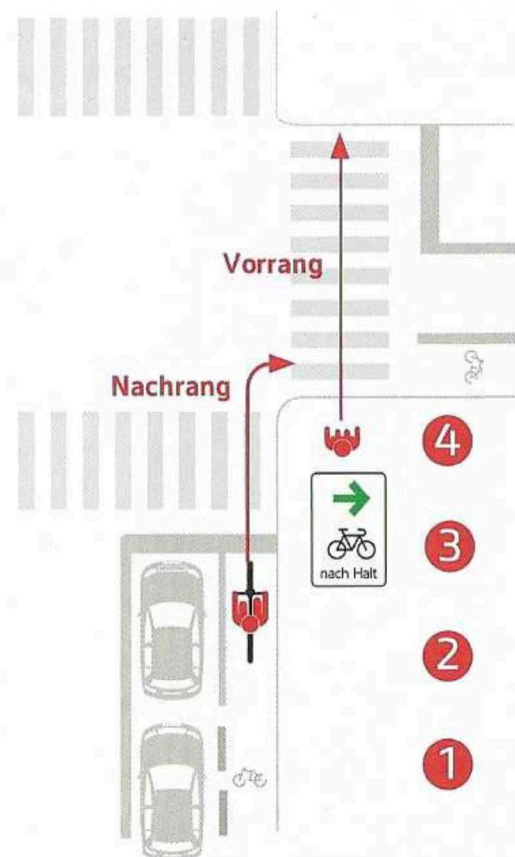
- 1** Blicken Sie über die linke Schulter, bevor Sie beginnen.
- 2** Geben Sie früh das Handzeichen, damit die anderen Verkehrsteilnehmenden sehen, dass Sie links abbiegen möchten.
- 3** Ordnen Sie sich in der Fahrstreifenmitte ein.
- 4** Achten Sie beim Weiterfahren auf: „Zu-Fuß-Gehende, Quer- und Gegenverkehr.“



Rechtsabbiegen bei Rot

An ausgewählten ampelgeregelten Kreuzungen kann das Rechtsabbiegen bei Rot durch die Zusatztafel „Grünpfeil“ mit Fahrradsymbol erlaubt sein. Dabei sind folgende Regeln einzuhalten.

- 1** Vorfahren an Kreuzungen rechts und links nur vorbei an stehenden Fahrzeugen.
- 2** Zusatztafel „Grünpfeil“ mit Fahrradsymbol ist vorhanden.
- 3** Vor dem Rechtsabbiegen müssen Radfahrer vollständig anhalten (ein Fuß am Boden) und ein Handzeichen geben.
- 4** Querende Fußgänger haben Vorrang und dürfen nicht behindert werden.





Der informiert

Das Auto urlaubsfit machen

Um sicher in den langersehnten Urlaub zu starten, sollten Sie Ihr Auto vorab auf den Sommer vorbereiten und fit für längere Fahrten machen. Der ARBO rät vor der Abreise einen genauen Blick auf den technischen Zustand des Fahrzeugs, damit Ihre Urlaubsfreude nicht schon zu Beginn der Reise getrübt wird.

Flüssigkeiten

Vor Fahrbeginn sollten alle Flüssigkeiten (Motoröl, Bremsflüssigkeit und Scheibenputzmittel) kontrolliert werden und gegebenenfalls nachgefüllt werden. Fehlt Bremsflüssigkeit, diese unbedingt in einem ARBO-Prüfzentrum oder einer Fachwerkstätte nachfüllen lassen. Selbst nachgefüllt werden können Motoröl und Scheibenreiniger.

Beleuchtung

Ist die Beleuchtung am Auto mangelhaft, kann das sowohl in Österreich als auch im Ausland zu hohen Strafen führen. Das bedeutet: Alle Scheinwerfer und Blinker vor Abfahrt kontrollieren und bei Bedarf tauschen beziehungsweise tauschen lassen. Wichtig: In manchen europäischen Ländern (Tschechische Republik, Ungarn, Slowenien, Slowakei und Kroatien) ist das Mitführen von Ersatzlampensets (außer bei Autos mit Xenon- oder LED-Scheinwerfern) vorgeschrieben.

Klimaanlage

Im gesamten Klimasystem sammeln sich im Laufe der Zeit viele unliebsame Gefährten an, wie eine Untersuchung vom Institut IBO Innenraumanalytik aus Wien zeigt. Überprüft wurde der Filter einer fünf Jahre lang nicht gewarteten Klimaanlage: Im Laufe der Jahre haben sich 600.000 lebende Bakterien, 350.000 lebende Pilze und zigtausende lebende Hefen darin angesammelt. Viele dieser Mikroorganismen gedeihen auch bei rund 37 Grad Celsius. Um die Zahl dieser unliebsamen Beifahrer im Zaum zu halten, sollte alle zwei Jahre Klimaanlage gewartet werden. Der Klimafilter und die Desinfektion sollten sogar jährlich oder alle 30.000 km gewechselt beziehungsweise durchgeführt werden.

