



Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach Ausgabe 8, September 2024



Neue Sieger beim SMS-Classic-Sprint

„Burgen & Schlösser-Classic“
am Samstag,
12. Oktober 2024



Klubabend am
5. September bei
CCC Maik Müller



Das war der SMS-
Classic-Sprint
am 7. September





Beim 1. C.A.R. Team Ferlach spielt die Musi!

Nach der langen Sommerpause legte das 1. C.A.R. Team Ferlach gleich richtig los. Der SMS-Classic-Sprint am Samstag, 7. September 2024, hatte es allerdings nicht leicht, denn in ganz Kärnten und dem näheren „Ausland“ gab es jede Menge hochkarätiger Veranstaltungen

So fand an diesem Samstag das große Finale der Harley-Bikeweek statt. Den traditionellen Höhepunkt der European Bike Week am Faakersee, Kärnten, bildet dabei Europas größte Harley-Parade. Der Start erfolgte wie immer um 12:00 Uhr, also genau zu der Zeit, in der wir gerade mitten im SMS-Classic-Sprint steckten. Dass diese Parade der schweren und originell aufgemotzten Harley-Bikes den einen oder anderen Zuschauer von einer Teilnahme oder vom Zusehen am SMS-Classic-Sprint abhält, ist verständlich.

Die Route der Bikes führte vom Faaker See über Finkenstein, durch das Zentrum von Villach an den Ossiacher See und via Wernberg und Rosegg zurück nach Faak am See; s. auch Bericht auf Seite 15.



Noch mehr Publikum verzeichnete die zeitgleiche "Airpower24" in Zeltweg, die mit Insgesamt rund 250.000 Flugbegeisterten eine, wenn nicht die bestbesuchte Veranstaltung Österreichs war.

Foto: red bull media

Das hält aber unseren Klub nicht davon ab noch in diesem Herbst ein umfangreiches Programm für unsere Mitglieder bzw. für Motorsport-Fans abzuhalten:

- Nach dem interessanten „Garagen-Klubabend“ bei unserem Klubmitglied Maik Müller von Carinti-Classic-Cars (s. Bericht auf Seite 12), folgt gleich ein weiterer Klubabend am 3. Oktober, den Ihr nicht versäumen solltet; mehr dazu in diesem DRIFT auf Seite 4.
- Die neue „Burgen- und Schlösser-Classic“ folgt wenige Tage darauf am 12. Oktober. Sie ist zugleich die letzte Wertung zum Kärntner-Classic-Cup mit der Siegerehrung des KCC.
- Und für unsere traditionelle Jahres-Abschlussfeier solltet Ihr schon jetzt den Freitag, 15. November 2024 vormerken.
- Dass unser Obmann auch bereits an den Terminen für 2025 arbeitet seht Ihr auf der letzten Seite unter „Kommende Veranstaltungen des 1. C.A.R. Teams Ferlach“!

Für „Noch-nicht-Mitglieder“ gilt daher:

Beim 1. C.A.R. Team Ferlach spielt die Musi!



FIGI's ROADBOOK

Eim CTF ist immer was Iso	Seite 2
SMS-Classic-Sprint am 3. Oktober	Seite 3
10. SMS-Classic-Sprint	Seite 5
Kommende CTF-Veranstaltung	Seite 9
Klubabend bei CCC Maik Müller	Seite 11
Bergrennen EM & ÖM	Seite 13
Unterwegs bei Kärntner	Seite 15
WRC Rallye-News	Seite 25
Formel 1 News	Seite 29
News vom MotoGP	Seite 32
Rallye Peking Paris 2024	Seite 38
Rund ums Auto	Seite 43
Kunterbuntes	Seite 52
Termine	Seite 54

INHALT

Beim nächster CTF-Klubabend am Donnerstag, 3. Oktober, erlebt Ihr die Formel 1 hautnah!

Nach dem neuerlichen Erfolg eines „Garagen-Klubabends“ steht beim 1. C.A.R. Team Ferlach bereits ein weiteres Highlight auf dem Programm.

Unser Klubmitglied Harald „Blacky“ Schwarz hat ja ausgezeichnete Kontakte zur BOSS GP Racing Serie über die wir mehrfach berichtet haben. Diese Kategorie entstand 1995 als BOSS Formula-Serie und entwickelte sich zur Euro BOSS-Serie. BOSS ist dabei ein Akronym, das für **Big Open Single Seaters**.



Darüber hinaus hat Blacky auch noch gute Kontakte in die Formel 1 und hier vor allem zu dem ehemaligen „Toro Rosso Team“.

Karl Schuchnig war für die VIP-Gäste von Red Bull Racing zuständig und kennt dadurch nicht nur die Piloten der Formel 1, sondern auch zahlreiche

Formel 1 bieten und von seinen Erlebnissen berichten.

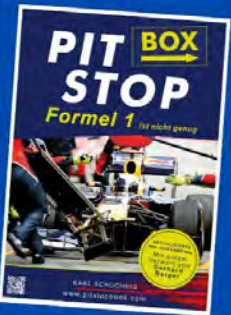
Termin: Donnerstag, 3. Oktober
Beginn 18 Uhr
Ort: GH Plöschenberg.


Formel 1

Hinter den Kulissen

Rennsport-Insider Karl Schuchnig präsentiert sein Buch

Der Kolumnist Karl Schuchnig alias „Chirke Watson“ gibt einen detaillierten Einblick in Sport, Business und Technik und erzählt spannende, lustige und heile Geschichten aus seinem Leben hinter den Kulissen der Formel 1.





Mehr Infos auf Seite 4.



Alle Formel 1 und Motorsportfreunde, auch wenn sie nicht Mitglied des 1. C.A.R. Teams Ferlach sind, sind herzlich eingeladen!

Anmeldungen wegen limitiertem Platz erforderlich bei:

g.mostetschnig@gmx.at
oder
+43(0)660-4647617

Prominente die während der Rennen von ihm bzw. Red Bull betreut wurden.

Beim nächsten Klubabend wird uns Karl Schuchnig einen Einblick in die

Fotos: redbullcontentpool





Die Formel 1 in Kärnten! Am 3. Oktober 2024

Dank unserem Klubmitglied „Blacky“ Schwarz (Foto oben) kommt es am Donnerstag, 3. Oktober, zu einem Besuch eines Insiders der Formel 1, **Karl Schuchnig**.

Dazu unser Klubmitglied Blacky:

„Karl Schuchnig wird von uns „Carlo“ oder auch „Charlie“ genannt.

Ich hatte seinerzeit am Österreichring viele Jahre mit „Carlo“ in Form von Fahrerlehrgängen, Fahr-sicherheitstrainings und Anti-Schleuderkursen zusammen-gearbeitet.

Das war zu jener Zeit wo wir intensiv auch die Auto-slaloms in Ferlach und Minimundus hatten bzw. die Karawanken-Rallye auf ihrem Höhepunkt war.



Fotos: CTF-Archiv

Zu dieser Zeit entstand der Kontakt zu Ron Dennis / McLaren und Carlo, der für die Betreuung der VIP-Gäste von McLaren bei den Formel 1 Rennen zuständig war.



Als Didi Mateschitz dann Jaguar F1 kaufte und Red Bull Racing gründete, war Carlo von der ersten Stunde an für die VIP-Gäste von Red Bull Racing der Ansprech-Partner.

Das hatte er danach über 20 Jahre lang gemacht. Jetzt macht er es nur noch bei ausgewählten F1-Rennen“.

Der gebürtige Steirer aus Fohnsdorf, war mit 16 Jahren als

„Charlie Watson“ der jüngste Mitarbeiter von McLaren und schon mit dabei als der neue Österreichring, die erste permanente Rennstrecke im ganzen Land, im Jahr 1970 zum ersten Mal Schauplatz eines „Formel 1 Grand Prix“ wurde.

„Mein Onkel besaß eine VW-Werkstatt. McLaren mietete vor dem Rennen einen Teil der Werkstatt. Es standen drei McLaren in der Werkstatt“, berichtet Schuchnig und fügt hinzu: „Natürlich ging ich jeden Tag dorthin.

Als Einheimischen haben sie mich gefragt 'Wo man dies und das bekommt' . Als es zum Rennen ging, die Strecke war nur drei Kilometer entfernt, haben sie mich gefragt, ob ich mitkommen und ihnen helfen wolle“, erinnert er sich.

Nun im Unruhestand ist Karl Schuchnig auch als Buch-

autor bekannt: Sein Buch "Pitstop" gibt einen detaillierten Einblick in die Welt der Formel 1.

Die Anforderungen an Fahrer und Mitarbeiter, Technik der Autos, Logistik und Organisation und der unglaubliche Aufwand dieses faszinierenden Sports werden auf interessante und ausführliche Weise darin beschrieben. Darüber hinaus gibt es viele spannende und humorvolle Geschichten aus seinem Leben mit dem "Zirkus!".



Bei hochsommerlichen Temperaturen konnten sich nicht nur Cabrio-Fahrer, sondern auch die Veranstalter SMS (Schadens Management Service) und das 1. C.A.R. Team Ferlach über eine gelungene Veranstaltung freuen.

Während das Interesse am sportlichen Teil der Veranstaltung, also MIT Gleichmäßigkeitsprüfungen, recht groß war, entsprach die Teilnahme an der rein touristischen Ausfahrt nicht den Erwartungen.

ergaben ein buntes und sehr hochwertiges Starterfeld.

Sehenswert waren alle teilnehmenden Fahrzeuge, aber einige davon sieht man eher selten wie z.B. den englischen Reliant Robin, einen dreirädrigen Kleinstwagen der von 1973 bis

Käfer, Baujahr 1967 des Teams Schönfelder, das offensichtlich schon sehnsüchtig auf den Winter wartete und die Schier bereits auf den Käfer montiert hatte..



Bei Kaffee und Gebäck, das die guten Feen von SMS zur Verfügung stellten, wurden Roadbook und die Sonderprüfungen studiert ehe Fahrt-



1981 gebaut und durch Mr. Bean bekannt wurde; oder der VW-



leiter Gustl Mostetschng die letzten Klarheiten bei der Fahrerbesprechung beseitigte und beschwingten Schrittes zum Start eilte.



Beim sportlichen „SMSCS-Sport“ konnte sich das Teilnehmerfeld aber sehen lassen: 4 Staatsmeister, 2 Kärntner Classic-Meister und weitere Top-Piloten aus dem In- und Ausland,

Startnummer 1, die Vorjahres-Sieger Stocker / Gratzer auf Porsche 911 Targa, Baujahr 1972 starteten pünktlich um 10.01 Uhr in den 10. SMS-Classic-Sprint.



Die Strecke führte vom Firmengelände der SMS direkt zur ersten Sonderprüfung „Autohaus Aichelseder“ in Klagenfurt und die wurde gleich zu einer echten Herausforderung:

Denn im Roadbook waren zwar alle Abstände zwischen den Abzweigungen korrekt angegeben, aber die vielen abgestellten Fahrzeuge irritierten doch den einen oder anderen; sogar die „Profis“ hatten z.T. Probleme mit der nicht ganz „kommerzialrat-sicheren“ Strecke. Kleiner Gag am Rande - unser Kommerzialrat Hugo Rom absolvierte diese TSP problemlos.



Weiterfahrt von Klagenfurt, vorbei am Herzogstuhl bei Maria Saal ehe nach einer kurzen Mittagsrast der Längsee und Völkermarkt passiert wurden. Ziel-Ankunft ab ca. 14 Uhr.

Wie ging es unseren Klubmitgliedern?



RAMUSCH Johann mit Co-Pilotin GRIESSER Anita sind normalerweise immer ganz vorne zu finden. Aber diesmal gab es bei TSP 1 einen Totalausfall. In der Folge rollte das sympathische Duo nur mehr mit um wenigstens noch Punkte für den KCC mit ihrem Ford Capri GT 4, BJ 1980, zu ergattern.



