

Foto: Ferrari Media

DRIFT

Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach / Aug. 7, Aug. 2026



CP
Johannes Reeb
CP-P: 1309752
RED BULL CONTENT POOL



Nur Fliegen ist schöner!

Sebastian Ogier / Foto: aamus Reeb / Red Bull Content Pool In wenigen Tagen ist

Schöne Erfolge unserer
Berg-Racer



12. September 2026
In wenigen Tagen ist
Nennschluss



SMS CLASSIC SPRINT

Kostenloses
Classic Training
am 5. September



CARTEAMFERLACH.AT

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

Der eine oder andere von Euch wird mich vielleicht noch als Fahrleiter der ehemaligen "GURKTAL Classic's" in Erinnerung haben, die ich zehnmal erfolgreich als verantwortlicher Fahrleiter leitete.

Auch bei der ehemaligen "Karawanken-Classic", einer Drei-Tages-Veranstaltung" des 1. C.A.R. Teams Ferlach, und bis 2023 attraktivste Kärntner Classic-Veranstaltung, konnte ich in leitender Funktion mitwirken.

Es war mir daher eine Ehre, als das 1. C.A.R. Team Ferlach im Vorjahr an mich heran trat und mich ersuchte die Leitung des "SMS-Classic-Sprints 2026" zu übernehmen. Diese Aufgabe habe ich gerne übernommen und darf mich daher heute als neuer Fahrleiter diese Veranstaltung vorstellen:

Am 12. September starten wir den SMS-Classic-Sprint, wie gewohnt von der Zentrale der SMS (Schadens-Management-Servis) in Ebenthal, bei Klagenfurt, SMS-Straße 1

Unter dem Titel einer gemeinsamen Ausfahrt, sowohl für sportliche Classic-Teilnehmer (mit Gleichmässigkeitsprüfungen), als auch für reine Genießer der Landschaft, könnt Ihr einiges erwarten und die Strecke, aber auch das "Drum-herum" wird Eure Herzen höher schlagen lassen.

Die Veranstaltung ist im wesentlichen in zwei Etappen eingeteilt, wobei wir insgesamt ca. 120 Kilometer der schönsten Straßen in den Bezirken Klagenfurt bzw. St. Veit befahren werden.

Im Roadbook, das Ihr am Start erhaltet, sind alle kritischen Abzweiger beschrieben, damit auch ALLE das Ziel in Ebenthal erreichen können. Hier wartet, außer Gegrilltem noch Live-Musik und die Siegerehrung für die sportlichen Teilnehmer auf Euch. Zusätzlich soll es Euch die großzügige Berechnung der Fahrzeiten der einzelnen Etappen ermöglichen, die traumhaften Straßen dieser zwei Etappe zu genießen.

Die erste Etappe nach dem Start um 10 Uhr ist mit 2 Timing Prüfungen unterhaltsam gestaltet; nach einer Kaffeepause und einer weiteren Timing-Prüfung geht es zurück zum Ziel in Ebenthal zu einem späten Mittags-Lunch. Gegrilltes und kühle Getränke warten hier bei Live-Musik bereits auf uns.

Ich als Fahrleiter bzw. natürlich der 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 neben den schönen Oldtimern das i-Tüpfelchen bei einer derartigen Veranstaltung.

Euer

Dieter Schelske

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 findest Du: >>



FIGI's ROADBOOK		INHALT
	Seite	
Vorwort des SMS-Fahrleiters	Seite 2	
Beisammensein am 5. Sept.	Seite 3	
Classic Training am 5. Sept.	Seite 4	
SMS-Classic-Sprint, 12. Sept.	Seite 7	
Berichte unserer Klubmitglieder	Seite 10	
Unser Klubmitglied ist nicht mehr	Seite 30	
Rallye- / Formel 1 / MotoGP News	Seite 31	
Allerlei & Red Bull Tollheiten	Seite 36	
Schutz für Tunng Fahrzeuge	Seite 40	
100 Jahre Mercedes Benz	Seite 43	
Das Phantom aus Alu	Seite 45	
Durchsichtsbilder	Seite 47	
Termine	Seite 50	

Geselliges Beisammensein nach dem Classic-Training am 5. September

Liebe Leser des DRIFTS,
liebe Klubmitglieder

Wie Ihr ja sicherlich aus unseren verschiedenen Aus-sendungen bemerkt habt, veranstaltet das 1. C.A.R. Team Ferlach am Samstag, 5. September ab 15 Uhr ein Classic-Lichtschranken-Training.

Verbunden ist dieses Show-Training mit einer kleinen Fahrzeug-Ausstellung, die unter dem Titel "140 Jahre Automobil" läuft und die motorisierte Beweglichkeit von den Anfängen bis zur heutigen E-Mobilität zeigen soll.

Da auch etliche sehr bekannte Motorsportler ihre Fahrzeuge

Traditionell treffen wir uns dazu in unserem Klublokal Plasch "Auf der Huab'n" in Ferlach, Reßnig.

Nutzt also diese gute Gelegenheit die ausgezeichneten Küche des Gasthofs Plasch zu genießen und zugleich wieder Motorsport-Gespräche zu führen.



Mt diesem Show-Training wollen wir Freunde für den Classicsport und Teilnehmer für den SMS-Classic-Sprint am darauf folgenden Samstag, 12. September, gewinnen.

zeigen werden, halten wir es für eine gute Idee, uns nach dem Classic-Training auf einen kleinen Plausch zusammen zu setzen.

Bis bald!

Liebe Grüße
vom
Vorstand
des





Samstag, 5. September am Hauptplatz

Classic-Demo & Training

Mach mit!

CARTEAMFERLACH.AT

Viele wissen es vielleicht gar nicht, dass man mit seinem Old- bzw. Youngtimer nicht nur bei Treffen und Ausfahrten von Liebhabern alter Automobile dabei sein kann. Vielmehr gibt es auch eine sportliche Variante, bei der man sich mit gleichgesinnten Oldtimerfreunden in einem Wettkampf messen kann. Es kommt also zur Freude mit dem geliebten Fahrzeug, dem Gedanken- und Gesprächsaustausch mit anderen Benzinbrüdern, noch ein kleiner Adrenalinschub bei sportlichen Classic-Veranstaltungen dazu.

Natürlich geht es bei diesen Classic-Bewerben nicht um Geschwindigkeit – wir wollen unseren geliebten Oldy ja nicht stressen. Die Schnitte auf den Etappen, die zudem fast immer zu 100 % auf Asphalt durchgeführt werden, dürfen 50 kmh nicht überschreiten. Und auch auf den Sonderprüfungen kommt es nicht auf Geschwindigkeit, sondern nur auf das Einhalten vorgegebener Schnitte an, die zumeist um die 35 bis 45 kmh liegen. **Gleichmäßigkeit, und Genauigkeit statt Speed ist gefragt.**

Das 1. C.A.R. Team Ferlach, das bereits seit fast 60 Jahren Motorsportveranstaltungen durchführte wie z.B. Autocross Hollenburg, Karawanken-Rallye, Bergrennen St. Urban–Simonhöhe, Karawanken-Classik, Burgen- und Schlösser-Classik, um nur ein paar zu nennen, hat sich der Förderung des Motorsports, insbesondere des Oldtimersports zum Ziel gesetzt.

Mit dem Demo-Training will man neue Freunde für den Classicsportart gewinnen und Oldtimer-Fahrern eine Übungsgelegenheit bieten.

Fotos Agentur Autosport



Die Zeitnehmung wird zur Verfügung gestellt von >>

micros
Austria

140 JAHRE AUTOMOBILGESCHICHTE & CLASSIC-TRAINING

Samstag, 5. September am Hauptplatz
Classic-Demo & Training
für Oldtimer und auch neuere Autos.

Mach mit!

Gratis für alle Teilnehmer. Info unter
CARTEAMFERLACH.AT

DAS 1. C.A.R. TEAM FERLACH LÄDT AM SAMSTAG, DEN 5. SEPTEMBER 2026 AB 15:00 UHR ZU EINEM ECHTEN KÄRNTNER PREMIERE-EVENT AUF DEN HAUPTPLATZ.

Neben einer faszinierenden Sonder-Show zur Geschichte des Automobils von den Vorkriegs-Oldtimern über Klassiker und Rallye-Boliden bis hin zu historischen wie modernen E-Fahrzeugen und seltenen Motorrädern gibt es ein **kostenfreies Show-Training.**

Anmeldung & Info: Eine Voranmeldung ist zwar nicht zwingend, aber aus organisatorischen Gründen erwünscht (angemeldete Teams haben Priorität).

E-Mail: figurag@aon.at oder info@carteamferlach.at

Web: www.carteamferlach.at



Und vergiss nicht – nur eine Woche später findet dieser Classic-Event statt:



**Samstag
12. September**

Nennungsschluß 06.09.2026

Mach mit!

12. September



Nur noch wenige Tage Zeit für eine Anmeldung

Mit viel Elan ist die Mannschaft unter Fahrleiter Dieter Schelske an die Aufgabe heran getreten neue Strecken und neue Sonderprüfungen mit Altbewährtem zu verknüpfen – und man kann jetzt schon sagen: die Teilnehmer können sich auf eine spannende aber gleichzeitig abwechslungsreiche Veranstaltung freuen.



In Ebenthal feiert die Firma SMS (Schadens Management Service) heuer ein Firmenjubiläum und lädt, wie bereits seit über einem Jahrzehnt, zum SMS Classic Sprint am 12. September ein.

Die Teilnehmer erwartet eine Veranstaltung entlang der unterkärntner Landschaft die geprägt ist von einer Mischung aus gemütlicher Fahrt durch diese schöne Kärntner Gegend und einigen Sonderprüfungen, die für etwas Spannung sorgen sollen.

Keine Angst! - Diese Gleichmäßigkeits-Sonderprüfungen sind nur für jene gedacht, die sie absolvieren wollen; wer nur das reine Cruisen und das Gefühl unter gleichgesinnten Oldtimerfreunden zu sein, genießen will, der muss an diesen Prüfungen nicht teilnehmen.

NENNUNGSSCHLUSS: Sonntag, 6. September 2026

START: Samstag, 12. September, 10:00 Uhr
Fa. SMS, Ebenthak, SMS-Str. 1
ZIEL: Samstag, 12. September, ca. 14:00 Uhr
Fa. SMS, Ebenthak, SMS-Str. 1

Aus Anlaß ihres Firmen-Jubiläums hat sich SMS etwas ganz Besonderes ausgedacht um den Classicsport zu fördern:

Das Nenngeld wird weiterhin sehr moderat gehalten und für Teams, bei denen beide Personen **erstmalig** am SMS-Classic-Sprint teilnehmen, gibt es einen **Extra-Bonus!**

NENNGELD:

Für sportliche Fahrer; 2 Personen (mit Sonderprüfungen)	130 EUR
Für sportliche Fahrer, 2 Personen (die erstmalig beim SMS-CS starten; mit Sonderprüfungen)	95 EUR
Für Touren-Fahrer, 2 Personen (ohne Sonderprüfungen)	70 EUR
Für Motorrad- und Roller-Fahrer, 1 Person (ohne Sonderprüfungen)	40 EUR

**Worauf wartest Du
noch?**

MACH MIT



Go to: www.cartteamferlach.at

DAS NENNGELD INKLUDIERT:

- * Startnummer, Roadbook, Veranstalter-Tasche
- * Bewirtung für Fahrer und Beifahrer
 - Frühstücks-Kaffee mit Gebäck (freiwillige Spende erbeten)
 - Kaffee und Kuchen on the road
 - Leckeres vom Grill incl. einem Getränk pro Person nach der Zieleinfahrt
- * Moderation und Vorstellung der Fahrer und ihrer Fahrzeuge bei der Zieldurchfahrt
- * Live-Musik bis zur Siegerehrung
- * Siegerehrung für sportliche Teilnehmer mit Trophäen für die Klassen- und Gesamt-Wertung

Das erwartet Dich beim



Eigentlich geht es ja schon



am Samstag, 5. September los, denn das 1. C.A.R. Team Ferlach lädt ein zu einer kostenlosen Classic-Demo bzw. Classic-Training am Hauptplatz in Ferlach.

Teilnehmen kann jeder, egal ob mit einem Oldtimer oder einem modernen Auto, denn Ziel ist es, neue Fahrer für den Classic-Sport zu begeistern; also auch Motorsportfreunde die wahrscheinlich (noch) keinen Oldtimer besitzen. Umrahmt wird dieses Training mit einer

Automobil- und Motorrad-Show

140 Jahre Automobilgeschichte

Das 1. C.A.R. Team Ferlach präsentiert bei der „Classic Demo“ am 5. September auch eine interessante Sonder-Show. Selten gezeigte Unikate warten auf die Besucher. Beginnend mit einem restaurierten Fahrzeugmodell aus dem Jahr 1985, reicht die Palette der ausgestellten Fahrzeuge bis ins Jahr 2026.

Historischen Oldtimern der Vorkriegsjahre folgen die heute bereits klassischen Automobile bis zu den Baujahren 1995. Sogar E-Mobilität wurde in diesen Jahren bereits angeboten.

Classisch sind auch bereits einige der ausgestellten Rallye-Boliden und Wettbewerbsfahrzeuge, die von Kärntner Lokalmatadoren gefahren wurden.

Zuletzt wird noch auf den neuesten Stand der E-Mobilität verwiesen.

Ergänzt wird die Ausstellung durch eine Reihe alter und seltener Motorräder.

Anmeldeformular zum SMS-Classic.Sprint auf www.carteamferlach.at

Zeitplan für Classic-Training und Ausstellung "140 Jahre Automobilgeschichte"

Ort: Ferlach, Hauptplatz

Termin: Samstag, 5. September 2026, ab 15 Uhr

Training und Besuch der Ausstellung sind kostenlos!



10. Oktober 2026

Gleichmässigkeitsfahrt für Automobile bis Baujahr 2005

Die Burgen- und Schlösser-Classic ist eines der Highlights unter den Kärntner Classic-Veranstaltungen; entsprechend der guten Mundpropaganda der letzten zwei Jahre, liegt bereits jetzt ein Nennergebnis vor, das eine Limitierung der Startplätze notwendig macht.

Limitierte Teilnehmerzahl - wir empfehlen eine rasche Nennung



Zeitplan 10. Oktober 2026

Admin. Abnahme: 12:00 – 13.30 Uhr, Burg Hochosterwitz

Fahrerbesprechung: 13:30 Uhr, am Fuß der Burg Hochosterwitz

Start 14:01 Uhr, am Fuß der Burg Hochosterwitz

Ziel: ca. 17:00 Uhr, Ferlach

Siegerehrung: ca. 18:30 Uhr, Ferlach Restaurant-GH Plasch

Die Veranstaltung zählt als Lauf zum Karawanken-Classic-Cup 2026.