Autobatterie

Hitze schadet nicht nur uns Menschen, sondern auch unseren Fahrzeugen. Extrem hohe Temperaturen sind für Autobatterien ebenso schädlich, wie Minusgrade im Winter. „Enorme Hitze kann in Batteriezellen zu einem Kurzschluss führen. Außerdem ist die Selbstentladung der Batterie ungleich höher als bei kühlerem Wetter“, erklärt Erich Groiss, technischer Koordinator beim ARBO. Ein Batteriecheck im ARBO-Prüfzentrum untersucht die Leistungsfähigkeit der Batterie – so werden böse Überraschungen vermieden.



ARBÖ-Urlaubs-Check beinhaltet unter anderem die Überprüfung von Bremsen, Leuchten, Warnanlage, Batterie, Kupplung, Scheiben und Scheibenwischer sowie Check von Lüftung und Klimaanlage und ist für Mitglieder gratis. Damit steht einem entspannten Urlaub und einer noch entspannteren Anreise nichts mehr im Weg.



speziell auf längeren Fahrten an heißen Tagen eine kleine Pause einlegen. Wir geben Ihnen wichtige Tipps, wie Sie auch an Hitzetagen gut durch den Verkehr kommen. Eins vorweg: Wasser sollte nie fehlen, denn der nächste Stau kommt bestimmt.

Klimaanlage richtig einstellen

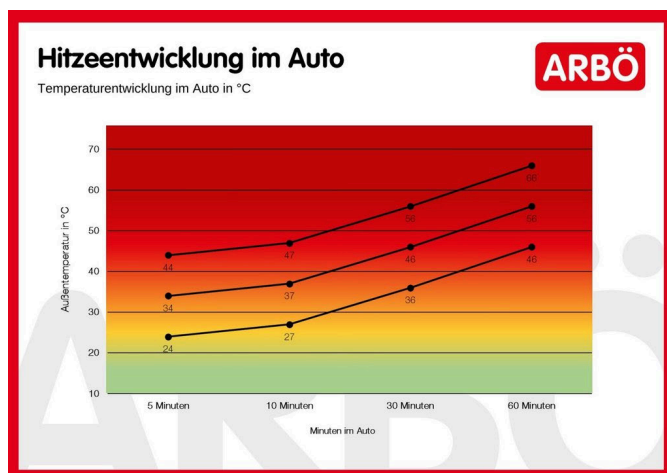
Vor Fahrtantritt sollten Sie das Auto gut durchlüften, so gelangt die heiße Luft, die sich im Innenraum des Autos gestaut hat, auf jeden Fall nach draußen. Danach schließen Sie die Fenster und schalten dann erst die Klimaanlage ein. Lassen Sie diese wenige Minuten im Umluft-Modus bei voller Funktion laufen. Der Temperaturunterschied zwischen Auto und Außenluft sollte dabei aber nicht zu groß werden, sonst droht beim Aussteigen ein Hitzeschock. Als optimal gilt ein Unterschied von sechs Grad.

Die Autoscheiben schützen Sie, wie fälschlich oft geglaubt, nicht vor einem Sonnenbrand. Sie können sich deshalb mit spezieller Sonnenschutzfolie helfen, mit der Sie die Scheiben des Autos bekleben. Die Folie schützt nicht nur vor UV-Licht sondern mindert auch die Hitze im Fahrzeug. Die Frontscheiben und vorderen Seitenfenster nie mit der Folie bekleben!

Kinder und Tiere bei Hitze nie im Auto lassen

Niemals Kinder im Auto zurücklassen, denn bereits ab Temperaturen von 20 Grad und auch an bewölkten Tagen kann sich die Luft im Innenraum des Autos auf bis zu 45 Grad aufheizen. Während der Fahrt sollten Sie immer genug Wasser zum Trinken vorrätig haben. Auf eisgekühlte Getränke sollten Sie dabei aber verzichten, da dies den Körper zu sehr anstrengt. Decken Sie Kindersitze mit einem Tuch ab. Direkte Sonneneinstrahlung kann den Bezugstoff aufheizen. Sicherheitshalber mit der Hand die Temperatur überprüfen, bevor Sie das Kind einsetzen wird.

Eine Tabelle der Hitzeentwicklung © ARBÖ



Tiere sollten ebenfalls nie alleine im Fahrzeug gelassen werden. Die Vierbeiner sind sehr empfindlich und können schon nach kurzer Zeit einen Hitzeschock oder gar einen Atemstillstand erleiden. Sollten Sie also einen Arztbesuch oder einen ähnlichen Termin haben, informieren Sie sich vorher, ob Sie Ihr Haustier mitnehmen dürfen.

Flip Flops und Co. beim Autofahren

Steigen die Temperaturen, wechselt auch das Schuhwerk und man greift zu offenen Schuhen, wie beispielsweise Flip Flops. Grundsätzlich gibt es keine gesetzliche Regelung, die das Autofahren mit Flip-Flops, High-Heels oder Socken verbietet. Wird jedoch aufgrund dieses ungeeigneten Schuhwerks ein Unfall verursacht, kann es zu strafrechtlichen Konsequenzen und Schadenersatzforderungen kommen. Bei eventueller grober Fahrlässigkeit können ebenfalls Kaskoversicherungen ihre Leistungen kürzen oder gar verweigern. Im Allgemeinen kann mit ungeeignetem Schuhwerk weder eine dosierte, sanfte Zielbremsung noch eine Notbremsung durchgeführt werden. Flip Flops und Co. verleihen keinerlei Halt und Festigkeit, aufgrund dessen kann der notwendige Druck auf das Pedal nicht ausgeübt werden. Ebenfalls ist der Pedalwiderstand kaum spürbar. Deshalb gilt: Auch bei kurzen Strecken auf geeignetes Schuhwerk achten!