Eine tolle Performance lieferte das Sohn / Vater-Gespann SONNLEITNER Robert und Peter auf ihrem Mazda MX5 NB, BJ 1994, ab. Bis zur letzten Sonderprüfung auf Siegerkurs, hagelte es dort Strafpunkte und damit den undankbaren 4. Platz in der Klasse BJ 94-03.

„Beim nächsten mal muss i besser aufpass`n“ meine das Urgestein des Classic-Sports. „Bei der „Burgen- und Schlösser-Classic“ samma wieda dabei und da wird`s sicher besser!“



MÜLLER Maik mit Gattin Michaela überraschten mit ihrem Jaguar XKR, BJ 1999, mit einem 6. Platz in der Gesamtwertung und dem 2. Rang in der Klassenwertung.

Da ist ein kleiner Ärger wegen einer kurzen Schotterpassage - hoffentlich - wieder vergessen.



KUCHLING Wolfgang und Co Christl starteten mit ihrem Mercedes W124, BJ 1989, erstmals bei einer Classic unseres Klubs.

Das stets gut gelaunte Team verpasste geheime Durchfahrtskontrollen und landete dadurch in der Klasse BJ 71-93 auf dem 8. Rang.

„Hauptsache es hat Spass gemacht“ resümierte Christl.



And the winner is MÜLLER Jenny mit Co SANDTNER Johanna auf Chevrolet Camaro Z, BJ 1998.

Das familieninterne Duell mit den Müller-Eltern entschied Jenny deutlich für sich. Und das, obwohl ihr „Sandsack“ (die Dame ist aber eine Augenweide) erstmals als Co-Pilotin dabei war. - Klassensieg bei BJ 94-03!



Einmal mehr zeigten unsere Klubmitglieder aus Laibach, Slowenien, dass man mit ihnen immer rechnen muss. KOSELJ Primoz und Co-Piloten ZAI Pia steuerten ihren MGB Tourer, BJ 1968, auf den 4. Gesamtrang und auf den 2. Platz in der Klassenwertung BJ 50-70. Lediglich dem überragend fahrenden Staatsmeister-Team Pelz mussten sich unsere beiden Klubmitglieder geschlagen geben.



Prinzipiell fährt das slowenische Duo immer mit seinem Hund. Der Wuffi ist aber noch nicht darauf abgerichtet punktgenau zu bellen wann ein Lichtschranken passiert werden soll.



Wohl eines der besten Saison-Ergebnisse lieferte der Ex-Classic-Meister KR ROM Hugo mit Beifahrer MÜHLMANN Michael auf BMW 2002 TII, BJ 1973, ab. Von Co Michi sicher durch die nicht KR-gerechte TSP 1 gelotst, befand sich das Kärntner Gespann von Beginn an auf Podiumskurs. Lediglich die Staatsmeisterschafts-Aspiranten HABERSACK Anton mit Sohn Simon auf Volkswagen Golf Cabriolet, BJ 1985 verhinderten einen Sensations-Sieg.



Platz 2 in der Klasse und Platz 2 in der Gesamtwertung sind aber auch ein spektakuläres Ergebnis.

Rom / Mühlmann haben sich schon vorzeitig den Titel eines „Kärntner Classic-Meisters 2024“ im Kärntner-Classic-Cup (KCC) sichern können. Ob es auch für den Gesamtgewinn des KC-Cups reicht, wird erst bei der letzten Veranstaltung des KCC, der „Burgen- und Schlösser-Classic“ am 12. Oktober 2024, entschieden. Wir drücken unseren beiden Klubmitgliedern dafür jedenfalls die Daumen!

Und wo blieben die gewohnten Sieger?

Wie in der Vergangenheit schon mehr foch erlebt, hatten wir ein spannendes Duell zwischen den beiden Staatsmeistern und Siegern der ehemaligen Karawanken-Classic, Stocker und Zimmermann, erwartet. Ein Duell, bei dem es jedes mal um Hundertstel-Sekunden ging.



Stocker / Gratzner

Diesmal jedoch nicht, denn sowohl die Steirer Stocker / Gratzner mit ihrem Porsche 911 Targa, als auch das Salzburger Team Zimmermann / Bacher auf Alfa Romeo Spider 2000, schaufelten sich diesmal gewaltige Mengen an Strafpunkten in ihr Cockpit.

Seriensieger Stocker fand sich letztlich auf dem mehr als ungewohnten 11. Gesamtrang wieder.



Zimmermann / Bacher

Noch ärger erwischte es das zuletzt in Kroatien so erfolgreiche Team Zimmermann / Bacher auf dem „ferner liefen“ Gesamtrang 14.

So etwas kann auch den Besten mal passieren und die beiden Salzburger haben bereits ihre Nennung für die letzte KCC-Wertung, die „Burgen- und Schlösser-Classic“ am 12. Oktober 2024, abgegeben.



Ingrid Weichsler mit ihrem „Co-Piloten“



Lachende Dritte bei der SMS war das Steirische Vater- / Sohn Gespann HABERSACK Anton und Simon, das sich mit seinem Volkswagen Golf Cabriolet, BJ 1985, nicht aus der Ruhe bringen ließ und souverän den Gesamtsieg des SMS-Classic-Sprints in die grüne Mark holte.



Gesamtsieger der SMSCS Anton & Simon Habersack



Kärntner-Classic-Cup nach Runde 4

Nach dem „Croatia-Classic-Marathon“ im Juni folgte eine lange Sommerpause, ehe es mit dem SMS-Classic-Sprint endlich wieder um Punkte für die Österreichische Classic-Statsmeisterschaft bzw. für den Kärntner-Classic-Cup ging.



ZWISCHENERGEBNIS KÄRNTNER-CLASSIC-CUP 2024 nach 4 Wertungen / Interim result after 4 events												
FAHRER / pilot												
Veranstaltung	CST 06.04.2024		KPK 19.04.2024		CCM 16.06.2024		SMS-CS 06.09.2024		BuSCI 12.10.2024		Zwischen-Ergebnis	
Faktor	1,5		1,5		1		1		1		Pt.Ges	PL
ZIMMERMANN Klaus	6	37,5	6	45,0	6	25,0	6	16,0			147,5	1.
ROM Hugo KR	6	19,5	6	30,0	6	20,0	6	30,0			123,5	2.
PELZ Oliver	6	24,0	6	37,5			6	25,0			104,5	3.
URAN Alexander	6	30,0			6	30,0					72,0	4.
SONNLEITNER Robert	6	27,0	6	27,0			6	20,0			92,0	5.
RAMUSCH Johann	6	22,5	6	24,0			6	15,0			79,5	6.
MAK Srecko	6	18,0	6	22,5							52,5	7.
STOCKER Manfred	6	45,0					6	18,0			75,0	8.
WEBER Andrea	6	21,0			6	18,0					51,0	9.



ZWISCHENERGEBNIS KÄRNTNER-CLASSIC-CUP 2024 nach 4 Wertungen / Interim result after 4 events												
CO-PILOT / navigator												
Veranstaltung	CST 06.04.2024		KPK 19.04.2024		CCM 16.06.2024		SMS-CS 06.09.2024		BuSCI 12.10.2024		Zwischen-Ergebnis	
Faktor	1,5		1,5		1		1		1		Pt.Ges	PL
BACHER Angelika	6	37,5	6	45,0	6	25,0	6	15,0			146,5	1.
MÜHLMANN Michael	6	21,0	6	30,0	6	20,0	6	30,0			125,0	2.
PELZ Ines	6	24,0	6	37,5			6	25,0			104,5	3.
SONNLEITNER Peter	6	27,0	6	27,0			6	20,0			92,0	4.
GRIESSER Anita	6	22,5	6	24,0			6	14,0			78,5	5.
GRATZER Wolfgang	6	45,0					6	18,0			75,0	6.
URAN Michael	6	30,0			6	30,0					72,0	7.
HAFNER Michael	6	19,5	6	22,5							54,0	8.

Der, als Abschluss-Veranstaltung des KCC am Samstag 05. Oktober 2024 vorgesehene TAFRENT-Classic-Sprint in Villach, musste abgesagt werden.

Die letzte Classic des KCC ist daher am 12. Oktober 2024, die



Kommende Veranstaltungen des 1. C.A.R. Teams Ferlach!



Über 50 Jahre Tradition hat die alljährliche Jahresabschlussfeier (Weihnachtsfeier) des 1. C.A.R. Teams Ferlach, zu der die Klubleitung auch heuer wieder einlädt. Und schon bald ist es wieder - wie immer im November - so weit. Notiert Euch daher bitte den u.a. Termin fix in Eurem Kalender und meldet Euch an.

Wie schon 2023 wird der Landgasthof Plöschenberg der Familie Niemetz wieder für unsere Feier vorgesehen. Die exzellente Küche, die bei allen Anwesenden bestens ankam (schmatz, schmatz) aber auch die herrliche Aussicht auf das Rosental gaben den Ausschlag für die neuerliche Wahl.



Zeitplan: Freitag, 15. November 2024, 18 Uhr
Ort: Landgasthof Plöschenberg,
Plöschenberg 4, 9071 Köttmannsdorf
[Routenplaner](#)

Bewirtung: Das 1. C.A.R. Team Ferlach verwöhnt seine Mitglieder wieder mit der bekannt guten Küche der Familie Niemetz. Ein Getränk ist inklusive.

Zutritt: Nur für Klubmitglieder und geladene Gäste.
Eine Begleitperson pro Klubmitglied ist ebenfalls eingeladen



(Noch)Nicht-Mitglieder haben die Möglichkeit an der Feier teil zu nehmen wenn sie Mitglied werden und den Mitgliedsbeitrag für 2025 bis 12.11. 2024 eingezahlt haben.

Hier noch ein kleiner Rückblick auf die Jahresabschlussfeier 2023:



Der Vorstand des 1. C.A.R. Teams Ferlach hofft auch 2024 wieder auf eine rege Teilnahme und freut sich auf Euer Kommen!

ANMELDEN ANMELDEN ANMELDEN ANMELDEN
Aus Platzgründen ist unbedingt eine Anmeldung für unsere Feier notwendig!
Anmeldungen an: +43 (0)660 46 47 617 info@carteamferlach.at



Burgen-&Schlösser-Classic

12. Oktober 2024, ab 13 Uhr

GLEICHMÄSSIGKEITSAUSFAHRT FÜR AUTOMOBILE BIS BAUJAHR 2003



DETAILS ZUR VERANSTALTUNG

Zeitplan 12. Oktober 2024

- Admin. Abnahme: 13:00 – 13:30 Uhr
Parkplatz Burg Hochosterwitz
- Fahrerbesprechung: 13:30 Uhr
- Start: 14:01 Uhr
- Ziel, Brückl: ca. 16:30 Uhr
- Siegerehrung: ca. 18:00 Uhr
Brückl, GH Schattleitner

Die Veranstaltung zählt als Lauf zum Kärntner-Classic-Cup 2024.



Treffpunkt: Parkplatz Burg Hochosterwitz
[Routenplaner](#)

Nenngeld: 90.- EUR/Team (2 Personen)
Nennschluss: Sonntag, 6. Oktober 2024
Nachnennungen sind bis zur administrativen Abnahme am 06. Oktober 2024 möglich (zuzügliche Bearbeitungsgebühr 30,- EUR)

Mehr >> [Infos](#)



Veranstalter
1. C.A.R. TEAM FERLACH
Maderspergerstraße 18
9020 Klagenfurt
AUSTRIA



Es war zwar nicht der kürzeste Weg, der eine doch recht beachtliche Gruppe von Klubmitgliedern zum ersten Klubabend nach den Sommerferien nach Brückl lockte. Aber der Ausflug hat sich gelohnt!

Unser Klubmitglied Maik Müller von „Carinti-Classic-Cars“ hatte vor einiger Zeit seine Zelte in Bodensdorf am Ossiachersee abgebrochen und war mit Sack und Pack (und vielen schönen Oldtimern) nach Brückl übersiedelt.