Zum GOOGLE MAP >> [Routenplaner](#)

Nenngeld: 130.- EUR/Team (2 Personen)

Nennschluss: Sonntag, 4. Oktober 2026

Nennformular auf www.carteamferlach.at

Nachnennungen sind bis zur administrativen Abnahme am 10. Oktober 2026 möglich.

(zuzügliche Bearbeitungsgebühr bei Nachnennung 30,- EUR)

VERANSTALTER

1. C.A.R. TEAM FERLACH

A.Stifterg. 5

9170 Ferlach

Österreich / Austria



Bergrennen Verzeznis. Italien Stockerplatz für unseren Stephan Ogris



**18.-19.
Juli
2026**

Fotos: St. Ogris

Seit 2009 zählt das Bergrennen Verzeznis zur österreichischen Bergstaatsmeisterschaft. Das Fahrerlager ist hier etwas ganz besonderes, zieht es sich doch kilometerweit auseinander. Die Strecke selbst ist sehr anspruchsvoll, da sie im unteren Teil mit sehr vielen aufeinander folgenden Kurven recht langsam ist. Im oberen Bereich wird sie aber schneller. Dennoch bleibt die Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber vielen anderen Strecken doch deutlich niedriger.

Die Streckenlänge beträgt 5.640 m und ist damit doch viel länger als es zuletzt das Bergrennen St. Urban - Simonhöhe in Kärnten war, das zuletzt vom 1. C.A.R. Team Ferlach 2013 ausgerichtet worden ist. Jedenfalls verlangt die lange Strecke von den Piloten gute Kondition und ein gutes Gedächtnis.

Nach einigen Jahren Pause zählte das Bergrennen Verzeznis in der Nähe von Udine, wieder zur österr. Bergstaatsmeisterschaft. Das Rennen verlief dabei wieder spektakulär obwohl auch das Wetter seine Hand mit im Spiel hatte. Während wir uns an einen sehr heißen Juli zurück erinnern, gab es ausgerechnet bei diesem Bergrennen lokale Regenschauer, die dafür sorgten, dass die Piloten nach der Pf Klasse 4 auf Regenreifen wechseln mussten und somit die über 5 km lange Strecke im Nassen bewältigen mussten.

Den Gesamtsieg holte sich der sizilianische Routinier Franco Caruso am Steuer seines Nova NP 01-2 C Zytex.. Caruso hatte zuletzt einige harte Rennwochenenden hinter sich, darunter ein fürchterlicher Ausritt beim US-amerikanischen Pikes Peak Bergrennen. Aber auf der, über 5 km langen Strecke, führte für die Konkurrenz kein Weg an dem Sizilianer vorbei, so dass Caruso seinen Sieg aus dem Jahr 2025 wiederholen konnte.



Auf den zweiten Gesamtrang landete ebenfalls ein Italiener, nämlich Federico Liber mit seinem infernalisch klingenden Nova NP 01-2 Judd. Obwohl er mit seiner spektakulären Fahrweise und bei schwierigen Bedingungen im zweiten Rennen sogar Bestzeit fuhr, reichte es nicht für den Gesamtsieg.

Unser Vater / Sohn-Gespann Gottfried und Stephan Ogris kämpften in der sehr stark besetzten Pf Klasse 5. Hier wurde Papa Gottfried Siebenter mit seinem rot-schwarzem Alfa Romeo 147 GTA Cup. Eine absolut bemerkenswerte Leistung in Anbetracht der zahlreichen und PS-starken Konkurrenz in dieser Klasse.

Den Sieg in dieser Klasse konnte der Steirer Heimo Hinterhofer feiern. Am Steuer eines Peugeot 208 Rally4 konnte er sich von Lauf zu Lauf an diesem Wochenende immer weiter steigern und so zuletzt mit seinem weiß-pinken Boliden den Sieg in dieser Klasse holen. Bemerkenswert, dass er dabei sämtliche italienischen Rally-C Piloten hinter sich halten konnte.

Auf dem zweiten Platz landete in dieser Klasse ebenfalls ein Steirer, Florian Neuherz, der die Bergstrecke Verzeznis erstmals unter die Räder nahm. Mit der Strecke kam der junge Pilot von mal zu mal besser zurecht, wobei ihm im Rennlauf 2 sogar ein Bestzeit in dieser Klasse gelang.

Das Podium komplettierte unser Klubmitglied, der Kärntner "Holztaxler" - so stellt sich der Racer auf instagram vor - Stephan Ogris. Am Steuer seines Alfa Romeo 147 JTD Cup hatte er im 1. Rennen bei der Schikane Kontakt mit den Reifenstapeln. Das führt zu einer verbogenen Spurstange die aber noch vor Ort erfolgreich reparieren werden konnte. Trotz dieses kleinen Malheurs und dank einer mehr als beherzten Fahrt beim zweiten Rennen, konnte Stephan trotzdem noch dieses famose Ergebnis mit seinem rot-weißen Boliden erzielen.



Mit Hermann Waldy jun. startete ein weiterer Kärntner in Italien u.z. in der Proto Klasse 2. Hier holte sich der Slowene Vladimir Stankovic auf einem Wolf GB08 Thunder Aprilia den Kassensieg.

Aber schon auf dem zweiten Platz landete der Kärntner Hermann Waldy jun. mit seinem Wolf GB08F1 Mistral PSA Turbo. Dabei konnte er sich mit dem schwarz-grünen Boliden über ein weitestgehend problemfreies Rennwochenende freuen.




Samstag, 5. September am Hauptplatz
Classic-Demo & Training
 für Oldtimer und auch neuere Autos.

Mach mit!

Gratis für alle Teilnehmer. Info unter
CARTEAMFERLACH.AT

Zeitplan: Samstag, 5. September 2026

Ab 15 Uhr

Mehr auf Seite ..

Die Teilnahme ist kostenlos!

Zeitnahme: 1. C.A.R. Team Ferlach

Lichtschranken: Luttenberger Event AG



Schöne Erfolge für die Kärntner Autocrosser!

Fotos: Gerhrad Radl, Walter Marcher

Beim internationalen Autocross-Rennen in Meiselding am 15. / 16. August gab es wieder Top-Platzierungen für die Kärntner Motorsportler:

So platzierte sich der mehrfache Autocross-Staatsmeister, Oldboy Marcher Walter mit seinem Porsche 993 auf Platz 2 in der Klasse 3 - Tourenwagen 2001 bis 5000 ccm.



Um den Nachwuchs im Autocross-Sport braucht sich der alte Haudegen aber keine Sorge machen:

Die Brüder Ben und Peter Lessiak aus Meiselding, Kärnten, fuhren in der Race-Buggy-Wertung auf die Plätze zwei und drei in ihrer Klasse und sorgten damit für einen erfolgreichen Renntag vor heimischem Publikum. Für Peter war es das erste Rennen in der Meisterschaft mit seinem Racebuggy. Sein älterer Bruder Ben - 13 Jahre - kann bereits auf mehr Rennerfahrung zurückblicken.



Aber auch intern ist der Gunzenberger Familienbetrieb des "Team Marcher" bestens aufgestellt:

Junior Marcher Stefan auf einem Panthera-Quad Bike landete in der Quad-Wertung auf Platz 6 und Marcher Marcel holte sich auf einem Fejfar Allrad-Buggy den 3. Platz in dieser Wertungsklasse, Foto links.

Das Marcher-Quartett komplettierte Marcher Markus auf einem Skoda Fabia mit einem 5. Platz in der Klasse 4 - Tourenwagen Allrad bis 5000 ccm.

Sowohl Markus, als auch Walter Marcher liegen in ihrer Klasse jeweils auf dem zweiten Platz in der Staatsmeisterschaft.

Das gut besuchte Starterfeld bestand nicht nur aus Österreichischen Piloten, sondern war auch internationale gut vertreten. Autocross-Fahrer aus Deutschland, Italien, Tschechien und Slowenien lieferten sich tolle Rad-an-Rad Duell auf der rund 1.000 Meter langen Strecke.

Besonders in der 1. Kurve nach dem Start wurde es manchmal zu eng - was allerdings ganz nach dem Geschmack des zahlreich erschienenen Publikums war, das an diesem Wochenende voll auf seine Kosten kam.





Fotos: & Text: Achim Mörtl

Wer unseren mehrfachen Rallye-Staatsmeister kennt, weiß, dass der Kärntner eine große Leidenschaft hat - den Motorsport. Dabei hat der Rosentaler durchaus seine eigene Meinung die nicht immer mit der Allgemeinheit überein stimmt. Auch wenn das gemeinsame Projekt mit Achim und unserem Klub, die "Jugend-Förderung & SIM-racing", derzeit etwaas ins Stocken geraten ist, steht Achim weiterhin als Gast-Kommentator für unsere Klub-Zeitschrift DRIFT zur Verfügung

Ein offenes Wort zur Formel E

Ich habe heuer insgesamt 4 Rennen vor Ort verfolgen können und war gerade in London zum letzten Lauf der diesjährigen Saison, bevor es im Dezember mit der neuen Ära der GEN4-Fahrzeuge weiter geht!

Und ich möchte jetzt mal was los werden:



Das Racing das hier geboten wird ist echt lässig. Viele Positionskämpfe, Fahrzeugkontakt und absolut keine langweiligen und von der Startaufstellung abhängige Endplatzierungen.

Natürlich gibt es eine effizienzabhängige Strategie, aber wenn man sich zumindest mal bereit erklärt (open mind) sich mit der Serie zu beschäftigen, wird man schnell erkennen, dass dies durchaus spannend ist!

Zumindest nicht minder spannend wie in der Formel 1, wo der Hintere mit 40 km/h+ am Vordermann vorbeifährt (kein Überholmanöver) weil ihm eben der Saft in der Batterie ausgeht!



Das Fahrerniveau absolut Klasse - LeMans-Sieger, ehemalige Formel 1 Fahrer, DTM-Sieger oder auch GP2-Sieger kämpfen hier auf absolut höchsten Niveau nebeneinander!

Dazu ist es greifbar, und wirklich jeder kann mir relativ wenig Geld bis an die Stars rankommen oder sich einen Gridwalk leisten. Dazu gibt es eine Public-Area, wo

relativ viel geboten wird, von Simulator-Fahren, über Ausstellungen bis zu chilligen Public-Viewing Zonen.

achim mörtl
RACING-COACHING-TRAINING



Mit der Einführung der GEN4-Fahrzeuge, damit verbunden Rennen auf klassischen Rennstrecken wie Zandvoort, Brands Hatch, Jarama oder Monte Carlo, wird es nächstes Jahr einen deutlichen Sprung nach vorne geben. Die Rundenzeiten werden um ca. 10 Sekunden pro Runde schneller werden; zudem gibt es mit Opel einen weiteren deutschen Hersteller neben Porsche am Start!



Durch den Deal mit Disney+ wird man auch die Möglichkeit haben, die Rennen zu Hause live verfolgen zu können- Zudem arbeitet man auch an Projekt Möglichkeit um im deutschsprachigen Raum eine zusätzliche Racing-Möglichkeit zu schaffen!

Also ich bin mittlerweile ein Fan geworden, und ich würde wirklich mal jeden empfehlen sich zumindest mal mit der Formel E zu beschäftigen. Es zahlt sich wirklich aus !

Liebe Grüße
Euer

Achim



achim mörtl
RACING-COACHING-TRAINING



Fotos & Text: INGRID WEICHSLER mit Hilfe einer KI

EVENT-REPORTAGE

Caprioli del Bondone — Eine Reise zu alten Freunden

Eindrücke der XXVII. Internationalen Capriolo-Rallye in Massone d'Arco

Manche Motorräder sind Fortbewegungsmittel. Andere sind Legenden. Wenn man eine Capriolo einmal gehört hat — dieses feine Singen der Kegelräder, dieses mechanische Flüstern, das direkt aus den Konstruktionsbüros eines Flugzeugherstellers zu stammen scheint — dann vergisst man es nicht mehr. - Und wenn man einmal Teil dieser Familie geworden ist, dann kehrt man immer wieder zurück.



Am 28. Juni 2026 war es wieder so weit: Die XXVII. Internationale Capriolo Bondone fand in Massone d'Arco statt, direkt am Fuß jenes Berges, der mit der Geschichte dieser italienischen Kultmarke untrennbar verbunden ist. Doch für mich begann das Abenteuer bereits zwei Tage früher.

DIE ANREISE — DREI FREUNDE, EIN ZIEL

Luciano, mein Brudr Siegfried und ich reisten gemeinsam an. Die historischen Motorräder sorgfältig in unseren Fahrzeugen verladen, machten wir uns auf den Weg gegen Süden nach Arco. Wer schon einmal eine klassische Maschine transportiert hat, weiß: Das ist keine einfache Fahrt. Jede Kurve wird mit Bedacht genommen, jeder Zwischenstopp sorgfältig geplant. Doch die Vorfreude auf das Wiedersehen mit unserer weltweiten Capriolo-Familie ließ die Anreise wie im Fluge vergehen.

Zwei Tage vor dem offiziellen Treffen kamen wir im Trentino an — Zeit genug, um die einzigartige Gegend zu erkunden. Früh am Morgen, noch vor dem Frühstück, wenn die Luft kühl und klar ist und die Sommerhitze des Tages noch fern liegt, entfaltet die Landschaft rund um Arco und das norditalienische Ende des Gardasees ihre ganz eigene Magie.



Die malerischen Täler zwischen Etschtal und Valle dei Laghi sind nicht nur atemberaubend schön — sie bilden das historische Herzland und die Wiege der Capriolo.



MONTE BONDONE — MOTORENGESCHICHTE

Der Monte Bondone ist weit mehr als nur eine spektakuläre Bergkulisse. Er bildet die natürliche Grenze zwischen dem Etschtal, dem Tal der Lagunen und dem Gardasee. In den glorreichen Nachkriegsjahren diente er den Ingenieuren und Testfahrern von Aero Caproni in Trient als kompromissloses Versuchslabor. Auf diesen steilen, unbarmherzigen Serpentinien mussten die Prototypen ihre Standfestigkeit beweisen. So prägend war dieser Berg für die Marke, dass ein Modell — die Aeromere 100 — sogar offiziell den Spitznamen „Bondone“ erhielt.

Wer heutzutage auf zwei Rädern durch diese Kehren fährt, spürt sofort, warum die Konstrukteure genau hier ihre Maschinen prüften: Steile Anstiege, enge Radien, wechselnde Beläge. Hier wurde aus präziser Mechanik und geformtem Blech ein echter Charakter.