Weitere Tipps

- Frühzeitig planen: Die Fahrten möglichst in die kühleren Tageszeiten legen, wie zum Beispiel in die frühen Morgenstunden oder späten Abendstunden. Dadurch kann der intensiven Mittagshitze entgangen werden und das Fahren ist angenehmer.
- Ausreichend Trinken, vor allem Wasser, Früchte- oder Kräutertees. Durch das Schwitzen verliert der Körper durch das Schwitzen innerhalb von nur einer Stunde bis zu drei Liter Flüssigkeit. Für lange Strecken gilt: Ausreichend Getränke mitnehmen. Koffeinhaltige Getränke sollten vermieden werden, da diese dehydrierend wirken können.
- Lockere und luftige Kleidung tragen. Dunkle Kleidung vermeiden, da sie die Hitze absorbiert.
- Fette, üppige Mahlzeiten vermeiden. Sie belasten den Körper und machen müde.
- Pausen einlegen: Wenn Sie längere Strecken fahren, legen Sie regelmäßig Pausen ein, um sich auszuruhen und Ihren Körper vor Überhitzung zu schützen. Nutzen Sie diese Gelegenheit, um sich im Schatten abzukühlen und sich die Beine zu vertreten.
- Schattige Parkplätze suchen und längere Aufenthalte im stehenden Auto vermeiden.



ARBÖ-Sicherheits-Pass

Seien Sie auch dann abgesichert, wenn alles, was im In- oder Ausland schiefgehen kann, wirklich schiefgeht.

ARBÖ

123 Pannen-Notruf

40 Jahre Lamborghini LM002 Das erste Super-SUV der Geschichte



Text & Fotos: Lamborghini

40 Jahre sind vergangen, seit Lamborghini den LM002 im Januar 1986 auf dem Brüsseler Autosalon präsentierte – ein Fahrzeug, das das Verständnis eines Hochleistungs-Geländewagens grundlegend neu definierte. Der LM002 ist weit mehr als eine extreme Maschine: Er verkörpert ein mutiges Statement, das die DNA der Supersportwagen aus Sant'Agata Bolognese mit einer bis dahin unerreichten Geländetauglichkeit vereint.

„Der LM002 repräsentiert eine der Wurzeln der heutigen Vision von Lamborghini“, sagt Stephan Winkelmann, Vorstandsvorsitzender und CEO von Automobili Lamborghini „Seiner Zeit weit voraus, nahm er das Konzept des Super-SUV vorweg und inspirierte nicht nur unsere Produktphilosophie, sondern auch Designelemente, die sich bis heute in der gesamten Urus-Familie wiederfinden.“

Artikel von www.zwischengas.com



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

Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Die Ursprünge des LM002 reichen auf die experimentellen Projekte Cheetah und LM001 zurück, die zwischen dem späten 1970er- und frühen 1980er-Jahren entwickelt wurden. Sie führten zu der entscheidenden technischen Erkenntnis des Ingenieurs Giulio Alfieri: der Verlagerung des legendären Lamborghini-V12-Motors nach vorn, um mehr Ausgewogenheit und Kontrolle auch in anspruchsvollem Gelände zu erreichen. Nach Jahren intensiver Erprobung unter extremen Bedingungen in den Wüsten Saudi-Arabiens entstand schließlich der endgültige LM002.

Angetrieben vom V12 aus dem Countach Quattrovalvole, ausgestattet mit speziell entwickelten Pirelli-Scorpion-BK-Reifen und ausgelegt für Einsätze auf Sand, Felsen und steilen Anstiegen, erreicht der LM002 Geschwindigkeiten von über 200 km/h – eine außergewöhnliche Leistung für einen Geländewagen seiner Zeit. Bis 1992 in nur 300 Exemplaren gefertigt, zuzüglich eines einzigartigen rechtsgelenkten Exemplars, das heute im Lamborghini Museum in Sant'Agata Bolognese ausgestellt ist, gilt der LM002 heute als der wahre Vorläufer des modernen Super-SUV-Konzepts von Lamborghini und als technische wie auch philosophische Grundlage für die spätere Entwicklung des Urus.

Heute wird der LM002 vom Lamborghini Polo Storico weiterhin bewahrt und aufgewertet, auch durch Projekte, die der Erhaltung seiner technischen Authentizität gewidmet sind. Dazu zählt die Zusammenarbeit mit Pirelli, durch die die historischen Scorpion-BK-Reifen, die ursprünglich



speziell für dieses Modell entwickelt wurden, vor Kurzem wieder in Produktion gegangen sind. Diese Reifen sind heute erneut für Lamborghini-Kunden über das offizielle Lamborghini-Händlernetz sowie über den Pirelli-Collezione-Katalog erhältlich.

Der LM002 ist einer der festen Höhepunkte der Ausstellung im Lamborghini Museum in Sant'Agata Bolognese, wo ab dem 9. Juni eine eigens gestaltete Installation dem 40-jährigen Jubiläum des ersten Super-SUV von Lamborghini gewidmet ist.