Wer schon einmal seine Wohnung gewechselt hat, kann ahnen, welche Arbeiten anfallen, wenn Kärntens bekanntester Fachhändler für Oldtimer seinen Standort wechselt!



Jetzt haben Maik und seine Familie das Größte hinter sich und das war der Anlass dass unser Klub zu diesem „Garagen-Klubabend“ eingeladen werden konnte.



Die Führungen des Hausherrn zeigten nicht nur die Möglichkeiten die den Liebhabern und Kunden schöner, klassischer Automobile bei Maik geboten werden, sondern auch eine große Zahl gepflegter Oldtimer, die das Herz der Freunde alten Blechs höher schlagen lassen; mehr dazu auf der nächsten Seite.



In gemütlicher Runde, bei Bier, Radler oder auch alkoholfrei, konnten nach langer Zeit wieder vergangene und kommende Veranstaltungen besprochen werden. - So stand natürlich auch der SMS-Classic-Sprint, der nur 2 Tage später starten sollte im Fokus.



Keine Mühen hatten die beide Müller-Ladies, Gattin Michaela und Tochter Jenny, gescheut, um ihre Gäste zu bewirten: Curry-Geschnetzeltes in Rahm-Sauce mit Reis wären ein Beitrag für die Kult-TV-Serien „Schlag den Henssler“ gewesen!

Die Aufforderung zu einem Nachschlag wurde daher gerne angenommen. Dass es dann noch hausgemachten Kuchen gab, war eigentlich schon zu viel des Guten.

Jedenfalls nochmals herzlichen Dank an Maik, Michaela und Jenny, dass wir den Klubabend bei Euch verbringen durften!



Oldtimer-Eldorado in Brückl

Bei „Carinti-Classic-Cars“ von Maik Müller in Brückl, Kärnten, kommt wohl jeder Fan alter Fahrzeuge auf seine Kosten; denn Maik bietet nicht nur gepflegte Automobile an, sondern auch Zweiräder, ja sogar Rasenmäher kann der rührige Oldtimer-Händler vermitteln.

Soll's ein schnuckeliger Morris sein? Oder lieber ein US-muscel-car? Oder lieber ein Geländewagen? Egal! Bei Maik wird man fündig!



Carinti-Classic-Cars
Maik Müller



All diese Fahrzeuge werden in Brückl in der eigenen Werkstatt für den Verkauf bzw. die Zulassung aufbereitet.

Über seine weiteren Pläne nach der Übersiedlung von Bodensdorf informierte Maik, der mit seiner Familie selbst an Oldtimer-Veranstaltungen teil nimmt:

- Als Erstes soll die Lackierung in Betrieb genommen werden.
- Dann ist noch eine Sandstrahlanlage nach neuester Technik geplant
- Ebenso eine weitere Überdachung

Schaut mal vorbei oder macht einen Termin aus:
Adresse: Klagenfurter Str. 6a, 9371 Brückl
Telefon: 0676 6981211



Carinti-Classic-Cars
Maik Müller



Projekt „Titelverteidigung“ läuft programmgemäß! 5. Sieg im fünften Rennen!

Der Afritzer Gerald Glinzner ist in der Bergeuropameisterschaft nach wie vor nicht zu bremsen. Die FIA Historic Hillclimb Championship Kat.C3 Rennserie hat unser Klubmitglied Gerald mit seinem Histo-Porsche 911 voll in Griff. In Ilirska Bistrica/Slowenien, feierte der regierende Europameister seinen Saisonsieg Nr.5. Mit diesem Erfolg hat Gerald den Gesamtsieg, und somit auch die Titelverteidigung, eine Runde vor Saisonende, fast schon in der Tasche.

Das attraktive internationale Berggeschwindigkeitsrennen in Ilirska Bistrica lockt seit 1995 Fans des Bergrennsports aus ganz Europa an. Bei Temperaturen von über der 30°C kamen die Piloten in ihren Renn-Overalls ganz schön ins Schwitzen. So kam es vor allem bei der 2. Schikane im oberen Teil der Strecke zu einigen Ausritten. Zudem hatte man auch noch Glück mit dem Wetter, denn ein Gewitter streifte die Strecke, aber nur kurz. Die Rennleitung verschob vernünftigerweise den Start zum 2. Rennen um eine halbe Stunde, so dass alle Fahrer bei idealen und gleichen Bedingungen starten konnten. Allerdings erreichte am Sonntag der letzte Teilnehmer erst kurz vor 17.00 Uhr das Ziel..

Unter diesen Bedingungen lieferte auch unser Kärntner Gerald Glinzner beim Bergrennen Iliska Bistrica am 1. September wieder eine tolle Show mit dem 5. Sieg im fünften Rennen ab. Mit seinem silbernen Porsche 911 Carrera SC konnte er sich nicht nur als der großer Sieger der FIA Historic Hillclimb Championship Kat.C3 feiern lassen, sondern sich auch den vierten Platz in der Gesamtwertung bei den Historischen Tourenwagen holen.



Fotos © Werner Schneider/Peter Dümwirth

Den Gesamtsieg sicherte sich der Italiener Christian Merli. Der 5-fache Bergeuropameister auf Osella FA30 Judd LRM, lieferte ein tolles Rennen. Knapp 1sec. Betrag der Vorsprung auf seinen Verfolger, den Franzosen Geoffrey Schatz auf Nova NP 01-2 C Honda Turbo. Der ließ sich selbst von einem leichten Leitplanken-Bumser im 2. Trainingslauf nicht aus der Ruhe bringen.

Der Spanier Joseba Iraola Lanzagorta, Nova NP 01-2 C Honda Turbo, holte sich den 3. Gesamtrang.

Auf dem zweiten Platz in der Kategorie 3 folgte der ewige Verfolger von Gerald Glinzner, der Steirer Reinhold Prantl auf Porsche 911 Carrera RS. Dritter wurde der Nieder-österreicher Manfred Zöchlin mit seinem VW Golf 1 GT.I.





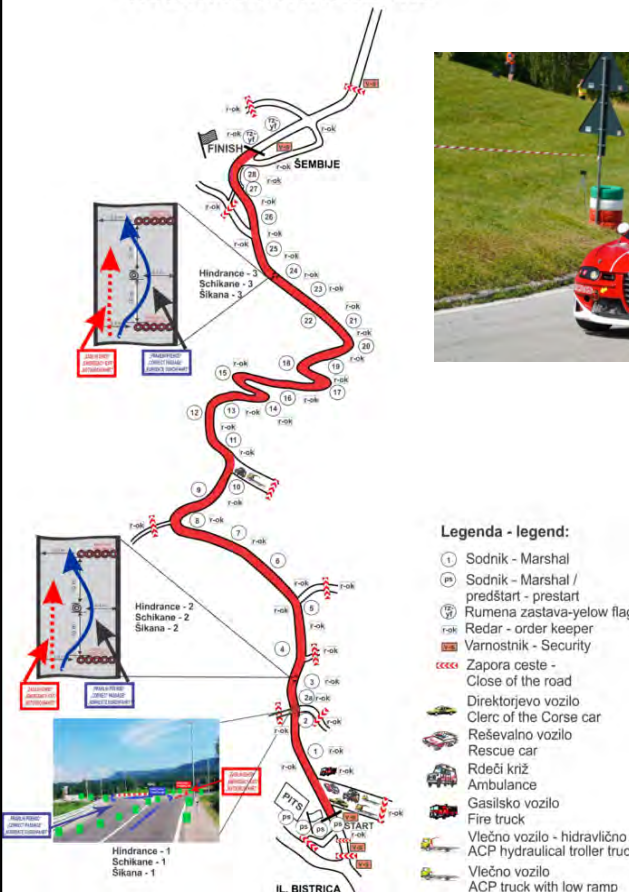
Unter die Top-10 Top kam auch der Sohn unseres legendären Klubmitglieds Hermann Waldy sen., der Feldkirchner Hermann Waldy jun. Hermann steuerte seinen Tatuus Formel Master W17 auf den 8. Gesamtrang. Nach einer sehenswerten Steigerung am Renntag pushte er sich am Ende auch zum Sieger der 2L E2-SS Formelklasse!

Archiv-Foto Waldy Hermann jun.

In der Österr. Statsmeisterschaft schaut es ebenfalls recht gut aus für unseren Kärntner Bergspezialisten. Bei nur noch zwei ausstehenden Rennen (21./22.09. St. Agatha/OÖ bzw. 12./13.10. Cividale/Italien) gibt es folgenden Punkte-Zwischenstand:-

1. Waldy Hermann	AUT/K	Tatuus Master	119 Pkt
2. Lampert Christoph	AUT/V	Nova NP 01-2	100
3. Ferstl Christian	AUT/ST	Tatuus Master	95

**GHD PETROL - ILIRSKA BISTRICA
TRACK / PROGA / STRECKE**



Das Saisonfinale der Berg-EM findet vom 14.-15. September 2024 in Buzetski dani/Kroatien statt.



Stephan und Gottfried Ogris fighten um die ÖM
Foto: Archiv Stephan Ogris



Auch andere Mitglieder unseres Klubs mischen wieder kräftig in der Berg-Staatsmeisterschaft mit. Stephan und Gottfried Ogris waren sich zu Jahresbeginn nicht sicher, ob sie an der Berg-Staatsmeisterschaft teilnehmen wollten. Die Erfolge zu Beginn der Saison führten aber zu einem Umdenken.

In Ilirska Bistrica, Slowenien, holte sich Ex-Staatsmeister Stephan mit einem sechsten Rang in der PF-Klasse 5 mit seinem Alfa Romeo 147 JTD

zusätzlich noch den vierten Platz in der Berg-Europameisterschaftswertung sowie den zweite Rang in der österr. Meisterschaft. Dort geht es allerdings sehr eng zu, denn nur 5 Punkte trennen Stephan von seinen nächsten Verfolgern:

1. Ogris Stephan	AUT/K	Alfa Romeo 147 JTD	149.0 Pkte
2. Raith Kevin	AUT/ST	Porsche 992 GT3	144.0
3. Mayer Patrick	AUT/NÖ	VW Golf I	138.0
4. Blasl Hermann	AUT/ST	Opel Kadett C	133.0

Papa Gottfried liegt mit seinem Alfa Romeo 147 GTA und 102 Punkten auf dem beachtlichen 9. Rang in der ÖM. Die Entscheidung über den Staatsmeistertitel wird in den beiden letzten Läufen am 21./22.09. in St. Agatha/OÖ bzw. am 12./13.10. in Cividale-Castelmonte/ITA, fallen. Wir drücken die Daumen!

Dieter Jessenitschnig bei der Harley-Parade am 7. September



Die European Bike Week ist eines der berühmtesten Motorradtreffen der Welt und ein wahres Mekka für Harley-Davidson-Biker. Die Veranstaltung lockt alljährlich hunderttausende Motorradfans an den Faaker See in Kärnten.

Den traditionellen Höhepunkt bildet Europas größte Harley-Parade am Samstag, 7. September. Die Route führt dabei vom Faaker See über Finkenstein,

durch Villach an den Ossiacher See und über Rosegg zurück nach Faak am See.



Wegen des zeitgleichen SMS-Classic-Sprints konnte die DRIFT-Redaktion die Harley-Parade nicht besuchen, erhielt aber von unserem Klubmitglied Dieter Jessenitschnig eindrucksvolle Fotos vom Geschehen.

Dieter, passionierter Line-dance-Guru und „Dompteur“ der Damen-Riege bei der ehemaligen Karawanken-Classic, nahm selbst an der Parade, die bei herrlichem Sommerwetter statt fand, teil.