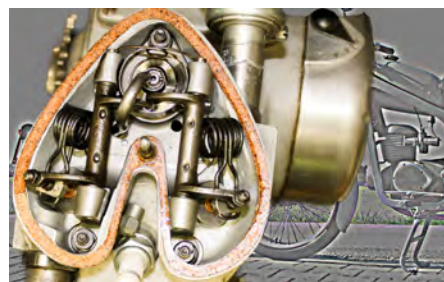
DIE CAPRIOLO — TECHNOLOGISCHE DNA AUS DEM FLUGZEUGBAU

Die Capriolo ist schließlich kein gewöhnliches Nachkriegsmotorrad. Sie entstand nicht in einer traditionellen Zweiradwerkstatt, sondern entsprang dem Erbe des legendären Luftfahrtpioniers Gianni Caproni. Nachdem die Flugzeugproduktion nach dem Zweiten Weltkrieg eingestellt werden musste, nutzte Caproni das hochspezialisierte Know-how seiner Ingenieure für die Entwicklung eines neuartigen Leichtmotorrads.

MEISTERWERK DER INGENIEURSKUNST: DAS HERZ DER CAPRIOLO 75

Flugzeug-DNA:

Präzise Fertigung aus Leichtmetalllegierung mit austauschbarer Zylinder-Laufbuchse. Königswelle & Kegelräder: Senkrechte Präzisionswelle treibt die obenliegende Nockenwelle starr und extrem laufruhig an.



Getriebene Perfektion:

Rationalisiertes 4-Gang-Getriebe mit Fußschaltung, speziell abgestimmt auf steilste Passfahrten.

Gekapseltes Ölbad:

Komplett geschlossene Ventilsteuerung im Ölbad für Langlebigkeit und minimalen Verschleiß.

„Sie zu fahren ist eine Kunst. Man muss ihnen zuhören, sie verstehen und im Zaum halten, denn sie wollen immer schneller fahren.“

SONNTAG — DAS GROSSE TREFFEN AUF DER PIAZZA G. CAPRONI

Am Sonntagmorgen erwachte Massone d'Arco. Auf der Piazza G. Caproni bot sich den Zuschauern ein faszinierendes Bild: Entlang der Mauer reihten sich die wunderschön restaurierten Capriolos aneinander, flankiert vom Banner des Registro Storico Capriolo — ein springendes Reh vor stilisierter Bergsilhouette. Rote, türkise, schwarze und graue Maschinen spiegelten die Vielfalt der Modellgeschichte wider.



Ab 8:30 Uhr strömten Enthusiasten aus Italien, Österreich, Deutschland und weiteren europäischen Ländern herbei. Herzliche Umarmungen, das Wiedersehen alter Freunde, das Fachsimpeln über technische Details und der Duft von frischem Espresso gemischt mit einem Hauch Viertakt-Benzin erfüllten die Morgenluft. Zusammen mit Freunden wie Hartmut aus Reutlingen vor dem großen Holztor stehend spürte man: Es ist ein kleines Motorrad, aber eine riesige weltweite Gemeinschaft.



100 KILOMETER FASZINATION — AUF DEN SPUREN DER TESTFAHRER

Pünktlich um 9:00 Uhr fiel die Startflagge zur rund 100 Kilometer langen Ausfahrt. Die Route führte uns durch die legendäre Heimat der Marken Aero Caproni und Aeromere: Massone, Drena, Cavedine, Calavino, Castel Madruzzo, Lagolo, Viote, Garniga Terme, Cimone, Aldeno Mori, Nago und zurück nach Massone.

Ein besonders ergreifender Moment führte uns gleich zu Beginn an einen Friedhof. In der Caproni-Gruft legte der Präsident einen Strauch gelber Gladiolen nieder. Zwischen Zypressen und steinerner Stille wurde allen Beteiligten klar, dass dieses Treffen weit mehr als eine Vergnügungsfahrt ist — es ist Ehrerbietung an die Pionierleistung vergangener Jahrzehnte.

Auf der Landstraße sang der Motor meiner Capriolo 75 vor mir sein vertrautes Lied — das unverwechselbare Singen der Königswelle.



Trotz sommerlicher Hitze, steiler Rampen und enger Abfahrten gaben die Maschinen alles. Wenn am Straßenrand einmal die Werkzeugrolle aufgerollt oder eine Zündkerze nachjustiert wurde, gehört auch das zur lebendigen Faszination dazu. Diese Oldtimer sind keine starren Museumsstücke; sie leben, atmen und fordern ihren Fahrer und Fahrerinnen heraus.

EINE FAMILIE, KEIN VEREIN

Nach der nachmittäglichen Rückkehr nach Massone d'Arco spürte man wieder den besonderen Geist des Registro Storico Capriolo. Vicepräsidentin Ghila Otto Caproni, Präsident Franco Nardelli und sein Sohn Federico organisierten dieses Event mit unvergleichlicher Hingabe. Federico nutzte den Anlass zudem, um die neugestaltete Plattform www.motocapriolo.net vorzustellen — ein digitales Archiv voll unveröffentlichter Dokumente, historischer Fotos und Zeitzeugnisse.

Hier geht es kaum um Wertungspokale oder Platzierungen, sondern um Zusammenhalt, gegenseitige Hilfe in der Werkstatt und die Begeisterung für das Erbe von Aero Caproni.



FAZIT: KLASSIKER SAMMELN ERINNERUNGEN

Die XXVII. Internationale Capriolo-Rallye hat einmal mehr gezeigt, dass wahre Legenden nicht altern. Sie sammeln Erinnerungen. Jede Kurve, jedes mechanische Schnurren und jedes Gespräch unter Gleichgesinnten macht die Welt der Oldtimer um eine wunderschöne Geschichte reicher.

XXVII° RADUNO INTERNAZIONALE

Capriolo





Einer der fleißigsten Besucher von Oldtimer-Treffen ist unser Klubmitglied "Mike Manta" der fast schon im Wochentakt Oldy-Veranstaltungen besucht und dabei laufend schöne Preise nach Hause bringt.

In Klagenfurt kamen am Samstag, 1. August, Auto- und Tuningenthusiasten und natürlich auch unser "Mike" Michael Schaschl, voll auf ihre Kosten - da stand das markenoffene Treffen „LowIndustry 3.0“ auf dem Gelände der Firma Kirilowitsch Ges.m.b.H. in der Hirschstraße auf dem Programm.

Wie schon im Vorjahr waren alle Fahrzeugmarken, egal ob VW, Audi, BMW, Mercedes, japanische Sportwagen oder amerikanische Klassiker, willkommen. Unter dem Motto „Leidenschaft, die verbindet“ konnten sich die zahlreichen Tuning-Freaks sowohl über die gebotene Kulinarik, als auch über die musikalische Unterhaltung freuen.

Ja und unser Mike konnte wieder einen neuen Preis zu seiner bereits reichhaltigen Sammlung hinzu fügen; gegen sehr starke Konkurrenz konnte der Ferlacher für seinen schönen, kanariengelben Opel den 1. Preis bei den Baujahren bis zum Jahr 2000. Und da waren wirklich sehenswerte Exponate dabei, s.u. - Gratulation!



KAROSSERIE
KIRILOWITSCH
REIFEN

AUTOZUBEHÖR
KIRILOWITSCH
GES. M. B. H.





Foto: pixabay, Tama66

Um 1650 ließ das Stift Seckau unterhalb der Ruine der Burg das Schloss erbauen. Das sehr gut erhaltene Schloss mit seinen weiten Gartenanlagen wurde mehrfach renoviert und steht heute unter Denkmalschutz.

Die Tuning-Gemeinde war beim Treffen der "Dreamworkscars" allerdings weniger auf den historischen Hintergrund dieses Treffens fixiert, sondern auf die zahlreichen schönen Automobile.

Für Mike und seinen Manta gab es - eh klar - wieder den ersten Platz beim Concours d'Elegance!



Schon eine Woche später, am 8. August, traf sich die Tuning-Szene wieder - diesmal auf einem historischen Platz, dem Schloss Liechtenstein bei Judenburg, Steiermark.



Die südöstlich von Judenburg auf einer Felspitze gelegene Burg des Ritters Ulrich von Liechtenstein wurde im Jahr 1140 erstmals urkundlich erwähnt, verfiel aber im 16. Jahrhundert. Reste der Burg sind heute noch erhalten.



Manta mal groß, mal klein



Wer rastet, der rostet! - Also wurde der gackerlgelbe Trophäen-Sammler schon eine Woche später, am 15. August, zum nächsten Treffen kutschiert, dem Opel Treffen in Murau.



Die Traditions-Veranstaltung fand bereits zum 17-ten mal statt und brachte wieder Opel-Freunde, nicht nur aus Österreich, sondern auch aus Italien, vor allem aber aus Deutschland, in die grüne Mark



Für unseren erfolgsverwöhnten Manta-Mike lief es diesmal nicht wie gewohnt - "Nur 3. Platz" schrieb uns der Dauersieger; aber auch darüber sollte man sich freuen!





Nicht unter den Tisch fallen soll auch eine große Ausfahrt von nicht weniger als 8 Fahrzeugen am 10. Juli nach Posušje, ebenfalls eine Ausfahrt zu einem Opel-Treffen.

Die Strecke zu diesem Treffen verlangte von den österreichischen Teilnehmern schon gute Kondition, den immerhin mussten Ross und Reiter nicht weniger als 1600 Kilometer herunter spulen.

Frage 1: Wo liegt Posušje?

Posušje ist eine Großgemeinde in Bosnien und Herzegowina mit rund 20.700 Einwohnern, die mehrheitlich Kroaten sind. Die Gemeinde liegt in der westlichen Herzegowina.

Frage 2: Was ist dort los?

Am 10. und 11. Juli wurde Posušje zum Hot Spot der Opel-Oldtimer-Szene. Beim 8. Opel Oldschool Meeting, das im Rahmen der Veranstaltung „Posuško leto“ stattfand, versammelten sich über 300 Fahrzeuge aus elf Ländern – was gleichzeitig ein neuer Teilnehmerrekord für diese Veranstaltung war.

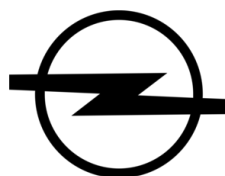
Frage 3: Wer organisiert das Treffen?

Der Opel Oldschool Club Herzegowina organisiert dieses Opel-Treffen, das jedes Jahr mehr Interessenten in den Ort zieht.

Das Programm umfasst ein geselliges Treffen mit Musik, unterhaltsamen Spielen, Tombola und einem reichhaltigen gastronomischen Angebot. Die Gegend ist ja bekannt für ihre vorzüglichen Grillgerichte, lokale Spezialitäten und hochprozentige Getränke.

Abgeschlossen wurde das Treffen bzw. das gesellige Beisammensein durch einen beeindruckenden Fahrzeugkonvoi, bei dem die zahlreiche Besucher die Gelegenheit hatten, sorgfältig erhaltene und restaurierte Fahrzeuge verschiedener Generationen zu bewundern.

Die Teilnehmer des Treffens und natürlich unser Klubmitglied Mike Manta Schaschl zeigten sich begeistert von der Organisation der Veranstaltung und betonten, dass das Niveau im Vergleich zu den Vorjahren nochmals deutlich gesteigert wurde. Viele von ihnen sind der Ansicht, dass der Opel Oldschool Club Herzegowina mit seinem Engagement und seiner Arbeit zum führenden Veranstalter solcher Events in dieser Region geworden ist. Das achte Opel Oldschool-Treffen hat den Ort Posušje zu einem wichtigen Platz auf der Landkarte für Oldtimer-Enthusiasten gemacht.



**Samstag
12. September**

Nennungsschluß 06.09.2026

Mach mit!

BLACKGROUND

Story

Black's Farewell oder Vollgas verrückt waren wir schon immer.

Alle Fotos © Archiv SMW-MEDIA

Jetzt ist es fixiert - Samstag, der 29. August 2026 wird mein letzter aktiver Tag im Motorsport sein. Da werde ich mit meinen Team-EGGO-Freunden aus der Jugendzeit mit dem „Murtal-Express“, einem Oldtimer-Autobus von Leoben aus zu den Red Bull Ring Classics nach Spielberg fahren. Ich werde meinen Freunden die Teams und Piloten der BOSS GP Racing Series und natürlich auch zahlreiche Piloten und Freunde von Teams aus anderen Rennserien vorstellen. Den ganzen Samstag werde ich mit ihnen am Red Bull Ring verbringen. Am Abend werden wir, nach einem kurzen Abschiedstrunk, mit dem Oldtimer-Autobus nach Leoben zurückfahren. Chauffiert wird der Murtal-Express von seinem Besitzer, dem ehemaligen Automobil-Staatsmeister und unserem Team-EGGO-Mitbegründer Max Zottler. Für mich persönlich wird es dann, nach so vielen Jahren - besser gesagt Jahrzehnten - vorbei sein mit dem aktiven Motorsport. Was einst im August 1964 beim Flugplatzrennen in Zeltweg begann, wird jetzt, nach 62 Jahren, beim Rennen der BOSS GP Racing Series im Rahmen der Red Bull Ring Classics in Spielberg enden. Danach werde ich bestenfalls als Zuschauer zu Rennen gehen, mich meinen zahlreichen Hobbies widmen und meine Freizeit daheim im Rosental in Kärnten genießen.

Genau genommen begann es für mich schon etwas früher, denn bereits als Zwölfjähriger fuhr ich bei einem benachbarten Rallyefahrer als Helfer mit. Ich wollte unbedingt wissen, was alles für eine Teilnahme im Motorsport erforderlich ist. Räder bereitstellen für den Reifenwechsel zwischen den Etappen und Benzinkanister schleppen waren damals meine ersten Aufgaben. In weiterer Folge durfte ich dann beim Radwechsel selbst Hand anlegen, denn ich war schneller als die Helfer, die es zuvor machten. Auch jetzt noch, wenn der Sommer- bzw. Winterreifenwechsel

ansteht und ich beim Lösen oder Anschrauben der Befestigungen das Radkreuz ordentlich wirbeln lasse, erinnere ich mich gerne an diese Anfangstage.