Der Einstieg von Automobili Lamborghini in die Welt der Hochleistungs-Geländefahrzeuge begann mit einer visionären Idee, die auf dem Genfer Autosalon 1977 die automobilen Konventionen herausforderte. Dort stellte der Hersteller aus Sant'Agata Bolognese den Cheetah vor – ein allradgetriebener Prototyp, der stilistisch wie technisch einen radikalen Bruch mit den bis dahin produzierten Gran-Turismo-Sportwagen darstellte.

Das in Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Unternehmen Mobility Technology International (MTI) entwickelte Projekt war ursprünglich darauf ausgelegt, taktische und militärische Mobilitätsanforderungen zu erfüllen und das Interesse sowohl der US-Streitkräfte als auch der Märkte des Nahen Ostens zu wecken. Technisch zeichnet sich der Cheetah durch ein Stahlrohr-Chassis in Kombination mit einer offenen Aluminiumkarosserie mit Inspektionsluken, freiliegenden Rohrelementen und einem offenen Cockpit aus.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Der Antriebsstrang besitzt eine für ein Allradfahrzeug dieser Art ungewöhnliche Heckmittelmotor-Anordnung. Herzstück ist ein 5,9-Liter-Chrysler-V8 mit 183 PS bei 4000 U/min und einem Drehmoment von 362 Nm bei 2500 U/min. Der Motor ist mit einem dreistufigen Chrysler-A727-Automatikgetriebe und permanentem Allradantrieb gekoppelt.

Die Aufhängung verfügt vorn über doppelte Querlenker, Schraubenfedern und einen Stabilisator, während hinten eine ähnliche Konstruktion verwendet wird, die durch eine einstellbare Drehstabfederung ergänzt ist. Die Bremsanlage nutzt belüftete Scheibenbremsen vorn, die vom zeitgenössischen Lamborghini Countach stammen.

Der Cheetah ist in der Lage, Steigungen von 60 bis 85 Prozent zu bewältigen und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h auf der Straße sowie etwa 140 km/h im Sand. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gelingt in nur 9,0 Sekunden – trotz eines angegebenen Trockengewichts von 2042 Kilogramm.

Obwohl die Produktion nie über einen einzigen Prototyp hinausging, wurde der Cheetah zu einer entscheidenden experimentellen Plattform für Lamborghini. Die Kühnheit dieses ersten Projekts legte den technologischen Grundstein, der später den Ansatz der Marke bei Hochleistungs-SUVs prägen sollte. Außerdem demonstrierte der Cheetah die Entschlossenheit des Herstellers aus Sant'Agata Bolognese, die konventionellen Grenzen in jedem Gelände zu überschreiten.



Der LM001 – Lamborghini Militare 1 – markiert das zweite entscheidende Kapitel in der Entwicklung von Lamborghini-Geländefahrzeugen. Er stellt den Übergang von der experimentellen Natur des Cheetah zu einer ehrgeizigeren und strukturierten ingenieurtechnischen Vision dar.

Der auf dem Genfer Autosalon 1981 vorgestellte LM001 ist das erste greifbare Ergebnis der Lamborghini-Ära unter der Leitung von CEO Patrick Mimran. In dieser Phase verfolgte das Unternehmen das Ziel, seine Produktpalette zu erweitern und sowohl den Markt für luxuriöse Geländewagen als auch für taktische Fahrzeuge zu erschließen. Unter der technischen Leitung von Ingenieur Giulio Alfieri wurde das Projekt gezielt darauf ausgelegt, neben privaten Enthusiasten auch staatliche sowie militärische Auftraggeber anzusprechen – insbesondere in den Märkten des Nahen Ostens.

Im Gegensatz zum Cheetah verfügt der LM001 über eine geschlossene viertürige Karosserie mit klaren, kantigen Linien, die von Anfang an so konzipiert ist, dass bei Bedarf eine gepanzerte Ausführung entstehen kann. Eine der prägendsten Neuerungen des Projekts ist der Einsatz des legendären Lamborghini-V12 aus dem Countach: Der 4,8-Liter-Motor des LP500 S leistet 332 PS bei 6000 U/min. Beim ersten und einzigen Prototyp wird jedoch zunächst mit einem von AMC abgeleiteten 5,9-Liter-V8 experimentiert.

Der Antrieb erfolgt über einen permanenten Allradantrieb in Kombination mit einer dreistufigen Chrysler-A-727-Automatik, wobei die Kraftverteilung deutlich zugunsten der Hinterachse ausgelegt ist. Mit einer Länge von 4790 Millimetern und einer Breite von 2000 Millimetern bietet der LM001 eine beeindruckende Bodenfreiheit von 425 Millimetern im zentralen Bereich. Trotz eines Leergewichts von etwa 2100 bis 2400 Kilogramm erreicht das Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von rund 180 km/h und beschleunigt in etwa 12,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

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.

Bei Wüsten-Testfahrten zeigt sich jedoch schnell eine grundlegende konstruktive Schwachstelle: die Heckmotor-Bauweise. Unter starker Beschleunigung und bei steilen Anstiegen wird die Vorderachse zu stark entlastet – ein Problem, das durch die fehlende Servolenkung zusätzlich verstärkt wird – und sich negativ auf die Lenkpräzision sowie die Fahrstabilität auswirkt.