Heuer waren etwa 10.000 Biker on the road und formierten einen, rund 15 Kilometer lange Konvoi vor den tausenden begeisterten Besucher entlang der Strecke,





mit VW-Käfer-Treffen

Fotos: Wolfgang Kruppl / Gerd Figura



Das Technikmuseum „Historama“ in Ferlach ist Österreichs zweitgrößtes Museum dieser Art und bietet einen weitläufigen Einblick in das Verkehrsgeschehen und die Technik längst vergangener Tage. Auf über 4.700 m² Ausstellungsfläche findet man historische Pkw, Lkw, Busse, Feuerwehrfahrzeuge, Straßenbahnen, ja sogar Flugzeuge usw.



hergestellt; von denen knapp 15,8 Millionen Stück in Deutschland erzeugt wurden; der Rest stammte aus Übersee-Produktionen wie z.B. Mexiko, wo der Käfer noch bis 2003 hergestellt wurde..

Oldtimerfest „Nostalgie Total“
Die vielfältigste Oldtimerveranstaltung Südösterreichs



Am 31. August 2024 veranstalteten die Nostalgiebahnen Kärnten ihr traditionelles Oldtimerfest „Nostalgie Total“ und verknüpften dieses Fest mit einem zweitägigen VW-Käfer-Treffen.

Samstag, 31. August 2024
Nostalgiebahn Ferlach - Weizelsdorf - Feistritz & Technikmuseum Historama

Stützpunkt: VW Klassikertreffen

- Parallelfahrt zwischen Dampfzug und Oldtimerkonvoi (Start um 10:15 Uhr am Bahnhof Feistritz)
- Dampflokomotiven im Einsatz
- Mitfahrten mit der Gartenbahn (Dampftrieb)
- Viele Attraktionen am Museums Gelände für Groß und Klein!
- Fotoparade „VW Klassiker“ (Start um 13:30 Uhr vor dem Historama)
- Historische Oldtimerbusse im Pendelverkehr
- Straßenbahnen im Pendelverkehr
- Führerstandsmitfahrten
- ganztägig Spis und Trank

In Kombination mit Nostalgie Total findet das zweitägige VW Klassikertreffen - 31.08 & 01.09.2024

Die Veranstaltung wird unterstützt durch:

Mit dem Oldtimerbus zu „Nostalgie Total“
Stützplatzreservierung erforderlich: +43 664 53 01 933

Klagenfurt Neuer Platz:	10:19	17:35
Klagenfurt Hbf.:	10:30	17:25
Bf. Weizelsdorf:	10:30	16:50
Historama Ferlach:	11:20	16:45

Preis (inkl. 9 €):

Fahrplan Dampfzüge:

Bf. Feistritz:	10:15	16:00
Bf. St. Johann:	10:27	15:50
Bf. Weizelsdorf:	10:30	15:45
Bf. Ferlach:	11:00	14:00
Bf. Feistritz:	11:30	13:00
Bf. Feistritz:	11:30	14:30
Bf. Feistritz:	15:00	16:30
Bf. Feistritz:	15:00	17:00

• Rückfahrmöglichkeit zum Bf. Feistritz
• Zug wird mit einer Diesellok geführt!

Information
T +43 664 53 01 933
E office@nostalgiebahn.at
W www.nostalgiebahn.at
F www.facebook.com/nostalgiebahn

Leider hielt sich der erwartete Käfer-Ansturm ziemlich in Grenzen.

Vermutlich dürfte das Wetter schuld an der Käfer-Flaute gewesen sein, denn Petrus hatte es wirklich gut gemeint. Vielleicht sogar zu gut? Das sommerlich heiße Badewetter dürfte doch einige Käfer-Besitzer, aber auch Zuschauer eher zu einem Badesee anstatt zum Historama umgeleitet haben, wo man sich wirklich Mühe gegeben hatte, einen großen Käfer-Schwarm zu empfangen..



Groß waren daher die Erwartungen, denn der Käfer war ja ein Fahrzeug das millionenfach gebaut wurde. Insgesamt wurden 21.529.464 VW Käfer

Es gab aber doch einige Hingucker zu bewundern:



Auch dabei ein VW-Kübelwagen aus den Jahren 1940–1945. Rechts ein sehr tief gelegter



Käfer, der gerade mit gerade mal 2 cm über den Asphalt schrammte. Ob der allerdings alltags-tauglich war, ist wohl mehr als fraglich.



Überall dabei, wo es blau aus einem Auspuff raucht: Unser „Obi“ Wolfi Obiltschnig. Natürlich mit Bier in der vordersten Reihe



Unterwegs mit „Hansi“ Robin bei Oldy-Treffen



Zeitgleich mit dem VW-Käfer-Treffen beim Historama in Ferlach, fand am 31. August auf Gut Gallmannsegg, in Kainach bei Voitsberg, die Spätsommer-Gartenparty für Auto-Liebhaber statt. Das Treffen hat bereits Tradition, denn auf dem Gutshof veranstalten Claudia & Stefan Schönbacher bereits zum 5. Mal ein Klassiker- und Sportwagentreffen unter dem Namen "Festival Gut Gallmannsegg".

In Anlehnung an das "Festival of Speed" in Goodwood bietet das Gut Gallmannsegg, den Rahmen für eine schöne, automobiler Gartenparty die heuer bei herrlichem Sommerwetter statt fand. Inspiriert von ihren häufigen Goodwood-Besuchen, brachten die Veranstalter ihre Eindrücke aus dem trendigen Süderland in die Steiermark und gaben sie an ihre Besucher weiter.

Dementsprechend ist dieses Treffen auch nicht zu vergleichen mit einer „Parkplatz- oder Wiesen-Party“, vielmehr standen Prosecco-Bar, Livemusik, Kunst und Kulinarik im Vordergrund

Fotos: Walter Sternad



Diesem Ruf bzw. Trend folgten wunderschöne Klassiker, Sportwagen, Supercars, US-Cars und Race cars.





Man glaubt nicht, wie viele Oldtimertreffen es in Kärnten gibt! - So luden am 4.08. die, seit 25 Jahren bestehenden Oldtimer-Freunde Dellach/Drautal, zum bereits 13. Oldtimertreffen. Der Einladung folgten bei schönstem Sonnenwetter Motorräder, Automobile und Traktore.



Die zahlreichen Besucher - s. Fotos - konnten die heraus geputzten Liebhaberstücke aus nächster Nähe bewundern und sich direkt mit den stolzen Besitzern auf ein Fachgespräch einlassen. Auf dem Flohmarkt fand mancher Oldy-Liebhaber einen brauchbaren Teil der ihm daheim noch abging.



Aber am wichtigsten: Bei guter Verköstigung gemütlich zusammen sitzen.

Einladung zum Lovntola Oldtimertreffen
des Oldtimerclub ETTENDORF
am Sonntag, dem 11. August 2024,
Festhalle in Ettendorf.

Programm:

- ab 10:00 Uhr Eintreffen der Oldtimer
- ab 11:00 Uhr Oldtimersegnung und Fröhschoppen mit „Die Pagger Buam“
- ab 14:30 Uhr GROSSE VERLOSUNG

Hauptpreis:
Oldtimer Traktor im Wert von € 5.500,-
Losverkauf bei allen Mitgliedern, GH Kainbacher und am Veranstaltungstag beim Oldtimertreffen. Lospreis € 10,-



Großer Andrang auch beim "Lovntola Oldtimertreffen". Über tausend gut gelaunte und interessierte Besucher strömten, trotz großer Hitze, am 11. August 2024 zu dem Treffen des Oldtimer-Clubs Ettendorf.

Fotos: Robin Hans

Neben den zahlreichen Oldtimern unterschiedlicher Kategorien, wie Traktoren, Automobilen, Motorrädern, Mopeds und Standmotoren, waren Nachbauten von David Hasseloffs K.I.T.T., und ein Manta-Manta-Nachbau die Hingucker dieser tollen Veranstaltung.



Einladung zum
OLDTIMER - FRÜHSCHOPPEN
 in St. Georgen

25. August - 10:00 Uhr

Liebe Oldtimerfreunde!
 Der Maschinen Oldtimer Club „MOC“ St. Georgen im Lavanttal lädt EUCH recht herzlich zum Frührschoppen am Festplatz ein.

Wann: am 25. August 2024
 Wo: am Festplatz in St. Georgen
 Beginn: ab 10 Uhr

Auf EUER Kommen freut sich der MOC St. Georgen/Lav. Für Speis & Trank sowie für die musikalische Unterhaltung mit „den Geschwistern Scharf“ ist ebenso gesorgt.

Der Obmann
 Andreas Poms

Am Sonntag, 25. August 2024, lud der Maschinen Oldtimer Club (MOC) St. Georgen zu seinem alljährlichen Frührschoppen am Festplatz in St. Georgen am Längsee ein.

Das Programm startete ab 10 Uhr mit dem Eintreffen der Teilnehmer und Vereine und legte dann gleich richtig los mit dem Frührschoppen! Neben Speis und Trank sorgten die "Geschwister Scharf" für musikalische Unterhaltung.

Fotos: Mikula Wolfgang

Die zahlreichen ausgestellten Fahrzeuge fanden interessierte Zuschauer die aber auch andere Raritäten und Maschinen bewundern konnten.



Der MOC wurde 2005 gegründet. Der Verein weist über 100 Mitglieder auf.



Nicht bei jeder Ausfahrt geht alles glatt!





Der Lions Club Magdalensberg "Circulum Virunum" veranstaltete am Firmengelände der Firma GreenONEtec in Blintendorf, St. Veit a.d.Glan, am 1.9.2024 sein jährliches Oldtimer-treffen.

Fotos: Mikula Wolfgang, Krumpl Wolfgang

seit 2005

**17. MAGDALENSBERGER
OLDTIMER TREFFEN**
SO. 1. September 2024
Betriebsgelände GreenOneTec
Industriepark Blintendorf

grosser Glückshafen Eintritt **FREI**

FÜR AUTOS • MOTORRÄDER • TRAKTOREN

PROGRAMM:
ab 10⁰⁰ Uhr EINTREFFEN DER FAHRZEUGE • 12⁰⁰ Uhr FAHRZEUGSEGUNG • 13⁰⁰ Uhr FAHRZEUGPRÄMIERUNG



Diese Veranstaltung ist eine Benefiz-Veranstaltung und sämtlicher Erlös wird für karitative Zwecke verwendet.





Zum ersten Mal in der mehr als 50-jährigen Geschichte der FIA WRC wurde 2023 ein Lauf der Weltmeisterschaft in drei verschiedenen Ländern ausgetragen. Dieses Konzept machte die Central European Rally zu einem einzigartigen Gemeinschaftsprojekt in Europa.

Die Central European Rally war 2023 ein Neuling in der Rallye-Weltmeisterschaft. Nach dem feierlichen Start auf dem Hradčany-Platz in Prag, Tschechien, führte die Rallye die Teilnehmer durch eine Reihe von abwechslungsreichen und anspruchsvollen Wertungsprüfungen in Tschechien, Österreich und Deutschland. Das Ziel der Rallye war Passau dank seiner zentralen Lage dieser drei Länder. Auf den technischen hoch anspruchsvollen Strecken in Österreich gab es einen gewaltigen Zuschauer-Ansturm.



Fotos: toyota-media

All das findet sich bei dieser Mitteleuropäische Rallye auch 2024 wieder. In der nunmehr zweiten Auflage der Rallye kann man bei einem Abenteuer dabei sein das einen Adrenalinschub mit dem Spaß am Motorsport verbindet. Dieses Event verspricht Highspeed-Action und atemberaubende Dramatik. Seid dabei wenn sich die besten Piloten der Welt zum Show Down in der Mitte Europas treffen!

Die Veranstalter der CENTRAL EUROPEAN RALLY, 17.-20. Oktober 2024 bieten Euch ein besonderes Erlebnis um dabei zu sein, die

NEUE CER TOUR 2024

Erstmals gibt es diese Zuschauer-Touren bei der Central European Rally 2024! Erlebt die die aufregende Welt des Rallye-Sports hautnah mit den, speziell für Rallye-Fans entworfenen Reiseangeboten. Begleitet die CER vom 17. bis 20. Oktober 2024 auf einem unvergessliches Abenteuer. Die Rallye-Veranstalter bieten dazu zwei spannende Tour-Optionen an, die perfekt auf individuelle Bedürfnisse abgestimmt sind:

Die Tourenangebote

- Central European Rally Fan-Reise (5 Tage, geführte Tour) mit Rallye-Pass, exklusivem Zugang zum Servicepark und zu allen Wertungsprüfungen, Transport, Übernachtungen, Reiseleiter etc.
- Central European Rally Selbstfahrer-Tour (5 Tage) mit Rallye-Pass, exklusivem Zugang zum Servicepark und zu allen Wertungsprüfungen, Übernachtungen, Vorschlägen für Zuschauerpunkte, Anfahrtsbeschreibungen, Vorschläge für individuellen Tagesablauf, Briefing für den nächsten Tag, persönlicher Hotline während der Veranstaltung etc.