Doch richtig los ging es für mich dann knapp zwei Jahre später. Ich begann die Lehre als Schilderhersteller. Damals noch mit einer Sondergenehmigung der Steiermärkischen Landesregierung, weil ich bei Antritt der Lehre jünger als das erlaubte Mindestalter für den Einstieg ins Berufsleben war. Das Gesetz sah das vollendete 14. Lebensjahr vor. Ich war zwei Monat jünger. Doch ich wollte nach dem Schulabschluss keine Ferien machen, sondern gleich mit der Lehre beginnen. Und das war gut so, denn ein weltbekannter amerikanischer Getränkekonzern war einer der größten Kunden in meinem Lehrbetrieb. Wir beschrifteten damals alle Fahrzeuge, beginnend vom kleinen Kombi-PKW bis hin zu den großen LKWs für die Getränkeauslieferung. Auch Schilder für die Gastronomie, wie z.B. „Heute Ruhetag“ oder „Gasthof 500m recht“ usw. wurden angefertigt. Damals noch handgemalt und mit Ölfarbe, die wir aus

Trockenpulver und Firnis auf einer Marmorplatte selbst herstellten. Natürlich wurden die Schilder auch mit der entsprechenden Werbung der Getränke dieses Konzerns versehen. Beinahe täglich kam der Geschäftsführer der Niederlassung in unseren Betrieb. Er wusste von meiner Leidenschaft für den Motorsport. Eines Tages kam er auf mich zu und fragte, ob ich beim Flugplatzrennen in Zeltweg mithelfen wolle. Es ging darum, Getränke an die Besucher zu



BLACKGROUND

Story

verkaufen. Der Getränkekonzern war Sponsor der Veranstaltung am Militärflughafen und die Getränke gab es zu einem enorm günstigen Werbepreis. Ich war hellauf begeistert. Man kann sich das kaum vorstellen. In extra angefertigten Holzkistchen mit Griff passten sechs kleine

Flugplatzrennen Zeltweg
Streckenplan



Glasflaschen eisgekühltes Cola. Kühlschränke waren damals noch nicht üblich. Die gab es in diesen Jahren bestenfalls in Amerika und bei uns in Europa nur in Haushalten von besonders wohlhabenden Familien. Für die Kühlung der Getränke beim Flugplatzrennen wurden große Eisblöcke vom Schlachthof in Knittelfeld gebracht. Auf den VW-Pritschenwagen des Getränkekonzerns war das Cola-Depot, von wo wir unsere Holzkistchen immer wieder befüllten und dann zum Verkauf an die Zuschauer ausströmten. Das Besondere daran war, dass ich mich damit vor

der Absperrung bewegen durfte und somit den Rennautos wesentlich näher war, als alle Besucher des Rennens.

Für mich ist und bleibt dieses Gebiet im Aichfeld ein Teil meiner Jugend. Mit zunehmender Bedeutung der Rennen im Murtal wurden Name und Austragungsort immer wieder den jeweiligen Interessen angepasst. Ganz heftig wurde es, als die permanente Rennstrecke gebaut war und immer populärer wurde. Jeder angrenzende Ort und jede Stadtgemeinde wollte sich damit profilieren. Für mich war es immer egal, ob Zeltweg oder dann Knittelfeld, zwischendurch sogar Pausendorf und nun schon sehr lange Spielberg. Symbolisch ist es für mich auch heute noch immer der Boden des legendären Österreichrings, welcher ja viele Jahre lang so etwas wie meine zweite Heimat war. Ich erinnere mich an Jochen Rindt, der mit Gustl Tiroch, dem damaligen Präsidenten vom STAMK Knittelfeld und unter dem Segen des damaligen Landeshauptmanns der Steiermark, Josef Krainer sen. das ursprüngliche Layout der Rennstrecke direkt zwischen Wiesen und Feldern festlegte. Dann den ersten Ringmanager Horst May und an Platzwart Anton Gutternigg. Nachdem ich für ihn eigene Abziehbilder angefertigt hatte, wurde er nur noch Ö-Ring Toni genannt. Sepp Eglauer, der guten Geist der Rennstrecke, war immer sofort zur Stelle, wenn was nicht funktionierte oder etwas repariert bzw. instand gesetzt werden musste. Egal ob schmutzige Strecke, undichte Wasserleitung, eine Sicherung defekt war oder was auch immer. Natürlich erinnere ich mich auch an den legendären Rennleiter Anton Wieser, der mit

**Bring
TONI**

seinem viel zu kleinen Steirerhut beim Zieleinlauf immer mitten auf der Strecke stand, um den Sieger und allen anderen abzuwinken. Ihm folgte dann Herbert Mandl als Rennleiter nach. Unvergessen auch Richter Jimmy Haslinger, der stets in seinen hölzernen Partoffeln und ohne Socken unterwegs war, auch beim Abendempfang der gesamten Formel 1 Elite im Schloss in Zeltweg. Nach dem Abgang von Horst May waren mit Peter Ramsenthaler und Heinz Hemmer dann zwei Geschäftsführer für den Österreichring zuständig. Wobei Peter Ramsenthaler sich die Ideen von uns anhörte und bei einem OK danach gleich sagte: „Ihr müsst euch um alles selbst kümmern und für einen ordentlichen und geregelten Ablauf sorgen.“ Heinz Hemmer hingegen durchleuchtete im Vorfeld alles wesentlich gründlicher. Speziell am Beginn seiner Tätigkeit als Ringmanager stellte er sehr



Erfreuliches Wiedersehen bei den Red Bull Ring Classics 2024: v.l.: Carlo Schuchnig, Hans Georg Ainerdinger, Harald Schwarz, Heinz und Renate Hemmer.

BLACKGROUND

Story

viele Fragen. Immer wieder kamen Rückfragen auf eventuelle Alternativen, wenn dieses oder jenes nicht so abläuft wie zuvor geplant. Oft hatte ich mir gedacht: „Nicht schon wieder eine Besprechung, drüben in den Büros bei der Tragflughalle“. Nachträglich stellte sich das allerdings als sehr gut heraus, denn dadurch wurden wir bei den Durchführungen unserer diversen Aktivitäten immer flexibler. Anfangs gab es ja für Auf- und Abbau einer Veranstaltung keinerlei Hektik. Da war genug Zeit. Als dann von Jahr zu Jahr die Auslastung der Strecke, die Nutzung des Fahrerlagers und von anderen Bereichen am Ringgelände immer intensiver wurde, machte es sich bezahlt. Egal ob wir einige Runden auf der Strecke testen wollten, einen Slalom im Fahrerlager absteckten, ob es um Absperrungen von Teilbereichen ging oder um das anbringen oder entfernen von Werbetransparenten. Jeder von uns wusste, was zu tun war und wir sahen all diese Aktivitäten auch als eine Art Wettbewerb.

Es ist heute kaum noch vorstellbar, doch der Österreichring war anfangs nur ein Asphaltband auf der grünen Wiese, alle 20 oder 25 Meter begrenzt mit einem weißen Straßenbegrenzungspflock, sowie links und rechts daneben ein schmaler unbefestigter Streifen als Bankett. Leitschienen gab es zu Beginn nur im Start- und Zielbereich sowie an den neuralgischen Punkten von einigen Kurven. Die offizielle Eröffnung war am 10. August 1969 mit dem 1000km Rennen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft. Zwei Wochen vorher, am 27. Juli, gab es schon einen nationalen Renntag mit einem Lauf der Formel VW und einem Tourenwagenrennen. Das war vom Sportgesetz erforderlich, um überhaupt internationale Rennen veranstalten zu können.

Unvorstellbar, was dann los war, als ab 1970 die Formel 1 am Österreichring gastierte. Das gesamte Gelände war nicht eingezäunt. Die Zuschauer kamen aus allen Himmelsrichtungen zur Rennstrecke. Viele wollten dabei sein, ohne den Eintritt zu bezahlen und wählten den Weg durchs



Niki Lauda und James Hunt in „selbstgestylten“ Rennschuhen.

Foto © Heinz Schwarz / SMW-MEDIA

Gestrüpp von Flatschach kommend oder über Schönberg durch den Wald. Polizisten, damals noch vermehrt Gendarmen, befreundete Motocrosser und Besitzer von Wachhunden halfen, die Wege der Zuschauer so steuern, damit möglichst viele von ihnen abkassiert werden konnten. Was im ersten Jahr jedoch nur zum Teil gelang, denn es gab viel zu wenig Eintrittskarten. Mit so einem Ansturm hatte niemand gerechnet, denn es war das zig-fache an Zusehern, als es vorher beim Flugplatzrennen waren. Doch man lernte aus dieser Erfahrung und von Jahr zu Jahr wurde es besser. Schnell stellte es sich auch heraus, dass der 5,911km lange Österreichring eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ist. Im Formel 1 lag der Rundenschnitt stets jenseits von 200km/h. Das war bereits bei der Planung schon so beabsichtigt. Am 16. August, beim Qualifying zum Großen Preis von Österreich 1975, fuhr Niki Lauda im Ferrari 312T mit der Zeit von 1:34,85 die Trainingsbestzeit. Knapp dahinter sein damaliger WM-Rivale James Hunt im Hesketh 308 Ford-Cosworth mit 1:34,97. Niki fuhr mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 224,350 km/h die schnellste jemals gefahrene Runde am Ö-Ring, wie er unter uns Racern genannt wurde. Schon Tage zuvor wurde der Ruf von etlichen Piloten immer lauter, es sei viel zu schnell und zu gefährlich. Nach dem tragischen Unfall des Amerikaners Mark Donohue bei diesem Zeittraining kam es zur Streckenänderung. Noch im Herbst 1975 wurde nach

der Startgerade und gleich hinter dem Mercedes-Hügel eine Schikane errichtet, welche dann als Hella-Licht-S über viele Jahre lang für spektakuläre Szenen und manchmal auch für den einen

BLACKGROUND

Story

oder anderen gewaltigen Mehrfach-Überschlag sorgte.

Was mich anfangs der 70-er Jahre störte war, dass es, abseits vom Formel 1 Rennen im August, pro Jahr nur ein oder zwei weitere Rennwochenenden am Österreichring gab. Dazu ein oder zwei Rennen am Salzburgring und ein paar Bergrennen wie Seiberer, Alpl, Dobratsch, Sonntagsberg und Mühlacken. Der beliebte Semmering-Bergpreis und das Höhenstraßen-Rennen waren bereits Geschichte. Sie wurden nicht mehr ausgetragen und die Flugplatzrennen in Aspern, in Tulln-Langenlebern und in Innsbruck wurden auch von Jahr zu Jahr weniger, bis es sie dann gar nicht mehr gab. Dennoch nahmen wir jede Gelegenheit wahr, um ins Lenkrad zu greifen. Auch im Winter. Bei Schijörings an den zugefrorenen Seen und bei sogenannten Parabewerben, wo es mit dem Rennauto auf den Berg hinauf ging und auf den Abfahrtslatten die Piste runter, wie z.B. in Schladming auf die Planai oder in Murau auf die Frauenalpe. Doch sonst gab es kaum Rennen.

Das wollte ich so nicht hinnehmen und begann mit der Organisation von Autoslaloms. Die Ankündigungen für die Veranstaltungen hatte ich auf der Schreibmaschine auf eine spezielle Vorlage getippt. Die Abdrücke auf der Matrizie waren in Spiegelschrift und diese Matrizie wurde in eine Vervielfältigungsmaschine eingespannt. Nachdem die Walze der Maschine mit Druckerschwärze bestrichen war, wurde mittels Handkurbel jedes einzelne Blatt Papier durchgezogen. So wurde damals vervielfältigt, lange bevor in der Administration Kopiergeräte ihren Einzug hielten.

Die ersten Autoslaloms veranstaltete ich in meiner Geburts- und damaligen Heimatstadt Leoben. Einmal im Frühjahr und einmal im Herbst. Ich war überrascht, aus welchen Gegenden die Teilnehmer kamen. Zahlreiche Motorsportklubs wurden ebenfalls aktiv. Die „Glüher“ aus Judenburg am Österreichring und das Team „RTS“ auf Parkplätzen von großen Unternehmen und



Einkaufszentren in Graz und Umgebung. Weitere Vereine veranstalteten ebenfalls Autoslaloms in Deutschlandsberg, in Eisenerz, in Pernegg, Bruck an der Mur und Kindberg. Schnell hatten es sich herumgesprochen und die Starterfelder wurden immer größer. Gefahren wurde nicht nur auf Asphalt, sondern auch auf Schotterpisten und Wiesenflächen. Natürlich wurde auch an den Autos geschraubt und etliches an Fahrwerk und Ausrüstung speziell für den Autoslalom verändert. Da war ich dann wieder in meinem Element. Die Technischen Voraussetzungen sowie die Klasseneinteilungen mussten erstellt werden, um diese

im Reglement festzulegen und in den Ausschreibungen der Slalommeisterschaft dann zu publizieren. Mir gelang es, Mobil als Sponsor zu gewinnen. Der Mineralölkonzern wollte sein vollsynthetisches Motoröl Mobil-SHC breitenwirksam bewerben und so auch im Motorsport plazieren. Ganz zur Freude der Slalomteilnehmer. Denn bei jeder Veranstaltung gab es neben den Pokalen jede Menge dieses neuen, vollsynthetischen Motoröls zu gewinnen. Der Mobil-SHC-Cup wurde immer beliebter. Bereits in unserem zweiten Veranstaltungsjahr wurde auch in Kärnten gefahren. In Wolfsberg, in Ferlach und Bad St. Leonhard. Dann auch noch in Patergassen, am Rennbahngelände in St. Veit an der Glan und sogar auf der Koralpe, ganz oben am Parkplatz der Liftstation. Beim Autoslalom am Minimundus-Parkplatz in Klagenfurt am Wörthersee waren die prominentesten Teilnehmer das Team RSM Marko mit dem jungen Tiroler Nachwuchstalent Gerhard Berger und der frisch gebackenen Miss Austria Mercedes Stermitz. Frisch gebacken im wahrsten Sinn des Wortes. Mercedes lieferte seinerzeit in aller früh Brot und Gebäck vom

BLACKGROUND

Story



Harald Schwarz, Mercedes Sternitz und Gerhard Berger in Klagenfurt am Wörthersee beim Stelium vom 1. C.A.R. Team Ferlach.

Familienbetrieb an die Kunden im Großraum Klagenfurt aus und sie war mit ihrer Tour jedes Mal so schnell fertig, dass der Einstieg in den Motorsport, nach ihrem Sieg 1983 bei der Misswahl, einfach die logische Schlussfolgerung war.