Obwohl das Projekt nie über das Prototypenstadium hinauskam, entwickelt sich der LM001 zu einem wichtigen technischen Versuchsträger für Lamborghini. Das Fahrzeug führt fortschrittliche Fahrwerkslösungen für extremes Gelände ein, darunter eine Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Drehstabfedern und Teleskopstoßdämpfern. Die Herausforderungen in den Bereichen Gewichtsverteilung, Fahrdynamik und Motorkühlung zwingen die Ingenieure schließlich zu einem grundlegenden Umdenken der Fahrzeugarchitektur. Dies führt direkt zur Entwicklung des Lamborghini Militare Anteriore – kurz LMA. Bei diesem Fahrzeug wird der Motor erstmals vorn positioniert, wodurch die Grundlage für den späteren Serien-LM002 entsteht.

Um die Schwächen des LM001 zu überwinden, gestalten Giulio Alfieri und sein Team die Fahrzeugarchitektur vollständig neu. Die neue Frontmotor-Anordnung verbessert nicht nur die Gewichtsverteilung, sondern führt auch zu einem ausgewogeneren Drei-Box-Design.



Was ist Ihr Auto wert?

Oder Ihr Wunschauto?

Aktuelle Classic-Data-Marktwerte für tausende Oldtimer und Youngtimer – jetzt kostenlos herausfinden auf zwischengas.com.

7 Wochen gratis testen:

Zwischengas Premium LIGHT

Ohne Kreditkarte. Ohne Risiko. Endet automatisch.

zwischengas.com

Jetzt Code scannen



Auf dem Genfer Autosalon 1982 tritt der LMA als ein echtes rollendes Ingenieurlabor in Der LMA stellt weit mehr dar als eine bloße Verlagerung des Antriebsstrangs. Er kombiniert vom Motorsport abgeleitete Ingenieurslösungen mit robuster Geländetauglichkeit. Der vom Countach bekannte 4,8-Liter-V12 mit 332 PS bleibt erhalten, während das bisherige Chrysler-Automatikgetriebe durch ein deutlich robusteres Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF mit Untersetzung ersetzt wird. Im Gegensatz zu den permanenten Allradsystemen früherer Prototypen ermöglicht der LMA zudem, die Vorderachse abzuschalten und das Fahrzeug wahlweise auf Hinterradantrieb umzustellen.



Erscheinung. Mit einer Länge von nahezu 4,9 Metern und einem Gesamtgewicht von rund 2600 Kilogramm verkörpert er eine deutlich weiterentwickelte, komplexe Fahrzeugarchitektur.

Die Erprobung erfolgt unter extremen Bedingungen – in den Wüsten Saudi-Arabiens. Dort demonstriert das Fahrzeug eindrucksvoll seine Leistungsfähigkeit: Es bewältigt Steigungen von bis zu 120 Prozent und erreicht Spitzengeschwindigkeiten von nahezu 190 km/h. Diese Resultate bestätigen eindrucksvoll die Performance der neuen technischen Konfiguration und machen den LMA zur entscheidenden Grundlage für die Entwicklung des legendären LM002, der 1986 schließlich auf den Markt kommt.

Parallel zu diesem Entwicklungsweg erschließt Lamborghini auch alternative technische Ansätze. Der LM003 markiert dabei das einzige Kapitel des ursprünglichen Lamborghini-Militäre-Programms, das sich konsequent der Erprobung eines Dieselantriebs widmet. Der 1983 entwickelte Prototyp entsteht mit dem klaren Anspruch, die Umsetzbarkeit eines leistungsfähigen Offroaders zu untersuchen, der gegenüber den kraftvollen, jedoch verbrauchsintensiven V12-Benzinversionen durch höhere Effizienz und eine gesteigerte Alltagstauglichkeit überzeugen soll.

Artikel von www.zwischengas.com

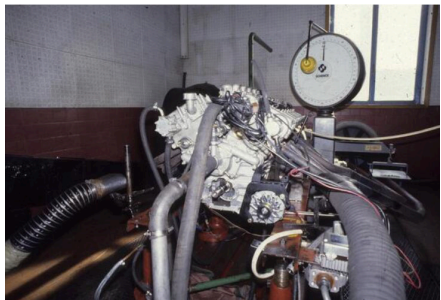


Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.
Auf zwischengas.com schlagen die Herzen von Oldtimer-Enthusiasten im ganzen deutschsprachigen Raum höher. Zwischen-gas berichtet täglich über Oldtimer, Youngtimer, historischen Motorsport, Auktionen, Events und vieles mehr. Ergänzend fasst der kostenlose 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.

Für die Umsetzung kooperiert Lamborghini mit dem italienischen Spezialisten VM Motori. Der LM003 wird mit einem Fünfzylinder-Turbodiesel ausgestattet, der 150 PS leistet. Trotz des vielversprechenden Ansatzes zeigt sich in der Praxis schnell, dass die verfügbare Leistung für ein Fahrzeug mit einem Gewicht von annähernd drei Tonnen nicht ausreicht. Infolgedessen bleibt der LM003 ein einmaliger Prototyp und entwickelt sich nicht darüber hinaus.