Mehr auf >> [CET-Touren](#)



Reh, Hase und Co. halten sich nicht an die Straßenverkehrsordnung

Im Herbst sind viele Wildtiere gezwungen, neue Futterplätze aufzusuchen. Dafür legen sie oftmals weite Strecken zurück und überqueren auch Straßen, wobei Bambi & Co kaum auf Verkehrsschilder, Zebrastreifen oder Verhaltensregeln achten. Daher gilt: Runter vom Gas und bremsbereit fahren, denn bei geringerem Tempo bleibt mehr Zeit, auf die plötzliche Gefahrensituation richtig zu reagieren. Zudem sollte nicht vergessen werden, dass sich der Bremsweg auf nassen Straßen um bis zu 300 Prozent verlängert.

So reagieren Sie richtig bei Wildwechsel

- Speziell auf wenig befahrenen Nebenstraßen besonders vorausschauend fahren.
- Mit angemessenem Tempo durch Wildwechsel-Zonen fahren, insbesondere während der Dämmerung und bei Dunkelheit.
- Das Verkehrszeichen „Achtung Wildwechsel“ beachten.
- Vor allem bei Übergängen zwischen Feld und Wald, in Waldbereichen oder bei Obstgärten ist mit Wildwechsel zu rechnen.
- Das Fahrzeug nicht verreißen oder Haken schlagen.
- Sollte es zu einem Unfall kommen, darf das Tier nicht mitgenommen werden. Nach einem Unfall ist unmittelbar die Polizei zu verständigen

Was nach einem Wildunfall zu tun ist

- Ist ein Wildunfall passiert, muss die Unfallstelle abgesichert und
- die Polizei verständigt sowie
- eine Anzeige gemacht werden.

Gemäß §4 Abs. 5 Straßenverkehrsordnung besteht auch bei einem Wildschaden unverzüglich Verständigungspflicht. Wer keine Meldung vornimmt, begeht Fahrerflucht, macht sich wegen Nichtmeldens eines Sachschadens strafbar und bekommt auch nicht den Schadenersatz durch den ARBÖ-Sicherheits-Pass ersetzt. Zudem ist dieser Schritt wichtig, um eine Bestätigung für die Kaskoversicherung zu erhalten.

Wildschadenkaskoversicherung mit dem ARBÖ-Sicherheits-Pass.Gold

Wird Ihr Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße aufgrund einer Kollision mit lebendem Haar- oder Federwild beschädigt, übernimmt der ARBÖ-Sicherheits-Pass Gold 80 Prozent der Reparaturkosten bzw. des Kasko-Selbstbehalts - bis zu 1.200,- Euro.





Die letzten WRC-Rallyes hatten Toyota auf dem obersten Stockerlplatz gesehen. Zuletzt in Finnland waren sogar alle drei Hersteller auf dem Podium vertreten: 1. S. Ogier / V. Landais Toyota GR Yaris Rally1 Hybrid vor T. Neuville / M. Wydaeghe, Hyundai i20 N Rally1 Hybrid und A. Fourmaux / A. Coria auf Ford Puma Rally1 Hybrid. Die brutalen Straßen der Akropolis-Rallye ließen also wieder einen spannenden Dreikampf der Marken und ihrer Piloten erwarten.

Der zehnte Lauf der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2024 begann aber bereits am ersten Tag mit einer 1-2-3 Führung durch das koreanische Hyundai Shell Mobis World Rally Team. Ott Tänak und Co Martin Järveoja hatten nach den ersten sechs Etappen einen komfortablen Vorsprung, gefolgt vom spanischen Duo Dani Sordo / Cándido Carrera sowie den WM-Führenden Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe. Tänak fuhr sich am ersten Tag einen Vorsprung von 21,8 Sekunden heraus.

Doch während Tänak weiter voran preschte, kämpfte Sordo mit seinem Hybridsystem und auch Neuville hatte zeitweise Motorprobleme bei seinem Hyundai.



Toyota hatte mit Sebastian Ogier auf dem 4. Platz nur einen Fahrer in Schlagnähe der drei Hyundais. Takamoto Katsuta



zerstörte seinen Toyota rechts hinten kräftig bei einem Ausritt und Elfyn Evans hatte Troubles mit dem Turbolader die ihn insgesamt um rund 8 Minuten zurück warfen,.



Grober Schotter, Staub, Schlaglöcher, Querrillen, Steine auf der Fahrbahn etc. forderten auch am zweiten Tag der „Rallye of the Gods“ ihre Opfer. Reifenschäden von Tänak und Sordo veränderten die Positionen an der Spitze des zweiten Tages und spülten den Toyota-Piloten Ogier nach vorne auf den dritten Platz. Ein zweiter Reifenschaden kostete Hyundai-Pilote Ott Tänak über vier Minuten und brachten seinen Team-Kollegen Sordo die Führung.



Nach den Problemen des Vortags startete Elfyn Evans eine Aufholjagd mit seinem Toyota. In einer langsamen Haarnadel war aber damit Schluss, denn der Toyota überschlug sich und blieb auf dem Dach liegen, beide Piloten blieben aber unverletzt.





Daniel Sordo konnte sich mit seinem Hyundai aber nicht lange über seine Führung freuen, denn Neuville übernahm auf SP9 die Spitze und hatte am Ende des zweiten Tages einen Vorsprung auf Sordo von fast einer Minute – ein komfortabler Vorsprung vor dem finalen Sonntag.



Heftiger Regen über Nacht löste das bisher heiße und staubige Wetter ab. Alles, was Neuville/Wydaeghe, Hyundai, an diesem Abschlussstag tun mussten, war, weiterhin konstant und ohne zu viel Risiko zu fahren und das Auto ins Ziel zu bringen. Das erledigte die belgische Crew am Sonntag im Stil eines echten Profis, wurde in der Power Stage Vierter und sicherte sich damit ihren ersten Rallye-Sieg seit ihrem Auftakt bei der Rallye Monte-Carlo.



Als Reaktion darauf hat Neuville kürzlich für ein weiteres Jahr beim Hyundai Shell Mobis World Rally Team unterschrieben.

"Es ist unglaublich", strahlte der nunmehr deutlich in der WM führende Neuville, "Wir sind nicht am Limit gefahren, um Reifenschäden zu vermeiden, und jetzt haben wir einen so großen Vorsprung. Wir werden versuchen, unseren Punkte-Vorsprung in den letzten drei Runden der WRC zu verteidigen."



Daniel Sordo sicherte dem Hyundai Shell Mobis World Rally Team den zweiten Platz bei der Rallye Griechenland.

Sébastien Ogier und das Toyota GAZOO Racing World Rally Team schienen am Sonntag noch auf Kurs zu sein, sich den zweiten Platz und damit wichtige Punkte für die Rallye-Weltmeisterschaft bei der Akropolis-Rallye zu sichern. Nach den Sonderprüfungen des Tages lag Ogier auf dem zweiten Gesamtrang und hatte einen soliden Vorsprung vor der anschließende Power Stage. Diese bot ihm die Möglichkeit weitere wertvolle Extrapunkte für die WM zu holen.



Doch auf dieser Schluss-Etappe kam es zum Drama: Gleich zu Beginn der mit Steinen übersäten Prüfung erlitt Ogier einen Reifenschaden, der dazu führte, dass er in einer der folgenden Kurven von der Strecke abkam und sich überschlug. Er und Beifahrer Vincent Landais blieben glücklicherweise unverletzt und konnten ihr Auto nach einer Reparatur durch die SP und zur letzten Zeitkontrolle in Lamia bringen – und sich damit zumindest 13 Punkte für die WM sichern. In der Endabrechnung wurde es aber nur mehr der 16. Rang.



Teamkollege Elfyn Evans holte sich Punkte für den dritten Platz in der Power Stage. Takamoto Katsuta, der am Freitagmorgen mit einem komplett havarierten Toyota aufgeben musste, belegte in der Power Stage den fünften Platz. In Summe war der dreifach-Erfolg von Hyundai ein Debakel für das Toyota-Team.



Für Toyota holte das finnische Team Sami Pajari und Enni Mälkönen auf einem GR Yaris Rally2-Auto die Kastanien mit dem 4. Gesamtrang aus dem Feuer. Sie sicherten sich den Sieg in der WRC-2 in einem spannenden, toten Rennen mit Robert Virves (Škoda), nachdem sie sich in der letzten Etappe noch einen Reifenschaden zugezogen hatten.

Pajari als neuer, aufgehender Stern im Rallye-Zirkus, wird die Gelegenheit haben, seine Karriere auf dem höchsten Level der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft fortzusetzen, da er für das TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team bei der bevorstehenden Rallye Chile und der Rallye Mitteleuropa ein WRC-Auto steuern wird.



Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe , Hyundai i20 N Rally1 HYBRID

FINAL CLASSIFICATION, ACROPOLIS RALLY GREECE

1. Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	
2. Dani Sordo/Cándido Carrera	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+1m46.8s
3. Ott Tänak/Martin Järveoja	Hyundai i20 N Rally1 HYBRID	+2m57.3s
4. Sami Pajari/Enni Mälkönen	Toyota GR Yaris Rally2)	+7m01.1s
5. Robert Virves/Aleks Lesk	Škoda Fabia RS Rally2	+7m01.1s
6. Yohan Rossel/Florian Barral	Citroën C3 Rally2	+7m31.9s
16. Sébastien Ogier/Vincent Landais	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID	+23m44.5s
18. Elfyn Evans/Scott Martin	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID	+24m45.5s
30. Takamoto Katsuta/Aaron Johnston	Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID	+41m22.2s



2024 FIA World Rally Championship for drivers after round 10:

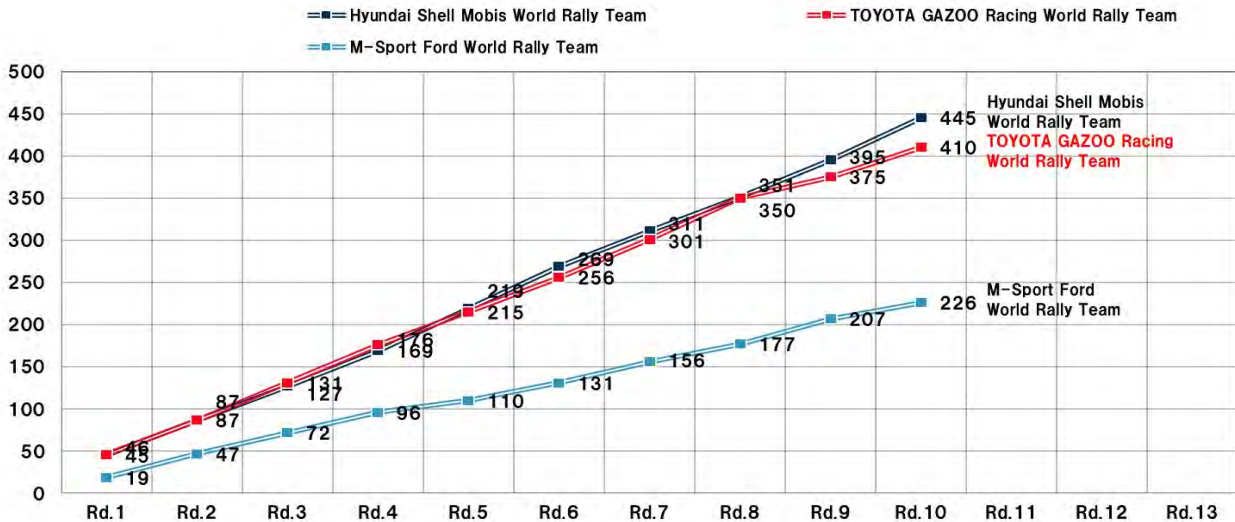
1. Thierry Neuville	192 points
2. Ott Tänak	158
3. Sébastien Ogier	154
4. Elfyn Evans	140
5. Adrien Fourmaux	130
6. Kalle Rovanperä	86
7. Takamoto Katsuta	80
8. Dani Sordo	44
9. Sami Pajari	34
10. Esapekka Lappi	33





Für Toyota war der Ausflug zur Akropolis-Rallye gleich dem berühmten „Griff ins Klo“ und praktisch zum Vergessen,

Betrug der Abstand in der Konstrukteurs-Meisterschaft 2024 bisher zwischen den beiden Haupt-Konkurrenten Hyundai und Toyota immer nur wenige Punkte, konnte Hyundai mit den Plätzen eins bis drei in Griechenland seinen Vorsprung in dieser Wertung auf 35 Punkte ausbauen, s. u.a. Tabelle.