Doch zurück in die Mitte der 70-er Jahre. Die Ölkrise brachte den Motorsport fast zum Erliegen. Legendar der große, verpflichtende Aufkleber des Wochentages an der Windschutzscheibe, an dem der private PKW nicht in Betrieb genommen werden durfte. Sehr viele, traditionelle Veranstaltungen und internationale Rennen wurden abgesagt. Wir, das motorsportliche Fußvolk, waren sehr froh, dass es zumindest die Autoslaloms gab. Diese wollten wir uns auf keinen Fall nehmen lassen. Mit so manchem Gemeindeoberhaupt oder Verkehrsreferenten gab es recht zähe Verhandlungen für die Veranstaltungsgenehmigung. Doch mit einem Argument konnte ich immer punkten, nämlich, dass der Autoslalom auch ein gutes Perfektionstraining ist und somit einen großen Anteil an der

Verkehrssicherheit hat. Das war dann auch der Beginn, wo wir mit Trainings zur Fahrsicherheit und mit Anti-Schleuderkursen begannen. Lange Zeit bevor dann die Automobilclubs ihre Fahrsicherheitszentren errichteten. Auch die Wintersportler kamen in ihrer Sommerpause an die Rennstrecke, um hinter dem Lenkrad den Speed zu trainieren. Das zahlenmäßig größte Fahrtraining fand einmal im Jahr am Österreichring statt, wo die KLEINE ZEITUNG ihre Leser einlud. Gerhard Nöhner aus der Sportredaktion der Zeitung hatte guten Kontakt zu Walter Röhl, Walter war der Chefinstruktor, gefolgt von Niki Lauda, Gerhard Berger, Jo Gartner, Dieter Quester, Walter Penker, Carlo Schuchnig, Franz Theuermann und meiner Wenigkeit als die „Hilfsinstruktor“. Daneben kümmerte ich mich, gemeinsam mit Walter Penker, um die Organisation und den gesamten Ablauf. Ein ganzes Wochenende lang waren es an die 3.500 Teilnehmer, denen wir die richtige Sitzposition hinter dem Lenkrad und auch die Bremspunkte sowie die einzelnen Kurvenabschnitte erklärten. Besonders priär wurde es, wenn wir die Teilnehmer aufforderten, eine Vollbremsung zu machen. Obwohl die Fahrzeuge von den österreichischen Importeuren zur Verfügung gestellt waren, getraute sich fast niemand, mit 50 km/h gleich voll zu bremsen. Manche Teilnehmer benötigten sogar fünf, sechs oder noch mehr Anläufe, damit dann endlich die Räder quietschten. Ja, so war es damals, es hat gequietscht, denn das Antiblockiersystem ABS kam erst einige Jahre danach in die Fahrzeuge.



Wetcup-Schichters beim Kurventraining. v.l.: Walter Penker, Hartl Wauerthner, Hanni Wenzel, Fritz Stölzl, Franz Klammer, Harald Schwarz und Franz Theuermann

In den nächsten Folgen: Mein Gesamtsieg im Nachwuchswettbewerb der Jim Russell Racing School, die Tourenwagen-EM mit Timo Götts auf BMW, die Gründung der AUSTRO-RACE und die Seriend Tourenwagenrennen zum SEMPERIT-CUP, dann über die Einsätze mit Alfa Romeo in der DTM mit dem Team RSM-MARKO und den Piloten Franz Klammer und Peter Oberndorfer, weiters wie ich Walter Lechner überzeugen konnte in den Porsche Supercup einzusteigen, dann auch noch wie es dazu kam, dass ich, fernab vom Motorsport, mehr als 20 Jahre lang im Bereich von Aus- und Weiterbildung weltweit unterwegs war und noch etliche andere Themen.

Alle bisherigen Etappen meiner BLACKGROUND-STORY sowie Berichte von aktuellen Ereignissen, festgehalten mittels der BLACKGROUND-INFO, gibt es zum Nachlesen im DEBIT vom 1. C.A.R. Team Ferlach und auf www.steve-muller.com

Flugfest Ferlach war Publikumsmagnet!



Fotos: Mikula Wolfi / pixabay TUDOREK / artelliii72 / WFranz

Das alljährliche Flugfest des Flugsportclub Ferlach lockte auch diesmal am Wochenende 11. / 12. Juli wieder viele flugbegeisterte Fans auf das Flugfeld in Glainach.

Der Flugplatz in Glainach zählt sicher zu einem der schönsten Naturflugplätze in Kärnten, Daher zog es nicht nur die Einheimischen, sondern Gäste aus nah und fern nach Ferlach. Denn das Programm, das die kleine Fliegertruppe organisiert hatte, konnte sich sehen lassen - Außer den Rundflüge mit den eigenen



Clubmaschinen bzw. Hubschrauber-Rundflügen mit „Senn Air“ gab es ein volles Programm beginnend bei den Rundflügen bis zur Flugsimulation mit dem Segelflug-Simulator.



Bei freiem Eintritt wartete auf die Besucher:

- Panoramaflüge mit einer ANTONOV 2
- Motorkunstflug
- Großmodell-Kunstflug
- Modell-Nachtflugshow am Samstag
- Pilotenparty mit Home-Taxi-Service
- Große Tombola mit attraktiven Preisen

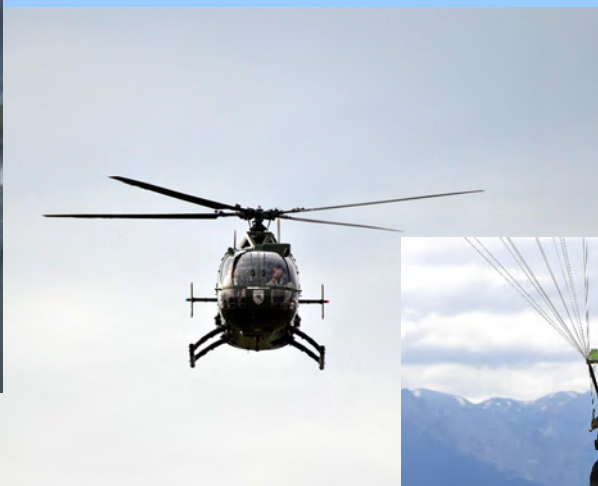
- Fallschirmspringen – Tandem (am Sonntag)
- Informationsstand von Armee und Polizei
- Heli-Panoramaflüge mit "Senn Air" u.s.w.



Eine Premiere bei dem Flugfest feierte auch der militärische Hubschrauber "Black Hawk" der extra für die Besichtigung angefliegen war.

Am Sonntag waren dann die Fallschirmspringer an der Reihe, den Himmel über Glainach für sich zu erobern; beim Tandemsprung bewiesen etliche Neulinge ihren Mut.

Christian Gschwendtner rundete das Spektakel mit seinen einmaligen Modell-Flugvorführungen ab.



Mit an Bord war auch das österreichische Bundesheer sowohl mit dem Black Hawk, als auch mit Militärpolizei.

Erstmals präsent war auch die Polizei mit einem Informationsstand.



Aber auch die "Oldys" waren vertreten. Die "Oldtimer-Runde Ferlach" beeindruckte mit

ihren historischen Motorrädern, die über das Flugfeld "bretterten".





Oldtimertreffen Feld am See

Es ist zwar schon einige Zeit her, aber erst jetzt erreichten uns die Bilder und der begeisterte Beitrag unseres Klubmitglieds Hansi Robin, den wir Euch nicht vorenthalten wollen.

"Eine tolle Veranstaltung, die nicht so bekannt ist findet jedes Jahr auch in Feld am See statt" schwärmt Hansi Robin.

"Das Treffen wird von den "Mirnock Oldies" organisiert. Heuer fand das Fest am 20.06.2026 statt. Der Club versorgt alle Gäste mit herzhaften Essen. Besonders die heimischen Forellenfilets gebraten mit Erdäpfelsalat und die tolle Stimmung ziehen uns jedes Jahr an."

Dass das Essen wirklich gut sein muss zeigen nicht nur die Fotos der vielen Besucher, sonder auch der Umstand dass fast 50% von Hansi's Fotos irgendwas mit Essen zu tun hatten.

Aber keine Angst, das Treffen brachte nicht nur Freunde guter Kulinarik nach Feld am See, sondern tatsächlich auch viele Oldtimer-Fans. Die Besucherinnen und Besucher erwartete eine beeindruckende Schau historischer Fahrzeuge – von klassischen Autos und Mopeds und Motorrädern bis hin zu liebevoll gepflegten Oldtimer-Traktoren.

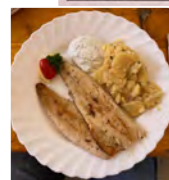
Faszinierend auch die große Zahl mit viel Fachkenntnis restaurierter "Puch-Schammerln" - irgendwo muss in der Gegend ein Puch-Nest sein.

Der Verein "Mirnock Oldies" wurde im Jahr 2004 von Liebhabern alter Motorräder gegründet und zählt heute mehr als 50 aktive Mitglieder.

Für alle Oldtimerfreunde und Interessierte war es eine einmalige Gelegenheit alte Fahrzeuge zu bestaunen, Erfahrungen auszutauschen und einen geselligen Tag in der Gemeinde Feld am See zu verbringen. Dazu Klubmitglied Hansi Robin: *"Wir freuen uns schon auf das nächste Oldie Fest 2027".*



PREISLISTE OLDTIMERTREFFEN 2026



BIER, RADLER 0,5l	4,00.-
1/8 WEISS / ROT	3,00.-
1/4 MISCHUNG WEISS/ROT	3,00.-
MINERAL 0,33l	2,50.-
LIMONADE 0,33l	2,50.-
KAFFEE	2,50.-
Heimisches Forellenfilet gebraten mit Erdäpfelsalat	14,00.-
Gegrilltes Schweinssteak mit Erdäpfelsalat oder Semmel	11,00.-
Bratwurst mit Semmel	8,00.-
Bratwurst mit Erdäpfelsalat	9,00.-
Semmel	1,00.-
KUCHEN / TORTE	3,00.-



BLACKGROUND INFO

Am letzten Wochenende im August gab es wieder das Red Bull Ring Classics. Für eine nationale Veranstaltung mit internationaler Beteiligung entwickelt sich dieser Classic-Event zu einem Fixpunkt im jährlichen Motorsportkalender. Neben den Rennserien der verschiedensten Kategorien waren viele Renngeräte aus mehreren Epochen und auch einige, sehr seltene Exemplare ausgestellt resp. zu bestaunen. Das Top-Highlight waren auch diesmal wieder die beiden Rennen zur BOSS GP Racing Series. Sehr zur Freude der 20.500 Besucher. Mit zweiundzwanzig Teilnehmern im Training und jeweils zwanzig Startern beim ersten Rennen am Samstag sowie auch bei Rennen zwei am Sonntag, gab es in der BOSS GP nicht nur ein volles Teilnehmerfeld, sondern in beiden Läufen sehr spannende Positionskämpfe über die gesamte Renndistanz. Für mich selbst war allerdings schon am Samstag Schluss. Nach gut 62 Jahren im Motorsport nahm ich die Red Bull Ring Classics zum Anlass, mein langjähriges Hobby bzw. meine vielfältigen Tätigkeiten im Motorsport im Kreis meiner Team-EGGO-Freunde aus der Leobener Jugendzeit und auch mit den zahlreichen



Wegbegleitern gemeinsam zu beenden. Das letzte Jahrzehnt wirkte ich im Organisationsteam der BOSS GP Racing Series mit und natürlich wird auch in Zukunft mein Fokus voll auf den Motorsport gerichtet sein. Allerdings nur noch Fan von der Tribüne aus. Als ich einmal



erwähnte, dass wir zu meinem Abschied mit einem Oldtimerbus nach Spielberg kommen werden und dass der Besitzer und einstige Automobil-Staatsmeister Max Zottler seinen Saurer, vom Baujahr 1953, selbst pilotieren wird, waren sie vom Red Bull Ring sehr erfreut und stellten uns inmitten der Fanzone einen separaten Platz bereit. Am Samstag fuhren wir in der Früh in Leoben-Göß los. Ich war richtig überrascht, welche Freude ich mit

der Idee bei meinen Team-EGGO Freunden auslöste. Allerbeste Stimmung im Bus bei der Fahrt nach Spielberg. Als wir dann mit dem Oldy ins Fahrerlager einfuhren, wurde der Bus von den Fans gleich umringt. Doch noch mehr erstaunt war ich, als wir am Abend zu unserer Heimfahrt starteten. Von der Fanzone an über die Fahrerlagerausfahrt und durch den Tunnel bis hinaus zum Bereich der Haupteinfahrt vom Red Bull Ring wurde dem Oldy-Bus von allen Seiten zum Abschied überschwänglich zugewinkt. Unvorstellbar welche Euphorie der Oldy-Bus von Max auslöste – und für mich ganz persönlich: Schöner kann ein Ende gar nicht sein.

Wir mussten uns von einem unserer treuesten Klubmitglieder verabschieden!

Ende Juli erreichte uns die traurige Nachricht, dass eines unserer ältesten Klubmitglieder unerwartet von uns gegangen ist. Edwin Grilz war ein ruhiger Mensch, aber mit vollem Herzen ein Motorsportler, auch wenn er selbst nicht aktiv an Bewerbungen teilnahm.

Man sah es Edwin an, dass es ihm Freude bereitete mit anderen Klubmitgliedern über ihre Erlebnisse zu plaudern und ihre Abenteuer zu hören.

Am 29. Juli 2026 ist unser jahtzehntelanges Klubmitglied friedlich entschlafen. Für uns wird Edwin mit seiner, stets hilfsbereiten Art für immer in bester Erinnerung bleiben.

Die Verabschiedung fand am 13. August in Viktring statt.



*Vater in deine Hände
sei Anfang und Ende,
sei alles gelegt.*

Nach einer erfüllten Lebensreise steht ein gutes Herz still. Mit dem Gefühl tiefen Dankes für all das, was du uns warst und gabst, nehmen wir Abschied von

Herrn
Edwin Grilz

* 06.11.1943 † 29.07.2026

der am Mittwoch, dem 29. Juli 2026, im 83. Lebensjahr,
nach kurzer Krankheit, von uns gegangen ist.



Der junge finnische Star und sein Beifahrer Marko Salminen haben etwas Einzigartiges geschafft: Sie fuhren ihre ersten drei Siege in aufeinanderfolgenden WRC-Läufen ein. Während seine jüngsten Erfolge auf den schnellen Straßen Estlands und Finnlands sein Gefühl für Tempo unter Beweis stellten, basierte Pajaris Erfolg in Südamerika darauf, dass er auf paraguayischen Straßen größere Schwierigkeiten vermied.



Paraguay feierte 2025 ein triumphales Debüt mit einzigartigen Wertungsprüfungen auf rotem Lehm. Die Straßen können beim ersten Durchgang weich sein, werden aber schnell ausgefahren, und der Grip ändert sich blitzschnell. Plötzliche Regenschauer können die Bedingungen abrupt verändern - Angesagter Starkregen hielt die Teams in Atem – die Toyota GR YARIS Rally1-Fahrzeuge wurden sogar mitten in der Rallye mit dem Schnorchelsystem der Safari Rally Kenya ausgestattet. Dazu bleibt der feine Staub in der Luft hängen und behindert die Sicht des nachfolgenden Teams. Der raue Belag und die scharfen Steine im lehmartigen Untergrund in Kombination mit den hohen Temperaturen stellten Reifen, Fahrzeuge und Fahrer gleichermaßen auf die Probe.

Pajari lag am Freitagmorgen noch auf dem siebten Gesamtrang, beendete aber den Tag in Führung, da die anderen Fahrer mit größeren Problemen zu kämpfen hatten. Am Samstag baute er seinen Vorsprung kontinuierlich auf 24,1 Sekunden aus und sicherte sich schließlich den Sieg mit 25,8 Sekunden Vorsprung.

Der WM-Führende Toyota-Pilot Elfyn Evans fuhr zusammen mit seinem Beifahrer Scott Martin eine gewohnt souveräne Rallye und belegte den vierten Gesamtrang. Damit bleiben sie in der Meisterschaft weiterhin in Führung. Evans verlor aufgrund eines Reifenschadens rund eine Minute. Am Ende verpasste er einen Podiumsplatz nur um 5,1 Sekunden.