1985 präsentiert Lamborghini mit dem LM004 ein noch extremeres experimentelles Konzeptfahrzeug, das einen Antrieb aus dem Marinebereich nutzt. Das Projekt soll die technischen Grenzen der LM-Baureihe weiter ausloten, indem Antriebe aus dem Wasser-Rennsport aufgegriffen und auf ein Geländefahrzeug übertragen werden.

Im Zentrum des LM004 steht der Lamborghini L804 – die Wettbewerbsversion des hauseigenen V12-Motors, ursprünglich für den Einsatz in Hochleistungs-Offshorebooten entwickelt. Mit einer Leistung von über 420 PS und einem Drehmoment von 589 Nm bereits bei nur 2000 U/min verlangt der gewaltige 7,0-Liter-Motor nach einem verlängerten Chassis, das über die Proportionen des späteren Serienmodells LM002 hinausgeht.



Trotz seines außergewöhnlichen Leistungspotenzials wird das LM004-Projekt schließlich eingestellt. Das hohe Gewicht des aus dem Marinebereich stammenden Motors sowie Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit erweisen sich im Gesamtbild als nachteilig. Im Vergleich dazu überzeugt der 5,2-Liter-V12, der für die Serienversion des LM002 ausgewählt wird, durch seine ausgewogenere Performance und bessere Alltagstauglichkeit.

Der Lamborghini LM002 markiert ein einzigartiges Kapitel der Automobilgeschichte. Zwischen 1986 und 1992 gefertigt, gilt er als das weltweit erste echte Super-SUV – ein Fahrzeug, das die Performance eines Supersportwagens mit bis dahin unerreichter Geländetauglichkeit vereint. Bereits bei seiner Premiere auf dem Brüsseler Autosalon 1986 zieht der LM002 mit seiner imposanten Erscheinung und seinem kompromisslosen Charakter alle Blicke auf sich.

Seinen legendären Status verdankt er nicht zuletzt seinem Antrieb, der direkt vom legendären Countach Quattrovalvole abgeleitet ist. Der 5167 Kubikzentimeter große V12-Motor mit 60 Grad Bankwinkel und vier Ventilen pro Zylinder entwickelt rund 450 PS (420 PS nach SAE-NET-Spezifikation) und verleiht dem über 2700 Kilogramm schweren Offroader beeindruckende Fahrleistungen bis hin zu einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Zunächst mit sechs Weber-Vergasern ausgestattet, wird der Motor 1989 zu einer Version mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung weiterentwickelt – ein Schritt, der schließlich auch die Zulassung für den US-amerikanischen Markt ermöglicht und die technische Reife des Fahrzeugs unterstreicht.

Der LM002 verfügt über ein Fünfgang-Schaltgetriebe von ZF mit Untersetzung sowie über einen zuschaltbaren Allradantrieb, der es dem Fahrzeug ermöglicht, Steigungen von bis zu 120 Prozent souverän zu bewältigen. Der Antriebsstrang integriert drei selbstsperrende Differenziale, mit Sperrwerten von 25 Prozent an der Vorderachse und 75 Prozent an der Hinterachse. Auch das Mitteldifferenzial weist eine Sperrwirkung von 75 Prozent auf und lässt sich mechanisch vollständig bis zu 100 Prozent sperren – eine technische Lösung, die direkt aus den Erkenntnissen der LMA-Prototypen hervorgeht.



Der LM002 überzeugt jedoch nicht allein durch seine beeindruckenden Fahrleistungen, sondern ebenso durch eine konsequent auf extreme Einsatzbedingungen ausgerichtete Konstruktion. Das verstärkte Stahlrohrrahmen-Chassis widersteht Kräften von bis zum Achtfachen der Erdbeschleunigung. Gleichzeitig sorgt die aufwendige Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern für großzügige Federwege von 130 Millimetern beim Einfedern und 110 Millimetern beim Ausfedern. Darüber hinaus kann der LM002 Gewässer mit einer Tiefe von bis zu 82 Zentimetern ohne spezielle Vorbereitung sicher durchqueren.

Die außergewöhnlichen Fähigkeiten des LM002 werden maßgeblich vom Pirelli Scorpion BK getragen, einem Reifen, der Anfang der 1980er-Jahre speziell für dieses Fahrzeug entwickelt wird. Sein charakteristisches Merkmal sind die markanten seitlichen „Ohren“, die gezielt darauf ausgelegt sind, das Fahrverhalten auf Sanddünen zu optimieren und gleichzeitig eine präzise Richtungsstabilität zu gewährleisten. Selbst im druckreduzierten Runflat-Betrieb bleibt der Reifen voll funktionsfähig und ist in der Lage, hohe Querkräfte zuverlässig aufzunehmen.

Artikel von www.zwischengas.com



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

Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Pirelli konstruiert den Scorpion BK mit einer besonders robusten Karkasse, die durch schnitthemmende Aramid-Materialien verstärkt ist. Das Profil orientiert sich direkt an Rallye-Reifen, insbesondere am Pirelli Intermedio Montecarlo, der im internationalen Rallye-Sport eingesetzt wird. Das Ergebnis ist eines der frühesten und eindrucksvollsten Beispiele für den Transfer von Motorsporttechnologie in ein Serienfahrzeug.