2024 FIA World Rally Championship for manufacturers after round 10:

1. Hyundai Shell Mobis World Rally Team 413 points
2. TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team 388
3. M-Sport Ford World Rally Team 215



Was kommt als nächstes?

Die WRC biegt in die Zielgerade. Nur mehr 3 Veranstaltungen stehen auf dem Programm, wobei wir uns in Österreich besonders auf die Central European Rallye freuen können, die auch in Oberösterreich Station machen wird. Hier die noch ausstehenden WRC-Rallyes:

- 26.-29. September RALLY CHILE BIO BÍO Chile
- 17.-20 Oktober CENTRAL EUROPEAN RALLY Deutschland, Tschechien, Österreich
- 21.-24. November RALLY JAPAN Japan

Die nächste WRC-Rallye in Chile findet vom 26. bis 29. September in den Wäldern der Bio-Bío-Region rund um die Stadt Concepción an der südamerikanischen Pazifikküste statt. Die Etappen sind technisch anspruchsvoll, aber größtenteils schnell und bestehen aus einer Mischung aus glattem und griffigem Schotter.

Wie schon während der ganzen Saison, überträgt Servus TV Sonderprüfungen von dieser Rallye in Chile live.



Reserviert Euch schon mal diese Übertragungszeiten:

- Live !**
- 28.9.2024 Rallye Chile: Wertungsprüfung 9 - Maria de la Cruces 1 13.30 Uhr
 - 28.9.2024 Rallye Chile: Wertungsprüfung 12 - Maria de la Cruces 2 19.30
 - 29.9.2024 Rallye Chile: Wertungsprüfung 14 - Bio Bio 1 12.00





Charles Leclerc gewann am Sonntag, 1. September 2024, in Monza das Heimrennen in Italien für Ferrari. Was heißt „für Ferrari“? Er gewann für die ganze Nation und konnte ein Bad im roten Meer hundertausender ausgeflippter Tifosi nehmen. Kirchenglocken läuteten, Fahnen wurden geschwenkt,, eine ganze Nation war einfach nur rot und happy.



Dabei hatte es nach dem Qualifying noch gar nicht so rosig für die Scuderia Ferrari ausgesehen. McLaren mit den beiden Piloten Lando Norris und Oscar Piastri gab den Ton an und besetzte in der Startaufstellung Reihe 1. Charles Leclerc fand sich dort als Vierter in Startreihe 2, Carlos Sainz als Fünfter in Reihe 3..Noch viel schlechter erging es aber den beiden Red Bull-Piloten Max Verstappen und Sergio Perez, die von den ungewohnten Positionen 7 bzw. 8 starten mussten.

Das Rennen wurde an der Spitze zu einer Prozession. McLaren führte klar nach Runde 1 und niemand zweifelt an einem Doppelsieg für das Papaya-Duo. Zudem deutete alles auf eine Zweistopp-Strategie hin. Doch als Norris in Runde 33 seinen McLaren zum zweiten Reifenwechsel an die r Box bringt und alle anderen Konkurrenten außer Ferrari nachzogen, kam es unerwattet zur Doppelführung der Roten.

Spätestens jetzt wurde klar, dass Ferrari sowohl Leclerc als Carlos Sainz durchfahren lassen würde. Ein riskantes Unterfangen, denn das Risiko war, dass die Reifen abbauen und eventuell sogar nicht die ganze Distanz durchhalten könnten.

Zwar konnten die McLaren Piloten Piastri und Norris mit ihren frischen Reifen den Ferrari von Sainz noch schnappen, aber Leclerc verwaltete seinen permanent schrumpfenden Vorsprung sehr geschickt und kam mit 2,6 Sekunden Vorsprung auf Piastri durchs Ziel. Mit dieser Einstopp-Strategie holten sich die Italiener nach Monaco den zweiten Sieg im Jahr 2024.



Für Red Bull und Max Verstappen hieß die Parole „Schadensbegrenzung“. Der Niederländer hatte nicht die Pace der Ferrari und McLaren. Dazu kam ein verkorkster Boxen-Stopp. Mit Platz 6 verlor Verstappen 8 Zähler auf Norris, hatte aber noch 62 Punkte Vorsprung in der Weltmeisterschaft. Sergio Perez wurde Achter. Weit enger wurde es für Red Bull in der Konstrukteurs-Meisterschaft .

Ergebnis Italian Grand Prix, 1. September 2024

1. Charles Leclerc	Ferrari	1:14.40.727 h
2. Oscar Piastri	McLaren	+ 2.664
3. Lando Norris	McLaren	+ 6.153
4. Carlos Sainz	Ferrari	+ 15.621
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 22.820
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 37.932



Formel 1 in Baku, Azerbaijan



Fotos: Ferrari Media / McLaren media

Bullen sind Führung los

40 Millionen USD lässt sich der Präsident Aserbaidschans, Aliyev, den Spass kosten ein Formel 1-Rennen durch die Hauptstadt Aserbaidschans, Baku, organisieren zu dürfen. Seit der Saison 2016 fährt die Formel 1 einmal jährlich durch den schnelle Stadtkurs von Baku. Die Stadt am Kaspischen Meer ist berühmt für ihre mittelalterliche, befestigte Altstadt, einem UNESCO Welt-Kulturerbe. Mitten durch die Altstadt, z.T. auf nur ca. 7 Meter breiten Straßen, führte der Grand Prix von Aserbaidschan auch am 15. September.



Für Red Bull, das nach 6 sieglosen Rennen unter massivem Druck von McLaren stand, schien es aufwärts zu gehen; sowohl Max Verstappen, besonders aber Vorjahres-Sieger Sergio Perez hinterließen einen guten Eindruck im Training.

Im Qualifying sah es jedoch wieder so wie bei den letzten Grand Prix aus - die vorderen Startplätze teilten sich Ferrari und McLaren, wobei Lando Norris strafversetzt von ganz hinten, vom 15. Startplatz, starten musste.

Zunächst zeigte das Rennen in der aserbaidschanischen Hauptstadt nur wenig Action. Das Führungs-Trio mit Pole-Setter Charles Leclerc (Ferrari), dahinter Oscar Piastri (McLaren) und Sergio Perez (Red Bull) setzte sich vom Feld ab. Erst als Piastri Leclerc überholte wurde den Fans spannender Motorsport geboten und der Ausgang des Rennens zwischen diesen drei Piloten schien völlig offen.

Oscar Piastri musste sich rundenlang gegen den Monza-Sieger verteidigen, setzte sich aber nach einer wahren Abwehrschlacht durch und gewann den zweiten Grand Prix seiner Karriere in Baku. Zweiter wurde Charles Leclerc.

Dramatik jedoch hinter den beiden:

McLaren-Pilot Lando Norris arbeitete sich aus der Startposition 15 durch das Feld und konnte kurz vor Ende des Rennens auch noch den WM-Führenden, Max Verstappen, überholen. Lando feierte das wie einen Sieg, denn der Weltmeister-Titel in der Formel 1 scheint nun in Reichweite zu sein; Max Verstappen liegt nach noch 7 ausstehenden Rennen, nur mehr 59 vor seinem schärfsten Verfolger.

Carlos Sainz, Ferrari, konnte durch kluges Reifen-Management in der Schlussphase des Rennens auf den drittplatzierten Sergio Perez aufschließen und diesen attackieren. Dabei kam es in Runde 50 zur Kollision. Sainz schlüpfte nach einem missglückten Angriff von Perez auf Leclerc durch. Als der Mexikaner kontern wollte, crashten die beiden, weswegen das Rennen unter dem Virtual Safety Car beendet werden musste. George Russell bedankte sich bei den Beiden und wurde Dritter im Mercedes.

McLaren-Pilot Oscar Piastri, nach dem 2. Platz im Qualitying, Sieger in Baku



Einen richtig guten Job machten auch die beiden Formel 1-Rookies - Colapinto und Bearman punkteten! Der Engländer Bearman ist bis jetzt zwei Grand Prix gefahren und hat sowohl für Ferrari (Ersatz für den erkrankten Carlos Sainz) wie auch jetzt für Haas WM-Punkte gesammelt. Der Argentinier Franco Colapinto beendete seinen ersten Einsatz in der Formel 1 bei Williams sogar auf dem 8. Rang, sogar vor Lewis Hamilton!

Ergebnis des Grand Prix von Aserbaidschan, 15. September 2024

1. Oscar Piastri	McLaren F1 Team	1:32:58.007
2. Charles Leclerc	Ferrari	+10.910
3. George Russell	Mercedes AMG F1 Team	+31.328
4. Lando Norris	McLaren F1 Team	+36.143
5. Max Verstappen	Red Bull Racing	+1:17.098
6. Fernando Alonso	Aston Martin F1 Team	+1:25.468



Sieger des Gran Prix von Aserbaidschan: Oscar Piastri

Noch führt Max Verstappen die Fahrerwertung an

Fahrerwertung nach 17 von 21 Rennen

1. Max Verstappen	Niederlande	313
2. Lando Norris	Großbritannien	254
3. Charles Leclerc	Monaco	235
4. Oscar Piastri	Australien	222
5. Carlos Sainz	Spanien	184

Konstruktorewertung nach 17 von 21 Rennen

1. McLaren F1 Team	Großbritannien	476
2. Red Bull Racing	Österreich	456
3. Ferrari	Italien	425
4. Mercedes AMG F1 Team	Deutschland	309
5. Aston Martin F1 Team	Großbritannien	82
6. RB F1 Team	Italien	34
7. Haas F1 Team	USA	29
8. Williams Racing	Großbritannien	16
9. Alpine F1 Team	Frankreich	13
10. Kick Sauber	Schweiz	0

Offene Rennen und Übertragungszeiten:

18. Großer Preis von Singapur / Singapur

22.09.2024 Rennen Start: 14:00 Uhr

19. Großer Preis der USA / Austin, USA

20.10.2024 Qualifying: 00:00 Uhr / Rennen: 21:00 Uhr

20. Großer Preis von Mexiko / Mexiko-Stadt, Mexiko

27.10.2024 Qualifying: 23:00 Uhr / Rennen: 21:00 Uhr

21. Großer Preis von Brasilien / Sao Paulo, Brasilien

03.11.2024 Qualifying: 19:00 Uhr / Rennen: 18:00 Uhr

22. Grand Prix von Las Vegas / USA, Las Vegas

23.11.2024 Qualifying: 07:00 Uhr / Rennen: 07:00 Uhr

23. Großer Preis von Katar / Doha, Katar

01.12.2024 Qualifying: 19:00 Uhr / Rennen: 19:00 Uhr

24. Großer Preis von Abu Dhabi / VAE, Abu Dhabi

08.12.2024 Qualifying: 15:00 Uhr / Rennen: 14:00 Uhr

Fotos dieser Seite
Red Bull Content Pool





Im letzten DRIFT-7, August, sahen wir KTM nach dem Rennen in Silverstone nur mehr als dritte Kraft im MotoGP-Zirkus und hofften auf eine Steigerung beim Heimrennen in Österreich. Doch diese Hoffnungen wurden enttäuscht. KTM-Pilot Brad Binder rettete KTM als bester Pilot der Mattighofner mit Platz Fünf vor einer neuerlichen Blamage.