Das koreanische Hyundai-Team war in Paraguay extrem stark: Haydon Patton wurde Zweiter und Thierry Neuville Dritter. Adrien Fourmaux lag lange auf dem zweiten Platz, fiel aber nach einem plötzlichen Regenschauer auf der Power Stage aus dem Kampf um die Podiumsplätze zurück. Damit wird die WRC wieder spannend, denn wir können uns auf weitere Duelle der beiden "ewigen Konkurrenten" Toyota und Hyundai freuen.

Fotos: TOYOTA GAZOO Racing / Hyundai Motorsport / Red Bull Media





1 ST		WRC		FIA FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP		WRC UENO RALLY DEL PARAGUAY		live	FIA
SAMI PAJARI						ENCARNACION 2 - WOLF POWER STAGE			STOWA WATCHES
2 ND						OVERALL CLASSIFICATION		STAGE 22/22	
HAYDEN PADDON									
1	SAMI PAJARI	FIN	MARKO SALMINEN	FIN	TOYOTA	3:13:28.5			
2	HAYDEN PADDON	AUS	JOHN KENNARD	AUS	HYUNDAI	+25.8			
3	ADRIEN FOURMAUX	FRA	ALEXANDRE CORIA	FRA	HYUNDAI	+40.0			
4	ELFYN EVANS	GBR	SCOTT MARTIN	GBR	TOYOTA	+45.1			
5	OLIVER SOLBERG	SWE	ELLIOTT EDMONDSON	GBR	TOYOTA	+2:57.0			
6	JOSHUA MCERLEAN	IRL	EDIN TREACY	IRL	FORD	+4:19.0			
7	DIEGO DOMÍNGUEZ	ARG	ROGELIO PEÑATE	ESP	TOYOTA	+7:40.5			



Marko Salminen/Sammi Pajari
Sieger der Rallye Paraguay

1 ST		WRC		FIA FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP		DRIVERS' CHAMPIONSHIP		live	FIA
ELFYN EVANS						AFTER ROUND 11			STOWA WATCHES
2 ND									
SAMI PAJARI									
1	ELFYN EVANS	GBR	TOYOTA	216 PTS					
2	SAMI PAJARI	FIN	TOYOTA	196 PTS					
3	OLIVER SOLBERG	SWE	TOYOTA	175 PTS					
4	TAKAMOTO KATSUTA	JPN	TOYOTA	160 PTS					
5	ADRIEN FOURMAUX	FRA	HYUNDAI	149 PTS					
6	SÉBASTIEN OGIER	FRA	TOYOTA	148 PTS					
7	THIERRY NEUVILLE	FRA	HYUNDAI	129 PTS					

WRC		FIA FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP		WRC MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP		live	FIA
				AFTER ROUND 11			STOWA WATCHES
1	TOYOTA GAZOO RACING WRT	TOYOTA	554 PTS				
2	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	HYUNDAI	381 PTS				
3	TOYOTA GAZOO RACING WRT2	TOYOTA	210 PTS				
4	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	FORD	138 PTS				

#WRC #WRCdelParaguay

WRC.COM



In sieben Monaten kann viel passieren. Seit das Audi Revolut F1® Team Mitte Januar seinen ersten Rennwagen, den R26, vorgestellt hat, liegen zwölf Grand Prix, das Renndebüt, sportliche Höhepunkte, besondere in der Konstrukteurswertung hinter dem Team.

2026 Season Overview

R01 MEL	HUL	DNS	BOR	P9	Points 2
R02 CHI	HUL	P11	BOR	DNS	
R03 JPN	HUL	P11	BOR	P13	
R04 MIA	HUL	DNF	BOR	P12	
R05 CAN	HUL	P12	BOR	P13	
R06 MCO	HUL	P13	BOR	P11	
R07 BCN	HUL	DNF	BOR	P11	
R08 AUT	HUL	P12	BOR	P11	
R09 GBR	HUL	DNF	BOR	P9	Points 4
R10 BEL	HUL	P13	BOR	P8	Points 4
R11 HUN	HUL	P9	BOR	P11	Points 2

Und Audi kann eine gute Halbzeit-Bilanz ziehen:

Das Audi Revolut F1® Team baute seine Serie auf vier Rennen in Folge in den Punkten aus, nachdem Nico Hülkenberg beim Großen Preis der Niederlande mit einer starken Fahrt den achten Platz belegte.

In dem ereignisreichen Rennen, das zugleich das vorerst letzte Formel 1 Rennen an diesem Austragungsort markierte, zeigte das Team eine starke Leistung und meisterte die Herausforderungen auf dem Weg zu vier Punkten.

Links die Übersicht über sie bisher erzielten Punkte (noch ohne GP Niederlande)





Foto: Fotos: wikimedia United Autosports

Die Formel 1 kehrt 2026 nach neun Jahren nach Malaysia zurück. Sepang ersetzt Bahrain und bringt ein zusätzliches Rennen in den Rennkalender.

Nachdem der Große Preis von Bahrain im Frühjahr abgesagt werden musste - DANKE Donald - einigte sich die FIA auf einen Ersatz dieses Rennens. Die Formel 1 kehrt nach neun Jahren Pause wieder nach Malaysia zurück. Gefahren wird am 4. Oktober 2026 auf dem Sepang International Circuit.

Offiziell läuft das Rennen unter dem Namen „Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix in Malaysia“. Bahrain bleibt damit Namensgeber des Grand Prix und soll sich auch finanziell an der Austragung beteiligen. Mit der Rückkehr nach Sepang schließt die Formel 1 eine Lücke im Kalender und erweitert die Saison wieder um ein Rennen.

Der Rennkurs liegt etwa 75 Kilometer von Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, entfernt inmitten von tropischen Wäldern. Dort müssen die Formel-1-Teams mit hohen Temperaturen und einer sehr hohen Luftfeuchtigkeit von bis zu 90 Prozent rechnen. Starke Tropenregen verursachten einmal sogar den Abbruch des Rennens.

Bereits von 1962 bis 1995 fanden mit Unterbrechungen insgesamt 18 Große Preise von Malaysia bei verschiedener Rennserien statt. Hauptsponsor war der Ölkonzern Petronas, der seit 1995 in die Formel 1-Arena mit dem Sponsoring des Red Bull-Sauber PETRONAS F1-Teams eintrat. Diese Bemühungen wurden 1999 noch verstärkt, als der Ölkonzern sich die Titelsponsoringrechte für den Grand Prix in Malaysia sicherten.

Nachdem Verhandlungen zwischen Liberty Media und der malaysischen Regierung gescheitert waren, fand der GP von Malaysia 2017 zum vorerst letzten Mal statt. Rekordsieger ist Sebastian Vettel mit vier gewonnenen Rennen.

Für die Teams bleibt mit dem eingeschobenen Rennen im prall gefüllten Herbstprogramm nur weniger Zeit zum Durchschnaufen. An sieben aufeinanderfolgenden Wochenenden werden sechs Grand Prix im Herbst ausgetragen.



An Marc Marques führt keinn Weg vorbei



aber KTM holt auf!

Der Grand Prix von Aragon am 30. September verlief ganz nach dem Geschmack des spanischen Publikums - 3 Rennen, 3 Siege von spanischen Fahrern in den Klassen Moto1 1 & Moto2 und in der MotoGP! Superstar natürlich Marc Márquez der in seinem "Königreich Aragonien" nichts anbrennen ließ und sowohl den Sprint als auch das Hauptrennen klar für sich entschied.



Pedro Acosta vom Red Bull KTM Factory Racing Team untermauerte seine Ambitionen auf eine Top-3-Platzierung in der MotoGP-Weltmeisterschaft 2026 mit einem zweiten Platz beim MotoGP von Aragón am Sonntag. Es war sein erster Podiumsplatz seit dem Großen Preis von Ungarn im Juni. Bereits im Sprintrennen am Samstag, das Marc Márquez vor seinem Bruder Álex gewann, belegte der KTM-Pilot den vierten Platz.



Fotos: Red Bull Content Pool / Ducati Medi / wikicommon

Beim Grand Prix am Sonntag zeigte Acosta eine starke Leistung. Bereits in der ersten Runde schob er sich, vom 6. Platz startend, hinter dem Führenden Marco Bezzecchi und Marc Márquez auf den dritten Platz vor.

Als Márquez in Runde 6 die Führung übernahm, folgte ihm Acosta, überholte Bezzecchi und schob sich auf den zweiten Platz vor. Von dort aus kämpfte er hart, um den neunmaligen Weltmeister unter Druck zu setzen, konnte den Ducati-Fahrer aber nicht mehr einholen und überquerte die Ziellinie 1,7 Sekunden hinter seinem Landsmann, während Bezzecchi den dritten Platz verteidigte.

Der zweite Platz in Aragon brachte Acosta auf den sechsten Platz in der Fahrerwertung, nur 67 Punkte hinter dem Führenden Jorge Martín. Mit noch neun ausstehenden Grand Prix im Jahr 2026 hat er gute Chancen im Rennen um eine Top-3-Platzierung in der Weltmeisterschaft.

Auch die anderen KTM-Piloten zeigten durch gute Platzierungen einen Aufwärtstrend bei KTM an.

Aragón Grand Prix result

1. Marc Márquez	ESP	Ducati Lenovo Team	
2. Pedro Acosta	ESP	Red Bull KTM Factory Racing	+1.754s
3. Marco Bezzecchi	ITA -	Aprilia Racing	+3.629s
4. Álex Márquez	ESP	BK8 Gresini Racing MotoGP	+8.687s
5. Jorge Martín	ESP	Aprilia Racing	+12.572

MotoGP Fahrerwertung

1. Jorge Martín	ESP -	Aprilia Racing	256 points
2. Marc Márquez	ESP	Ducati Lenovo Team	237
3. Marco Bezzecchi	ITA -	Aprilia Racing	232
4. Fabio Di Giannantonio	ITA	Pertamina Enduro VR46 RT	208
5. Ai Ogura	JPA	SuperFile Trackhouse Team	203



highspeed - herbst

Servus Liebe Motorsportfans,

„Rennfahren ist Leben. Alles davor oder danach ist nur Warten.“
Das Zitat von Steve McQueen bringt es auf den Punkt. Aber das Warten hat bald ein Ende!

Unser Trackday-Herbst steht vor der Tür! Wir können es kaum erwarten, gemeinsam mit dir den Asphalt zum Glühen zu bringen.

Wir laden dich herzlich zu unseren Spätsommer-Events ein. Egal, ob du die Ideallinie perfektionieren, dein Fahrzeug an die Grenzen bringen oder nur puren Fahrspaß erleben willst – hier bist du genau richtig.

Herbst Highlights am Wochenende:

- Samstag 26. September - Red Bull Ring Trackday
- Samstag 03. Oktober (Feiertag) - Salzburgring Trackday

Trackday Red Bull Ring Samstag 26. September 2026

Erlebe die Faszination der modernen Formel-1-Strecke inmitten der Steiermark.

Schnelle Kurven und packende Höhenunterschiede warten auf dich!

- Fahrzeit von 08:30 bis 17:00 Uhr (Mittagspause 12:00–13:00 Uhr),
- Fahrerbesprechung zu Beginn.
- Fahrzeuge: Straßen- und Rennfahrzeuge aller Art sind zugelassen, auch Slicks sowie Young- und Oldtimer
- Limits & Regeln: Maximal 30 Fahrzeuge, aufgeteilt in 3 Gruppen (30-minütige Turns), Lautstärkebeschränkung auf 100 dB, Helmpflicht
- Kosten (Basis): 690,00 € (Buchungen und Infos direkt über den RSA Shop der Reischl Speed Academy).
- Inklusive: Snacks sowie heiße und kalte Getränke für den Fahrer.



Trackday Salzburgring Samstag 03. Oktober 2026

Der legendäre Highspeed-Kurs fordert Mensch und Maschine heraus.

Der perfekte Saisonabschluss im goldenen Oktober (Feiertag in Deutschland).

03.10.2026 SALZBURGRING 390 €

Anmeldungen:





Am 16. September kehrt Max Verstappen zu seinen Rennsportwurzeln zurück. Auf der Rennstrecke von Silverstone in England wird er versuchen, 100 Fahrer einzuholen bzw zu überholen. Red Bull plant ein Monsterrennen das mit 101 Karts am Start das größte Kart-Rennen sein wird, das die Welt je gesehen hat – ein spannendes Live-Erlebnis für Sportfans weltweit. Auf Disney+ wird es weltweit live zu sehen sein.



Max wird bei diesem Rennen an der Spitze des Feldes fahren. Allerdings ist angesichts der schieren Anzahl an Konkurrenten der Ausgang dieses Rennens alles andere als sicher. Denn 100 Autos zu überholen wird extrem schwierig.

Bevor er zu WM-Titel und Formel 1-Siegen kam erklärte Max Verstappen: „Im Kart lernt man alle Grundlagen: Starts, Verteidigen, Überholen. Ich habe natürlich einen großen Teil meines Lebens mit Kartfahren verbracht, daher ist es immer schön, dorthin zurückzukehren“. Zur Frage, wie schnell er sich wieder auf das Kart umstellen kann, fügte er hinzu: „Es geht darum, ein Gefühl für den Grip des Karts zu bekommen. Ich bin so viele Jahre Kart gefahren, dass man ganz natürlich wieder hineinfindet.“

Zum Glück für alle Zuschauer liebt Verstappen Herausforderungen, besonders solch gewaltige wie diese, die seinem unbändigen Siegeswillen entgegenkommen. Auf die Frage, worauf er sich am meisten freue, antwortete er: „Einfach das Spektakel vor meinen Augen zu sehen.“



Die Strecke wird eigens für diesen Spektakel entworfen – Eine Strecke für 101 Fahrer gleichzeitig – so etwas hat es noch nie gegeben. Das wird also eine sehr spannende Sache. Red Bull absolvierten bereits einen Testtag, um herauszufinden, wie sich ein spannendes, aber chaotisches Kart-Rennen mit 101 Fahrern anfühlen wird. Dabei hat Max 50 geschafft, und selbst das war in der vorgegebenen Zeit eine Herausforderung. Max hat also eine gewaltige Aufgabe vor sich.

Wingsuite Pilot schlängelt sich durch die magischen "Feen-Kamine" in Kappadokien

Marco Waltenspiel, Mitglied des Red Bull Skydive Teams, verwandelte den ikonischen, mit Ballons gefüllten Himmel über dem UNESCO-Weltkulturerbe Kappadokien in einen Hochgebirgs-Slalomparcours durch die "Feen-Kamine" dieser türkischen Landschaft.

Der Red Bull-Athlet absolvierte einen weltweit ersten Wingsuit-Flug bei dem er windige Bedingungen mit Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h meisterte und erneut die Grenzen des menschlichen Flugs ausreizte.