Trotz seiner kantigen Karosserie und imposanten Abmessungen steht der Innenraum des LM002 für den Höhepunkt handwerklicher Luxusausstattung seiner Zeit. Hochwertige Lederbezüge und edle Holzeinlagen prägen das Interieur, während Ausstattungsmerkmale wie Klimaanlage, blau getönte Scheiben, eine in das Dach integrierte High-Fidelity-Soundanlage und auf Wunsch sogar TV-Empfang den exklusiven Anspruch des Fahrzeugs verdeutlichen. Im Innenraum finden vier Personen komfortabel Platz, während der großzügig dimensionierte Laderaum im Heck die außergewöhnliche Vielseitigkeit des LM002 betont.



Im Jahr 1987 liegt der Preis bei rund 169 Millionen italienischen Lire – ein Ausdruck sowohl seiner technologischen Exklusivität als auch der Tatsache, dass es kein vergleichbares Konkurrenzmodell gibt. Die Produktion endet 1992 nach insgesamt 301 gefertigten Exemplaren, darunter auch Fahrzeuge für den nordamerikanischen Markt, auf dem der LM002 offiziell ab 1989 angeboten wurde.

Der LM/American steht für die konsequente Weiterentwicklung und technologische Reife des LM002. In einer auf lediglich 60 Exemplare limitierten Serie gefertigt, wird diese Variante gezielt überarbeitet, um den strengen Emissionsvorschriften der Vereinigten Staaten – insbesondere den anspruchsvollen Regularien Kaliforniens – gerecht zu werden.

1989 stellt der LM/American seine Leistungsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis: Der legendäre Rallyefahrer und damalige Lamborghini-PR-Manager Sandro Munari nimmt mit ihm an der renommierten Langstreckenveranstaltung One Lap of America teil. Die rund 10.000 Meilen umfassende Strecke durch mehrere US-Bundesstaaten gilt als eine der härtesten Herausforderungen ihrer Art. Bemerkenswert: Zum Einsatz kommt ein seriennaher LM002, der technisch exakt der für den amerikanischen Markt homologierten Version entspricht.

Artikel von www.zwischengas.com



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

Die bedeutendste Weiterentwicklung des LM/American betrifft die Kraftstoffversorgung des 5167 Kubikzentimeter großen V12-Motors. Um die zunehmend strengerem Emissionsvorschriften zu erfüllen, denen die klassischen Weber-Vergaser nicht mehr gerecht werden können, entwickelt Lamborghini ein fortschrittliches elektronisches Mehrpunkteinspritzsystem.

Zum Einsatz kommt das intern entwickelte System Lamborghini LIE 52/12, das mit Unterstützung des in Bologna ansässigen Unternehmens EFI realisiert wird, nachdem aufwendigere externe Lösungen geprüft und verworfen worden sind. Zusätzlich werden Katalysatoren eingeführt, um Schadstoffemissionen zu reduzieren und die Einhaltung sämtlicher US-Vorschriften sicherzustellen. In dieser Konfiguration erreicht der V12 mit Einspritzanlage eine homologierte Leistung von 420 PS nach SAE-NET.

Über die Motorsteuerung hinaus weist der LM/American auch zahlreiche Anpassungen auf, die sowohl aus regulatorischen Vorgaben als auch aus der überarbeiteten technischen Konfiguration resultieren. Aufgrund des veränderten Bauraumbedarfs der neuen Einspritzkomponenten sowie verschärfter Sicherheitsanforderungen wird das Tankvolumen von 280 Liter bei den Vergaserversionen auf 180 Liter reduziert.



Heute gilt der LM002 als eine der reinsten Ausprägungen der kompromisslosen Lamborghini-Philosophie: ein außergewöhnliches und unkonventionelles Fahrzeug, das die Welt der Hochleistungs-SUVs Jahrzehnte bevor dieses Segment globale Bedeutung erlangt, eindrucksvoll vorwegnimmt.



Der LM002 ebnet einen Weg, der zu seiner Zeit noch nicht existiert, und gilt damit als der eigentliche Vorläufer des modernen Hochleistungs-Luxus-SUV. Jahrzehnte später wird dieses Erbe mit der Präsentation der Urus-Studie im Jahr 2012 neu interpretiert – ein kraftvoll gestaltetes SUV, das sich klar auf den LM002 bezieht und zugleich die Lamborghini-DNA in eine moderne und vielseitige Form überführt.

Mit der Markteinführung des Serien-Urus im Jahr 2017 definiert Lamborghini das Segment erneut und begründet das heutige Konzept des Super-SUV. Mit Bestwerten wie einer Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h – die ihn bei seiner Einführung zum schnellsten SUV der Welt macht – bestätigt der Urus die Legitimität der Marke in einer Kategorie, die der LM002 bereits Jahrzehnte zuvor mutig erschlossen hat.

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.

Heute wird der LM002 vom Lamborghini Polo Storico bewahrt und gepflegt – jener Abteilung, die sich dem Erhalt des historischen Erbes der Marke widmet. Durch Restaurierungsservices, Authentifizierungszertifikate sowie die Recherche, Wiederbeschaffung und Nachfertigung originaler Ersatzteile unterstützt der Polo Storico LM002-Besitzer weltweit und trägt dazu bei, eines der markantesten Modelle der Lamborghini-Geschichte zu erhalten.