KTM kann mit dieser Platzierung bei seinem Heimspiel in Spielberg absolut nicht zufrieden sein. Der Hersteller aus Oberösterreich ist zwar der jüngste der sechs Hersteller in der MotoGP-Weltmeisterschaft und erst seit 2017 auch in der Königsklasse mit dabei. Platz 5 für Brad Binder hört sich da zwar nicht so schlecht an; Tatsache ist aber, dass KTM beim Heimrennen zeitenmässig meilenweit hinter den Ducats lag. Dazu Brad Binder. *"Ich gab mein Bestes und hatte als Bonus einen großartigen Start; ich hätte dieses Rennen aber nicht eine Sekunde schneller fahren können"*.

Ducati konnte dies jedoch und fuhr 18,6 Sekunden gegenüber dem KTM-Piloten heraus. Das war der größte Abstand des besten KTM-Fahrers in dieser Saison, und das ausgerechnet beim Home Run in Spielberg. - Ein fünfter Platz hat normalerweise nur ein paar Sekunden Abstand zum Sieger, etwa drei oder vier Sekunden. Aber 18 Sekunden sind gewaltiger Hammer.

Auch KTM-Shooting Star Pedro Acosta war ratlos, denn bei ihm waren es nicht „nur“ 18, sondern satte 33 Sekunden Verspätung, mit denen er auf Rang 13 ins Ziel kam. Einen Grund für das schlechte Abschneiden bei diesem Rennen konnte er nicht angeben: *"Ich kann nicht sagen, woher unsere Probleme kamen"* so den MotoGP-Rooky.

KTM bleibt also nur die Hoffnung, durch gezielte Arbeit eine Verbesserung zu erreichen. Das eigentliche Ziel einer Top-Platzierung in der MotoGP-Weltmeisterschaft kann man 2024 wegen der Dominanz von Ducati schon länger abschreiben.

Für das Management des Red Bull-Ring war das Rennen sehr erfreulich. Zwar erreichte die Besucherzahl nicht die von 2023, aber 150.187 Fans brachten das Moto-GP-Wochenende zum Kochen! Markiert Euch daher bereits den 15.-17. August 2025 für den MotoGP auf dem Red Bull Ring.





Doch nun, nach diesem Lamento, zum eigentlichen Rennen in Spielberg:

Ducati-Pilot Francesco Bagnaia hatte am Red Bull Ring gleich zweimal Gelegenheit sich von den Fans feiern zu lassen: wie im Vorjahr holte er sich den Sprint-Sieg, den er diesmal direkt mit den Fans in der MotoGP Bike City feierte. Denn nach der Zielflagge ging's für die Top-3 direkt auf die Event-Bühne in der Fan Zone – Medaillen, Jubel und Party-Stimmung inklusive! Gleiches Bild am Sonntag – Bagnaia auf dem Siegerpodest inmitten der Fans – dieses Mal bei der Track Celebration auf der Start-Ziel-Geraden.

Obwohl sich dunkle Wolken über der Strecke zeigten, blieb der Regen aus, so dass alle Fahrer das Rennen auf Medium-Reifen starteten. Francesco Bagnaia holte sich seinen dritten Sieg in Folge auf dem Red Bull Ring. Zwar übernahm Jorge Martín die Führung schon in Kurve 1, aber seine Führung war nur von kurzer Dauer. Bagnaia holte sich die Führung gleich in Runde 2 wieder zurück und behielt diese in einem spannenden Rennen bis zum Ende.

Allerdings versprechen der geringe Vorsprung von Bagnaia von nur fünf Punkten vor seinen Titelrivalen Jorge Martin einen harten Kampf um die Meisterschaft. Man konnte sich also auf die nächsten Rennen, vor allem dem nächsten in Aragon, freuen.

Enea Bastianini kämpfte sich vom siebten auf den dritten Platz vor. Das Führungstrio Bagnaia, Martin und Bastianini setzte sich im Laufe des Rennens immer weiter vom Rest des Feldes ab. Hinter Bastianini hatte Brad Binder ebenfalls einen beeindruckenden Start, wurde Fünfter und damit bester KTM-Fahrer bei seinem Heimrennen, nachdem er noch von Marc Márques vom vierten Platz verdrängt wurde.



Der Ex-Weltmeister Marc Márquez startete allerdings mit einem Drama gleich zu Beginn des Rennens. Denn Marc Márquez, bekam gleich nach dem Start zu engen Kontakt mit Franco Morbidelli, so dass beide Piloten zu Sturz kamen und von der Strecke rutschten. Glücklicherweise blieben beide Fahrer unverletzt. Márquez nahm aber das Rennen wieder auf und ging als 13. neuerlich auf die Strecke; mit einem beeindruckenden Einsatz konnte er das Rennen als Vierter beenden.

Die MotoGP-Sieger des Red Bull Rings

Österreich MotoGP 2024, Red Bull Ring - Rennergebnis

1. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Lenovo.	
2. Jorge Martin	ESP	Pramac Ducati	+3,232 Sek.
3. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo	+7,357 Sek.
4. Marc Márquez	ESP	Gresini Ducati	+13,836 Sek.
5. Brad Binder	RSA	Red Bull KTM	+18,620 Sek.
6. Marco Bezzecchi	ITA	VR46 Ducati	+21,206 Sek.
13. Pedro Acosta	ESP	Red Bull GASGAS Tech3	+33,736 Sek.





Fotos : Red Bull Content Pool



Im Training klagten einige Piloten, vor allem die KTM-Fahrer, über den neuen, noch nicht ausgetrockneten Asphalt; teilweise sollte sogar ausgetretenes Öl den Belag extrem rutschig machen. Nach dem Rennen gab es darüber keine Beschwerden.

Mehrfach-Weltmeister Marc Marquez war in der MotoGP seit drei Jahren ohne Sieg unterwegs. In Spanien setzte er dieser bösen Serie ein Ende - und was für eines!

In Aragon führte er am Freitag sowohl das 1. Freie Training am Vormittag als auch das Training am Nachmittag an. Das machte ihn zum klaren Favoriten, sowohl für das Sprintrennen am Samstag, als auch für das MotoGP-Rennen am Sonntag.

Schon beim Sprint wurde Marc seiner neuen Favoritenrolle gerecht, ließ nichts anbrennen und verwies mit seiner Gresini-Ducati den WM-Titel-Aspiranten Jorge Martin mit der Ducati vom Prima Racing Team auf Platz 2. Eine Talentprobe legte einmal mehr KTMs GasGas-Pilot Pedro Acosta ab, der sich den 3. Platz gegen die starken Ducatis krallen konnte.

Ergebnisse Aragon Sprintrennen am 31. August 2024

1. M. Marquez	ESP	Gresini Racing MotoGP	
2. J. Martin	ESP	Prima Pramac Racing	+2.961
3. P. Acosta	ESP	Red Bull GASGAS Tech3	+6.694
4. A. Marquez	ESP	Gresini Racing MotoGP	+9.950
5. M. Oliveira	POR	Trackhouse Racing	+11.749
6. B. Binder	RSA	Red Bull KTM Factory Racing	+14.144

Auch am Sonntag hatte Marquez Grund zu jubeln:

Nach genau 1.043 Tagen konnte Marc Marquez wieder ein Grand-Prix-Rennen in der MotoGP gewinnen. So wie er schon am Vortag beim Sprintrennen von Aragon dominierte er das Rennen und fuhr mit seiner Gresini-Ducati einen überlegenen Start-Ziel-Sieg heraus; rd. 5 Sekunden vor dem Zweitplatzierten und 14 Sekunden vor dem Dritten! Interessant dabei, dass das Podium am Sonntag ident mit dem vom Samstag war ... also 2. Jorge Martin (Pramac-Ducati) und 3. wieder Pedro Acosta (Tech3-GasGas). Für Pedro war es übrigens das erste Podium bei einem Grand Premio der MotoGP; bisher hatte er sich Podiumsplätze „nur“ bei Sprintrennen gesichert.



Pedro Acosta und Brad Binder

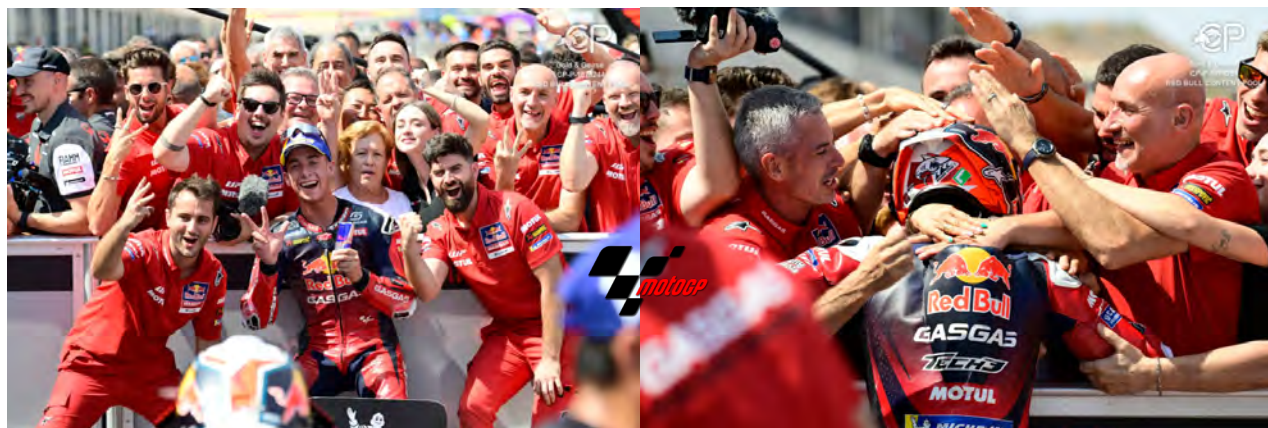
Überschattet war das Rennen wieder durch einige heftige Szenen während des Rennens. - So räumte der Bruder von Marc, Alex Marquez (Gresini-Ducati), sechs Runden vor Schluss, den in der MotoGP führenden Francesco Bagnaia (Ducati) beim Kampf um den dritten Platz ab. Beide Piloten stürzten, blieben aber unverletzt. Die hinter ihnen liegenden KTM-Fahrer Pedro Acosta und Brad Binder erbten so die Plätze 3 und 4. Diese hervorragenden Platzierungen muss man daher mit etwas Skepsis einstufen. Nach wie vor sind die Zeitabstände zum Ducati-Sieger enorm!



So freute sich Marc Marquez über der Doppelsieg in Spanien

MotoGP Aragon GP 2024, offizielles Endergebnis

1. M. Marquez	ESP	Gresini Racing MotoGP	
2. Jorge Martin	ESP	Prima Pramac Racing	+4.789
3. P. Acosta	ESP	Red Bull GASGAS Tech3	+14.904
4. B. Binder	RSA	Red Bull KTM Factory Racing	+16.459
5. E. Bastianini	ITA	Ducati Lenovo Team	+18.776
6. F. Morbidelli	ITA	Prima Pramac Racing	+20.549



... Und so die KTM-Crew über Pedro Acostas zweifachen dritten Rang!