Der Österreicher Waltenspiel ist seit seinem 17. Lebensjahr Fallschirmspringer und war im Wettkampf herausragend, bevor er dem Red Bull Skydive-Team beitrifft, um unvergessliche Projekte wie Megaswing, den allerersten Wingsuit-Flug über die Londoner Tower Bridge mit Marco Fürst 2024 und den spektakulären Teamflug Mont Blanc 2026 zu realisieren.

Für dieses neueste Projekt reiste der 42-Jährige in die Türkei nach Kappadokien – bekannt für seine markanten hohen, kegelförmigen Felsformationen, die "Feen-Schornsteine" genannt werden –, wo der Himmel nach dem Aufstieg im Morgengrauen von April bis November mit Heißluftballons gefüllt ist.

Umfangreiche meteorologische Analysen wurden im Voraus durchgeführt, um die am besten geeigneten Wetterbedingungen für jeden Sprung zu finden. Waltenspiel wurde von Landsmann Fürst begleitet – beide Athleten brachten jeweils eine umfangreiche Erfahrung aus rund 13.000 Flügen mit.

Waltenspiel sprang aus einem Heißluftballon in einer Höhe von etwa 2.800 Metern über Kappadokien und flog durch Heißluftballons, die in unterschiedlichen Höhen positioniert waren, um den Himmel in einen faszinierenden Slalomkurs zu verwandeln und dabei Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h zu erreichen.

Ständig wechselnde Windverhältnisse stellten das größte Hindernis dar, sodass jedes einzelne Manöver eine Prüfung war.

Waltenspiel nach dem Flug:

"Beim Wingsuit-Fliegen arbeitet man immer mit der Natur zusammen, aber bei diesem Projekt begegneten wir auf jeder Höhe unterschiedlichen Winden.

Jedes Mal, wenn ich mich einem Ballon näherte, musste ich meine Linie neu berechnen und innerhalb von Sekunden die richtige Entscheidung treffen.

Diesen Flug in der einzigartigen Atmosphäre Kappadokiens zu absolvieren, machte es zu einer der denkwürdigsten Erfahrungen meiner Karriere."



Red Bull Paddelfest im Augsburger Eiskanal



Bei der zweiten Ausgabe des Red Bull Paddelfest gingen insgesamt 37 Teams, trotz des niedrigen Wasserstands im olympischen Eiskanal in Augsburg auf der Trainingsstrecke, an den Start und sorgten mit selbst gebauten Booten, kreativen Kostümen und jeder Menge Entertainment für beste Stimmung.



Neben Geschwindigkeit zählten vor allem Kreativität, Team-Performance und die Interaktion mit dem Publikum. Zahlreiche Zuschauer:innen säumten die Strecke und feuerten die Crews lautstark an.



Von fantasievollen Konstruktionen bis zu aufwendig inszenierten Auftritten zeigten die Teams, wie viel Herzblut in ihren Projekten steckte.



Eine Jury aus bekannten Wassersportlern beurteilt die Performance und Outfit der Teilnehmer; keine leichte Aufgabe bei so viel Kreativität:

Den Gesamtsieg sicherte sich das Team Die Gorillerinnen. Als letztes Team des Tages gestartet, überzeugte die Crew mit einer witzigen Inszenierung rund um Bananen und Gorilla-Kostüme sowie einer spektakulären Performance auf dem Wasser.



Besonderes Highlight: Der Sprung des "Gorillas" durch einen Reifen sorgte sowohl bei der Jury als auch beim Publikum für Begeisterung.

Nichts für Normalos: Warum Tuning-Fahrzeuge besonderen Schutz brauchen



Fotos: OCC Assekurateur GmbH | KW automotive GmbH

Wer bei Fahrzeug-Tuning heute noch an tiefer gelegte Opel Manta, Fuchsschwanz und Heckspoiler denkt, liegt meilenweit falsch. Moderne Tuning-Enthusiasten investieren oft Summen, die den ursprünglichen Neuwagenpreis des Basisfahrzeugs mühelos verdoppeln oder verdreifachen. Ob Magnesium-Schmiederäder von BBS für bis zu 22.000 Euro, ein KW-V5-High-End-Fahrwerk für 15.000 EUR oder exklusive Triebwerks-Upgrades von Brabus und 9ff für bis zu 110.000 EUR: Was hier auf den Asphalt rollt, sind hochemotionale, wertvolle Unikate auf absolutem Meisterschaftsniveau.

Ein milliardenschwerer Markt, der kontinuierlich wächst.

Umso ärgerlicher, wenn die teuren Umbauten beschädigt werden. Genau für diese automobile Elite schließt Offlane – die neue, spezialisierte Tuningversicherung aus dem Hause OCC – eine langjährige Marktlücke. Offlane ist ein digitaler und unkomplizierter Schutz, der individuelle Umbauten nicht länger als lästiges Risiko, sondern als schützenswertes Kulturgut versteht.



Das strukturelle Problem:

Wenn Individualität durchs Raster fällt

Wer sein Fahrzeug mit viel Liebe zum Detail, unzähligen Arbeitsstunden und erheblichen finanziellen Investitionen modifiziert, stößt bei klassischen Kfz-Versicherungen schnell an frustrierende Grenzen. Das traditionelle Versicherungswesen ist auf Standardisierung ausgelegt: Es kennt meist nur Serienmodelle, feste Typklassen und starre Schwacke-Listen. Mechanische, elektronische oder ästhetische Veränderungen – vom maßgeschneiderten

Widebody-Kit bis zum High-End-Airride-Fahrwerk – passen schlichtweg nicht in das Raster herkömmlicher Anbieter.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Bernd Uhlenbruck, Lead Product Manager bei OCC, hat Offlane mitentwickelt:

„Tuner haben es traditionell schwer, eine passende Kfz-Versicherung zu finden. Standardversicherungen kennen meist nur Serienmodelle. Sie übersehen dabei nicht nur die Liebe zum Detail, sondern auch die teilweise enormen Investitionen in außergewöhnliche Fahrzeuge. Dieser Aufwand wird von Offlane berücksichtigt und versichert“, erklärt er.



Bernd Uhlenbruck, Lead Production Manager bei OCC

Lästiger Papierkram adé

„Bis zu einem Gesamtwert von 100.000 EUR – also Basisfahrzeug plus alle Umbauten – reicht uns in der Regel eine unkomplizierte Online-Selbstbewertung des Besitzers. Erst wenn dieser Wert überschritten wird oder Details unklar sind, fordern wir ein Gutachten an. Das ist digitaler Schutz auf Augenhöhe.“

Der große Vorteil von Offlane:

„Bislang bedeutete Tuning für Fahrzeughalter hauptsächlich eines: unendlicher Papierkram. Jede bauliche Veränderung musste manuell gemeldet und meist über teure Wertgutachten nachgewiesen werden. Am Ende stand oft eine intransparente, kaum nachvollziehbare Kalkulation der Versicherer.“

Mit Offlane brechen wir diese veralteten Strukturen auf. Bis zu einem Gesamtwert von 100.000 EUR – also Basisfahrzeug plus alle Umbauten – reicht uns in der Regel eine unkomplizierte Online-Selbstbewertung des Besitzers. Erst wenn dieser Wert überschritten wird oder Details unklar sind, fordern wir ein Gutachten an. Das ist digitaler Schutz auf Augenhöhe“, so Bernd Uhlenbruck.



Milliarden-Markt Tuning wächst kontinuierlich

Wirtschaftsfaktor Fahrspaß – wie groß ist der deutsche Tuningmarkt wirklich?

Dirk Kreidenweiß, Geschäftsführer vom Verband der Automobil Tuner (VDAT e.V.), verweist im Gespräch

Auf Augenhöhe mit der Tuning-Community

„Die Tuning-Szene lebt von einer unbändigen Leidenschaft, die man nicht vom Schreibtisch aus verstehen kann. Für uns ist es deshalb elementar, genau dort zu sein, wo diese automobilen Kultur pulsiert – direkt auf den Events, mitten im Geschehen.“

mit dem OCC-Magazin auf die neue Tuningstudie der BBE Automotive. So interessiert sich fast jeder vierte deutsche Autofahrer (22 %) grundsätzlich für das Veredeln von Fahrzeugen. Rechnet man die

konkreten Tuning- und Kaufabsichten auf die zugelassenen Pkw im Land hoch, ergibt sich eine beachtliche Kernzielgruppe von bis zu drei Millionen technikbegeisterter Personen. Dass es sich dabei nicht um billiges Basteln handelt, untermauert der Blick in die engagierte Kernszene:

Hier liegen die durchschnittlichen Ausgaben für bereits realisierte Umbauten bei stolzen 7.000 EUR pro Fahrzeug – Tendenz steigend, denn für weitere Modifikationen sind im Schnitt bereits die nächsten 3.700 EUR fest eingeplant. Selbst auf dem Gebrauchtmotor spiegelt sich dieser Wertzuwachs wider, wo bereits 5 % aller angebotenen Tuning-Fahrzeuge die magische Grenze von 100.000 EUR Gesamtwert knacken. Dabei beweist die Community enormen Weitblick: Mehr als ein Drittel (37 %) der Befragten geht laut Studie fest davon aus, dass die Individualisierung zukünftig auch bei Elektroautos eine zentrale Rolle spielen wird.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Ein Drittel der deutschen Autofahrer ist tuning-affin

VDAT-Geschäftsführer Dirk Kreidenweiß: „Unsere Tuningstudie belegt schwarz auf weiß, dass die Leidenschaft für maßgeschneiderte Fahrzeuge ein breites, werthaltiges Marktsegment darstellt. Knapp ein Drittel der deutschen Autofahrer ist als Tuning-affin zu bezeichnen und investiert erhebliche Summen in die automobilen Perfektion. Die Erhebung versachlicht die öffentliche Diskussion und zeigt deutlich, dass professionelle Umbauten kein Randgruppenthema sind, sondern technologische Innovationen vorantreiben und tausende hoch qualifizierte Arbeitsplätze in Handel und Handwerk sichern. Und wir freuen uns natürlich, wenn sich Versicherer dem Thema Tuning stellen und sehen hier enormes Marktpotenzial.“



Schnell und unkompliziert mit dem Handy

Schnell und unkompliziert mit dem Handy
Dieses enorme Marktpotenzial spiegelt sich auch in der strategischen Ausrichtung von Offlane wider. Für OCC erschließt sich mit der neuen Marke eine vollkommen neue, junge und hochdynamische Zielgruppe, die eine ganz eigene Sprache spricht. Wie wichtig der direkte Kontakt zu dieser Community ist, zeigt der Auftritt der neuen Marke Offlane bei Tuning-Events und Messen.

Dazu Raimund Jebens, Head of Marketing bei OCC:

„Die Tuning-Szene lebt von einer unbändigen Leidenschaft, die man nicht vom Schreibtisch aus verstehen kann. Für uns ist es deshalb elementar, genau dort zu sein, wo diese automobilen Kultur pulsiert – direkt auf den Events, mitten im Geschehen.“

Das überwältigende, positive Feedback hat uns gezeigt, dass die Community lange auf einen Anbieter wie Offlane gewartet hat. Wir beweisen hier, dass moderner Versicherungsschutz den verstaubten Papierkram hinter sich lässt und absolut unkompliziert sowie digital funktionieren muss. Während des Projekts hat niemand Lust auf ewige Korrespondenz und Bearbeitungszeiten, da erwarten die Nutzer – völlig zurecht – einfache und digitale Prozesse, bspw. zur Selbstbewertung des Fahrzeugs.

Aber es geht auch um Respekt und Verständnis. Wir positionieren uns bewusst als Teil der Szene, sind mit den Tunern auf Augenhöhe und im ständigen Dialog, um ihr Projekt sauber versichert auf die Straße zu bekommen.“

Am Ende zeigt sich: Wer mit viel Herzblut und hohem finanziellem Einsatz ein ganz persönliches Kunstwerk auf die Räder stellt, braucht im Ernstfall einen Schutz auf Augenhöhe. Denn Tuning ist schon lange weit mehr als Manta, Fuchsschwanz und Spoiler ...Dieses enorme Marktpotenzial spiegelt sich auch in der strategischen Ausrichtung von Offlane wider. Für OCC erschließt sich mit der neuen Marke eine vollkommen neue, junge und hochdynamische Zielgruppe, die eine ganz eigene Sprache spricht. Wie wichtig der direkte Kontakt zu dieser Community ist, zeigt der Auftritt der neuen Marke Offlane bei Tuning-Events und Messen.

OCC

Wir versichern Klassiker.

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: >>





Jahre Mercedes-Benz

Bruno von Rotz

Vor 100 Jahren formt sich die Marke Mercedes-Benz:
Am 28. und 29. Juni 1926 wird die damalige Daimler-Benz AG gegründet. Ein Meilenstein ist die Anmeldung des Markenzeichens am 21. August 1926:



Der Mercedes Stern der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) ist umrandet vom Lorbeerkranz von Benz & Cie. mit den eingebetteten Wortmarken Mercedes und Benz. Dieses Signet tragen Mercedes-Benz Fahrzeuge bis heute. Es gehört zu den international bekanntesten und wertvollsten Zeichen."

So steht es auf der Presseseite von Mercedes-Benz und man muss heutzutage ja schon richtig froh sein, wenn sich ein Hersteller noch um seine Geschichte und Tradition kümmert. Mercedes-Benz tut dies tatsächlich mit beträchtlichem Aufwand. Gratulation zum 100-jährigen Jubiläum, auch wenn das mit den Daten nicht so einfach ist, denn die Wortmarke

wurde offenbar schon am 25. April 1925 beim Patentamt angemeldet.

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, Mercedes-Benz besonders umfangreich dokumentiert auf Zwischengas, so etwa mit einer eigenen Markenseite.



Als aber alles abgesegnet und unterschrieben war, da machte die neue Marke vorwärts. Schon am 29. Oktober 1926 trat man mit Weltpremieren (u.a. Mercedes-Benz 8/38 PS (W 02), 12/55 PS (W 03)) auf der Berliner Automobil-Ausstellung auf, die bis zum 7. November 1926 dauerte.

Und seither folgt Stern um Stern. Wir wollen hier nicht die ganze Geschichte herunterbeten, schliesslich haben wir gerade Mercedes-Benz besonders umfangreich dokumentiert auf Zwischengas, so etwa mit einer eigenen Markenseite.