Zu den bedeutendsten Initiativen zählt die Zusammenarbeit mit Pirelli zur Neuauflage der historischen Scorpion-BK-Reifen, die Anfang der 1980er-Jahre speziell für den LM002 entwickelt wurden und heute über das offizielle Händlernetz von Lamborghini wieder weltweit erhältlich sind.



KUNTERBUNTES



12. September 2026



Die nächsten Termine mit Benzin im Tank:

- Hot Summer Nites: 10. Juli Vösendorf
- Alpentreffen 2026: 11. Juli Flugplatz Mariazell
- Maserati Day 2026: 19. Juli Frankfurt (Deutschland)
- Ennstal Classic 2026: 22. - 25. Juli Ennstal
- Rollin Dudes Festival 2026: Naturparkzentrum Grottenhof
- Turbolymphics: 25. Juli Sankt Martin im Mühlkreis
- Formel 1: 17. - 19. Juli in Belgien
- Formel 1: 24. - 26. Juli in Ungarn
- MotoGP: 10. - 12. Juli in Deutschland



Wundascheene oide und neiche Weana Synonyme

- > Papp'nschlossa..... Zahnarzt
- > Zuwezahra..... Fernglas
- > Bres'ldewich..... Wiener Schnitzel
- > Revoivabl'd'l..... Kronenzeitung
- > Vurtwurschtl'a..... VW (meistens: Käfer)
- > Tschicktiegl'l..... Aschenbecher
- > Stiag'ninschneer... Hausbesorger
- > Plätsch'ntandla..... Gemüsehändler
- > Karott'nschnitzza.... derselbige
- > Bananenbiaga..... Obsthändler
- > Gigara..... Pferd
- > a poa Kreiza..... wenige Groschen/Cent
- > Gladiwud'l..... schwerer Hammer
- > Blaumas'n (-meise) Polizist
- > Bink'l..... Kellner
- > Servia- Traktor..... Kellnerin
- > Kowara..... Wirt
- usw., usf.

Weanarisch hot doch oft sowos richtig
Liab's Herzliches aus sich. Findst net aa?



10. Oktober 2026

Die neuen Strafsätze in Österreich!

	Missachtung von Verbotsscheinen „Einfahrt verboten“	110 €		Überfahren einer Sperrlinie	95 €
	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Freilandstraßen überschritten:			Einem Fußgänger, der erkennbar einen Schutzweg benutzen wollte, das unbehinderte und das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn nicht ermöglicht	85 €
	▶ bis 10 km/h	50 €		Missachtung von Verbotsscheinen „Einfahrt verboten“	110 €
	▶ um mehr als 10 km/h bis 20 km/h	80 €			
	▶ um mehr als 20 km/h bis 25 km/h	95 €			
	▶ um mehr als 25 km/h bis 30 km/h	120 €			
	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet überschritten:			Vorschriftswidriges Benützen eines Radfahrstreifens mit einem Fahrzeug, das kein Fahrrad ist	80 €
	▶ bis 10 km/h	60 €		Das Fahrzeug nicht entsprechend der Bodenmarkierung zum Halten oder Parken aufgestellt	60 €
	▶ um mehr als 10 km/h bis 15 km/h	80 €			
	▶ um mehr als 15 km/h bis 20 km/h	105 €			



1. C.A.R. Team Ferlach
gegründet 1968

Nächster
KLUBABEND
Samstag, 5. September

Gasthof Plasch
"Auf der Huab'n"

9170 Ferlach
Reßnig 17

Beginn: 17 Uhr

Beitrittsformular

zum 1. C.A.R. Team Ferlach



Bitte senden Sie das vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Formular

per Post an:

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

per E-Mail an:

info@carteamferlach.at

Mitgliedsnummer

Bitte dieses Feld nicht ausfüllen.

Nachname:*

Geburtsdatum:*

TT.MM.JJJJ

Vorname:*

Geschlecht:*

☐

M

☐

W

☐

X

Titel:

Telefon:*

Mobil:*

E-Mail:*

Strasse / Nr.:*

PLZ:*

Ort:*

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

Mitgliedschaft

☐

Vollmitgliedschaft

Jahresbeitrag 45 €

50 % Mitgliedschaft (Schüler, Studenten, Familienangehörige)

☐

Reduzierte Mitgliedschaft

Jahresbeitrag 23 €

☐

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

☐

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



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

2026

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

05. September



Classic-Training und Show

Termin: ab 14 Uhr
Ort: Ferlach, Hauptplatz
Übungsmöglichkeit für Oldtimer und normale Automobile
Teilnahme: kostenfrei:

05. September



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

Termin: 17 Uhr
Ort: Gasthof Plasch, Ferlach, Reßnig
Motorsport-Interessenten sind herzlich willkommen!

12. September



SMS-Classic-Sprint

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



Schon für den genannt?

26. September

Adriatic Tour, 4. Lauf zum „Karawanken-Classic-Cup“
Ort: Vrckvenica 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
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 (nur für Klubmitglieder)

Bild: pixabay, Openclipart-Vectors