Mach mit am 12. September beim

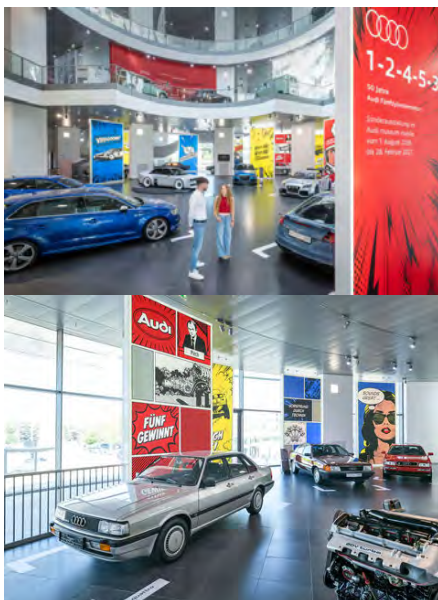
- Sportlich, mit Gleichmässigkeits-Prüfungen
 - Touristisch, Cruisen durch schöne Landschaft
- Sonderkonditionen für Teams, die erstmals am sportlichen Bewerb teil nehmen!

Mehr Info: >>





50 Jahre Audi-Fünfzylinder



Die Geschichte der Audi Fünfzylindermotoren beginnt 1976 mit der Präsentation des Audi 100 der zweiten Generation. Er soll gegenüber dem Vorgänger höher positioniert werden und so diskutieren die Audi-Ingenieure in der Entwicklungsphase den Einsatz von Fünfzylinder- und Sechszylinder-Reihenmotoren.

Letztere scheiden aufgrund des benötigten Bauraumes und der ungünstigen Gewichtsverteilung aus.

Basierend auf dem 1972 erstmals im Audi 80 vorgestellten Vierzylinder-Reihenmotor entsteht so der Fünfzylinder-Ottomotor EA 828. Er verhilft dem Audi 100 der zweiten Generation zu einem Mehr an Leistung und Prestige und wird – in verschiedenen Ausbaustufen – die nächsten Jahrzehnte Motorentechnologie bei Audi auf ganz besondere Weise prägen.

Der spezielle Klang des Fünfzylinders entsteht durch die ungerade Zylinderanzahl und die besondere Zündfolge 1-2-4-5-3. Dabei arbeiten abwechselnd direkt benachbarte und weit voneinander entfernte Zylinder in einem Zünd-

abstand von 144 Grad Kurbelwellendrehwinkel, der zugunsten der bestmöglichen Laufruhe gewählt wird. Eine moderne Einspritzanlage steigert beim Topmodell Leistung, Effizienz und Kraftentfaltung.

Der erste Audi Fünfzylindermotor mit 2.144 cm³ Hubraum im Audi 100 5E leistet 100 kW (136 PS). Er beschleunigt das Auto in 9,5 Sekunden auf 100 km/h und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.

Bereits 1978 präsentiert Audi die erste Fünfzylinder-Dieselsversion: einen Saugdiesel mit zwei Litern Hubraum und 51 kW (70 PS). Ein Jahr später debütiert der erste Fünfzylinder-Benziner mit Turboaufladung im damaligen Topmodell, dem Audi 200 5T (125 kW / 170 PS).

Zum runden Geburtstag lässt es Audi sich nicht nehmen, seine ganz speziellen Fünfzylinder-Kandidaten auch im Audi-Museum in Ingolstadt auszustellen. Vom 1. August 2026 bis zum 28. Februar 2027 stehen 14 Fahrzeugexponate mit der besonderen Zündfolge "1-2-4-5-3" am Audi Forum.





Das Phantom aus Alu:

Warum dieser
Ur-Porsche
allen die
Show stiehlt

Fotos: M. Barbach Classic & Motor Manufactur GmbH | RM Sotheby's | Porsche AG

So müssen sich Ingenieure vor fast einem Jahrhundert die Autos der fernen Zukunft vorgestellt haben: Mit seinen vollständig verkleideten Radhäusern, der tropfenförmigen Passagierkanzel und einer geschmeidigen Aluminiumhaut wirkt der Porsche Typ 64 eher wie das Traumauto von Flash Gordon oder ein Stromlinien-Batmobil – kurzum: ein zeitgetreuer Requisitentraum aus einem alten Science-Fiction-Film.

Beim Gaisbergrennen 2026 in Salzburg zog der silbrige Porsche die Besucher und ihre Smart-phone-Linsen magisch an: Wann immer Michaela Barbach den Wagen an den Start rollte, zückten Zuschauer wie Fotografen synchron die Kameras. Er avancierte mühelos zum meistfotografierten Exoten des Wochenendes. Was aber steckt hinter dieser utopischen Silhouette? Es ist die spektakuläre Rekonstruktion



des legendären Berlin-Rom-Wagens von 1939. Wir erklären, welche historische Dramatik und wie viele tausend Stunden leidenschaftlicher Handarbeit hinter diesem außergewöhnlichen Publikumsliebbling stecken.

Das Original: der Porsche Typ 64 in der Porsche-Villa in Stuttgart 1939. Für das geplante Rennen Berlin-Rom konstruierte Porsche eine Sportversion des Volkswagens, den Porsche Typ 64 („Berlin-Rom-Wagen“). Der Wagen hatte eine strömungsgünstige Alu-Karosserie und einen auf 40 PS leistungs-gesteigerten Motor. Damit erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von **140 km/h**.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Der Traum von der Hochgeschwindigkeits-Fernfahrt

Ende der 1930er-Jahre sollte das geplante Fernrennen von Berlin nach Rom die Leistungsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie auf den neuen Autobahnen demonstrieren. Ferdinand Porsche und sein Konstruktionsbüro entwickelten im Frühjahr 1939 auf Basis des KdF-Wagens eine extrem stromlinienförmige Aluminium-Karosserie: den Typ 60K10, besser bekannt als Porsche Typ 64. Das Design von Erwin Komenda und die von Josef Mickl berechnete Aerodynamik waren ihrer Zeit weit voraus: Mit einem hervorragenden cw-Wert von 0,385, verkleideten Radausschnitten und einer

strömungsoptimierten Fahrgastzelle erreichte das Leichtgewicht trotz überschaubarer Motorleistung eine praktische Höchstgeschwindigkeit von rund 145 km/h (theoretisch sogar über 170 km/h).

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verhinderte das Rennen jedoch. Von den drei gebauten Exemplaren überstand nur ein einziges Fahrzeug das Kriegsende vollständig. Der Tiroler Rennfahrer Otto Mathé kaufte den Wagen 1949 und fuhr damit jahrelang siegreich Rennen.

Ein kühner Entschluss in Kottingbrunn

Die Geschichte der Wiedergeburt begann nach dem Tod von Otto Mathé im Jahr 1995. Als der Rennfahrer Dr. Thomas Gruber das gealterte Original kaufte, wurde es 1998 vom renommierten Porsche-Spezialisten Michael Barbach in Niederösterreich restauriert und wieder auf Linkslenkung zurückgebaut. 2008 wechselte das historische Original erneut den Besitzer. Michael Barbach beschloss, für sich selbst eine perfekte Hommage zu erschaffen. „Wenn man einmal die Magie und diese vollkommene Aerodynamik des Ur-Porsche aus der Nähe spüren durfte, lässt einen das nicht mehr los“, erinnert sich der Erbauer (im Foto re.). „Für uns war klar: Wir wollten dieses Fahrzeug nicht einfach nur nachbauen, sondern die Seele des originalen Entwurfs von 1939 exakt so einfangen, wie Ferdinand Porsche ihn erdacht hatte.“



Tausende Stunden handwerkliche Perfektion

Da historische Ersatzteile schlichtweg nicht existierten und Bildmaterial spärlich war, gestaltete sich die Rekonstruktion als extrem komplex. Im Mai 2014 – nach jahrelanger Bauzeit und tausenden Arbeitsstunden – stand der Stromlinien-Porsche schließlich vollendet auf den Rädern. Auf einem maßgefertigten Holzgerippe wurden die Aluminiumbleche von Hand über die Formen getrieben. Scheiben wurden von Künstlern eigens gebogen, Leuchten und unzählige Kleinteile in mühevoller Detailarbeit nachgebaut. Barbach orientierte sich dabei optisch an Fahrzeug Nr. 1 des Ursprungsjahrgangs 1939. „Dieses Projekt hat uns als Werkstatt-Team alles abgefordert“, beschreibt Werkstättenleiterin Michaela Barbach (sie ist die Tochter von Michael Barbach) den Entstehungsprozess. „Man arbeitet nicht nach modernen CAD-Daten, sondern tastet sich mit Geduld, Augenmaß und tiefem Respekt vor dem historischen Handwerk voran. Das Biegen und Dangeln der Aluminiumhaut erfordert absolute Präzision – ein falscher Schlag, und man fängt von vorne an.“



Wir versichern
Klassiker.

Fahrgefühl: Pure Entschleunigung auf der Bergstrecke

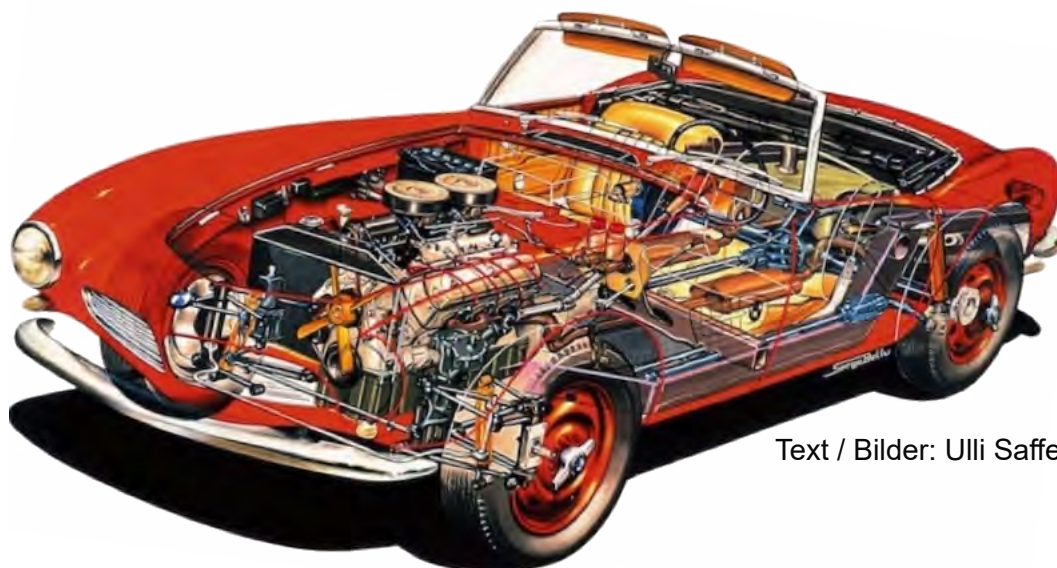
Wer den Porsche 64K10 in Bewegung erlebt, begreift sofort die Faszination dieses Fahrzeugs. Beim Gaisbergrennen 2026 bewies Michaela Barbach (im Foto re., links ihre Co-Pilotin Eva Barbach) hinter dem Steuer der Recreation, dass dieser Wagen keineswegs ein reines Museumsstück ist - und mit Erfolg: 3. Platz in der Gesamtwertung der Sportwagen bis 1945. Aber wie fährt sich dieser Ur-Porsche auf der Straße, wie fühlt es sich an? Michaela Barbach: „Der Wagen fährt sich zu modernen Fahrzeugen gegenüber mechanisch, also alles pur und entschleunigt. Das Fahrgefühl ist durch den Heckmotor geprägt, was die Lenkung im Stand zwar schwer, aber in Fahrt überraschend leichtgängig macht.“



Technische Daten & Fakten: Porsche 64K10 (Recreation by Barbach)

- ** Historisches Vorbild: Porsche Typ 64 / VW Typ 60 K 10 (Berlin-Rom-Wagen 1939)
- ** Entwicklungsaufwand: Tausende Arbeitsstunden reiner Handarbeit (Fertigstellung Mai 2014)
- ** Karosserie: Handgetriebenes Aluminium auf maßgefertigtem Holzmodell
- ** cW-Wert: 0,385 (historischer Vorgabewert von 1939)
- ** Spezialanfertigungen: Einzelgefertigte Leuchten, von Künstlern gebogene Scheiben
- ** Motor: Luftgekühlter 4-Zylinder-Boxermotor
- ** Besonderheiten: Vollverkleidete Radhäuser, versetzte Sitzposition, historische Optik in Anlehnung an Chassis 38/41

Der große Durchblick . . . ist vorbei



Text / Bilder: Ulli Safferling

Was haben wir als Kinder sie geliebt, diese Technikbilder, die manchmal als Faltposter in einem Auto-Heft lagen. Und die wir begeistert an die Wand gehängt haben, wenn man sein Traumauto so genießen konnte. Röntgen- oder Durchsichtsbilder haben wir sie auch genannt, weil sie das Innenleben offenbarten. Die Profis heute nennen sie Cutouts.

Es gab die technikrealistischen und die eher grafischen, bei denen von der Seite die Proportionen deutlich wurden. Oder der Hersteller die günstige Raumaufteilung verdeutlichen wollte. Doch sie sind selten geworden. Gefühlt wurden schon seit 2000 nicht mehr solche Bilder gezeigt, während in den 1960ern und 1970ern, das die große Kunst der Grafiker gewesen sein muss.



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.



Verglichen mit modernen Grafikprogrammen, in denen hunderte Ebenen in unglaublicher Tiefenschärfe übereinander liegen, waren es damals grobe Bilder. Trotzdem war es magisch, diese Details alle erkennen zu können. Man konnte erstmals sehen, was sonst unterm Blech unsichtbar war.

Motor, Auspuff, Lenksäule, Träger – quasi bis zur Schraube runter wurde alles offenbar. Das ließ nicht nur staunen, sondern man konnte sich hinein vertiefen und hatte so manchen aha-Effekt – mit dem man auf dem Pausenhof angeben konnte. Vorbei, bis auf wenige Experten wie Günter Schranz macht sich niemand mehr die Mühe, so etwas zu erstellen. Aber vielleicht gibt es auch keine Nachfrage mehr, weil Batterie-SUV einfach nicht mehr sexy sind. Vielleicht hängen aber Kinder von heute einfach keine Autobilder mehr auf.



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.

Heutzutage sind die o.a. "Durchsichtbilder" durch Explosionszeichnungen ersetzt und spielen eine entscheidende Rolle in der Automobilindustrie. Sie verbessern die Effizienz der Fahrzeugproduktion, Wartung und Reparatur.

Darüber hinaus unterstützen sie Design- und Innovationsprozesse sowie die Fehlerbehebung in der Automobilforschung und -entwicklung.

Mit der zunehmenden Digitalisierung und dem Fokus auf Nachhaltigkeit werden Explosionszeichnungen auch in Zukunft unverzichtbare Werkzeuge in der Automobilindustrie sein.

Durch die Integration von Augmented Reality (AR) können Techniker und Ingenieure nun sogar virtuell in die Explosionszeichnungen eintauchen und die einzelnen Komponenten in 3D betrachten.

Dies erleichtert die Fehlerbehebung und verbessert die Effizienz bei Reparaturen und Wartungsarbeiten.



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