Ein wenig Insider-Wissen zu KTM:

- Wofür stehen die Buchstaben „KTM“?
KTM wurde 1951 von Hans Trunkenpolz in Mattighofen gegründet. Der damalige Firmenname „Kraftfahrzeuge Trunkenpolz Mattighofen“ wurde 1954 geändert, als Ernst Kronreif Gesellschafter wurde. Seitdem heißt das Unternehmen Kronreif Trunkenpolz Mattighofen – kurz KTM
- Wer sind die Besitzer von KTM?
KTM ist eine österreichische Motorrad-, Fahrrad- und Motorsportmarke, die sich im gemeinsamen Besitz des indischen Herstellers Bajaj Auto und des österreichischen Herstellers Pierer Mobility AG befindet.
- Produziert KTM auch Autos?
KTM (Pierer Mobility AG) produziert die einzigen Sportwagen Österreichs. Jährlich werden bis zu 100 Stück des Modells KTM X-Bow in unterschiedlichen Varianten angefertigt..

GRAN PREMIO DI SAN MARINO E DELLA RIVIERA DI RIMINI

7. - 8. SEPTEMBER 2024

Fotos : Red Bull Content Pool

Unsicheres Wetter führte vor allem am Sonntag zu etlichen Stürzen, aber auch zu dramatischen Fehlentscheidungen, die Einfluss auf die laufende Meisterschaft haben könnten. KTM zeigte geschlossen eine reife Leistung und hat sich in den letzten Rennen von der dritten Kraft zum ersten Verfolger von Ducati vorgearbeitet. Allerdings ist der Abstand zur führenden Herstellermarke nach wie vor eklatant.



Jorge Martin, Sieger des Sprintrennens

Der Rennsamstag startete mit einem spektakulären Sprint-Rennen über 13 Runden auf dem Misano World Circuit. Es ist schon einige Zeit her, dass Jorge Martin mit seiner Ducati auf einen Stockerplatz hinaufsteigen durfte. Zuletzt war das beim MotoGP auf dem Sachsenring in Deutschland wo er beim Sprint auf das Podium kletterte.

In Misano entscheidet Jorge Martin den MotoGP-Sprint durch einen Raketenstart für sich. Der Pramac-Ducati-Pilot startete von Platz vier, zeigte jedoch bereits beim Start seine Stärke und schießt von Startplatz vier aus noch vor der ersten Kurve in Führung. Er nutzte den Schwung und bestimmte in der Folge direkt von der Spitze des Feldes das Geschehen. Francesco Bagnaia, der von der Pole-Position ins Rennen ging, konnte Martin trotz einiger Versuche nicht überholen und musste sich am Ende mit Platz zwei begnügen.

Franco Morbidelli feiert als Dritter, nach schwierigen Jahren im Yamaha-Werksteam, seine erste Podiums-Platzierung auf Ducati.

Nur Ducatis finden sich auf den Plätzen 1 bis 5. Drei KTM-Fahrer schafften es unter die Top-10, s.u.:

Ergebnis Sprintrennen Misano , 7. September 2024

1. J. Martin	Pramac Ducati	
2. F. Bagnaia	Ducati	+1.495
3. F. Morbidelli	Pramac Ducati	+1.832
4. E. Bastianini	Ducati	+2.041
5. M. Marquez	Gresin Ducati	+6.469
6. P. Acosta	Tech3 KTM	+6.796
7. B. Binder	KTM	+9.979
8. J. Miller	KTM	+10.726

Pedro Acosta, KTM GasGas, 6.PI.
Brad Binder, KTM Racing, 7.PI.

Nach dem Rennen kommentierte der Sieger seine Leistung: *"Endlich gewinne ich wieder! Ich bin überglücklich. Ich hatte erwartet, dass ich mit 'Pecco' um den Sieg kämpfen müsste, aber so einen Start hatte ich nicht erwartet".*



Triumph und Dramatik bei schwierigen Bedingungen beim Hauptrennen am Sonntag. Die Wetterprognosen schwankten zwischen „kein Regen“ und einem „vielleicht doch Regen“!

Das Hauptrennen ging über 27 Runden und es sollte eines der dramatischsten Rennen der Saison werden. Denn kurz vor dem Start fielen einige Regentropfen, was für die Teams und Fahrer zu einer Herausforderung bei der Reifenwahl wurde. Einige entschieden sich für die weichere Hinterradmischung, während andere, z.B. Francesco Bagnaia und Jorge Martin, auf die Medium-Reifen setzten.



oben Binder, unten Leader Marquez

Bagnaia startet wieder von der Pole-Position und verteidigte diese gegen seine Verfolger. Kurz einsetzender Regen sorgte für Unruhe in den Boxen und Stürze unter den Fahrern. So erwischte es Pedro Acosta in Runde vier und er fiel ans Ende des Feldes zurück. Acosta lag zu diesem Zeitpunkt auf Platz 3 und verpasste mit dem Sturz einen weiteren Podiumsplatz nach den beiden 3. Plätzen in Aragon.

Kurz darauf folgte ihm Franco Morbidelli ins Kiesbett. - Als sich der Regen verstärkte, begannen die Teams die Zweitmotorräder mit Regenreifen für einen eventuellen Wechsel vorzubereiten.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich der WM-Führende Jorge Martin in idealer Position. Er lag auf Platz zwei hinter seinem direkten WM-Rivalen Bagnaia. Das hätte die Entscheidung für oder gegen einen Boxenstopp eigentlich einfach gemacht - Martin hätte lediglich das gleiche machen müssen wie Bagnaia. Doch während Bagnaia mit Slicks auf der Strecke blieb, nahm Martin volles Risiko und wechselte auf Regenreifen. Dafür war die Strecke aber nicht nass genug und Martin musste erneut zum Reifenwechsel an die Box.

Damit gab es statt des erhofften Sieges lediglich den enttäuschender 15. Platz und 19 verlorene Punkte in der MotoGP-WM; diese verlorenen Punkte hätten Martin ein komfortableres Leben bei den nächsten Rennen beschert.

Der Doppelsieger von Aragon, Marc Marquez zeigte bei diesen schwierigen Bedingungen seine Klasse. In der zehnten Runde übernahm der Gresini-Ducati-Pilot die Führung von Bagnaia und hielt diese Position bis ins Ziel. Francesco Bagnaia konnte das Tempo von Marquez zwar halten, aber an ein Überholen war nicht zu denken. Marquez feierte seinen zweiten Grand-Prix-Sieg in Folge. Den dritten Platz sicherte sich Ducati-Teamkollege Enea Bastianini, der noch in den letzten Runden an dem stark fahrenden KTM-Piloten Brad Binder vorbeizog.

Für Jorge Martin wurde das Rennen in Misano zu einer wahren Katastrophe. Nach seinem 15. Platz verlor er damit fast seinen gesamten Vorsprung in der MotoGP-Gesamtwertung. Francesco Bagnaia konnte durch seinen zweiten Platz den Abstand auf Martin auf nur noch sieben Punkte verringern. Vor dem Rennen hatte Martins Vorsprung noch 26 Zähler betragen..

Zweiter MotoGP-Sieg in Folge: Marc Marquez

Ergebnis Hauptrennen Misano , 8. September 2024

1. M. Marquez	Gresini Ducati	
2. F. Bagnaia	Ducati	+3.102
3. E. Bastianini	Ducati	+5.428
4. B. Binder	KTM	+14.185
5. M. Bezzecchi	VR46-Ducati	+16.725
6. A. Marquez	Gresini Ducati	+17.582

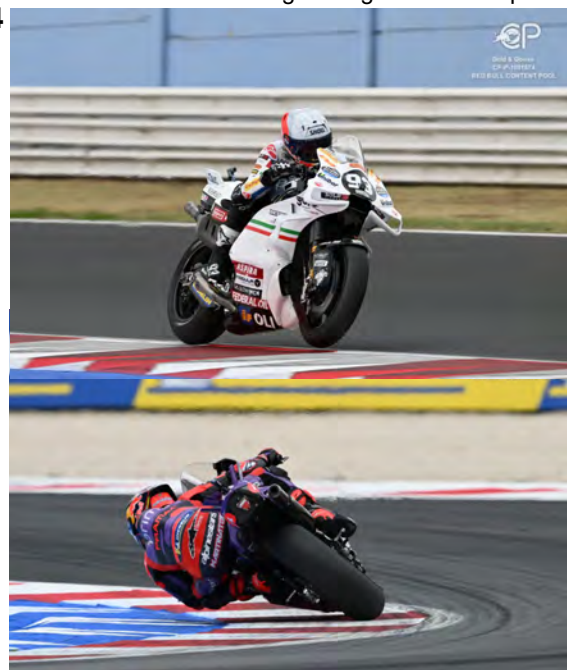
MotoGP-Gesamtstand 2024, Fahrerwertung

1. Jorge Martin	312 Pkt
2. Francesco Bagnaia	305
3. Marc Marquez	259
4. Enea Bastianini	250
5. Brad Binder	161
6. Pedro Acosta	1

MotoGP-Gesamtstand 2024, Herstellerwertung

1. Ducati	463 Pkt
2. KTM	234
3. Aprilia	224
4. Yamaha	72
5. Honda	37

Rennen 14. 20.9. - 22.9. Misano Italien
Rennen 15. 27.9. - 29.9. Mandalika Indonesien
Rennen 16. 4.10. - 6.10. Motegi Japan
 Insgesamt stehen 2024 20 Rennen auf dem Programm.



Misano World Circuit Marco Simoncelli
 Mandalika International Street Circuit
 Mobility Resort Motegi

8. Rallye Peking-Paris 2024

Vielleicht das letzte grosse Abenteuer

Text: Thomas Suter

Fotos: Will Broadhead / Blue Passion / Rieder / Schüriger / Mario Illien

Ende Juni 2024 ist die 8. Rallye Peking-Paris nach 37 Tagen Fahrt zu Ende gegangen, mit ganz unterschiedlichen Resultaten für die Teilnehmer.

Während Mario Illien schon bei der Wagen-Abnahme vor dem Start die Disqualifikation seines weißen und den weiteren zwei (blauen und grünen) Ford Escorts mitgeteilt wurde (sie fuhren dann „außer Konkurrenz“ in der „Evolution-Klasse“), holte sich die Luzerner Paarung Carlos Rieder/Urs Schnüriger mit ihrem Ford schließlich einen sauberen dritten Platz. Respekt!

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 eingefeischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.



Wenn einer eine Reise tut...

Wenn man glaubt alles schon erlebt zu haben aber das Verrückte im Leben noch vor sich zu sehen und unbedingt realisieren zu müssen, dann nehme man an der Rallye Peking-Paris teil. Damit verlässt man das wohlbehütete, durchstrukturierte Heim ... und geht auf die große Reise. Dort passieren einem dann Sachen, die man sich gar nicht hätte vorstellen können!

So stellt man vielleicht plötzlich Fehlzündungen am Motor fest. Nach langem Suchen findet sich endlich die Ursache, ein beschädigter Stecker. Kein Problem, das Ding kostet im Handel nicht mal einen Franken.

Aber: Man ist ja auf der Rallye Peking-Paris und genau diesen Stecker hat man natürlich nicht dabei. „Glücklicherweise habe ich in England einen Mitarbeiter, der aus Honkong stammt und kein Visum für die Einreise nach China benötigte. Der setzte sich in den Flieger und brachte uns das Ersatzteil und zusätzliche Stecker sowie ein neues Steuergerät“, bringt Mario Illien dieses Teilkapitel zu Ende. Die Fahrt ging weiter.

Solche Eskapaden lassen sich aber noch steigern: „Wir haben unsern Escort aufgetankt, nach 150 Metern Fahrt ist er gestanden und die Ursachen-Suche begann. Die Drähte waren





heiß, die Sicherung hat's raus gehauen und ich stellte fest, dass der Induktiv-Sensor des Schwungrades Strom gezogen hat. Die Suche nach dem Kurzschluss begann...“, schildert Teilnehmer Illien den nächsten Vorfall. Nacht's wurde auf einem Parkplatz alles demontiert – und immer den Zeitdruck im Genick, rechtzeitig die Fähre nach Baku über das Kaspische Meer zu erreichen, die über normale Straßen 3.000 km entfernt war.

Die Lösung: Einen LKW organisieren, den Chauffeur überzeugen, dass er die Distanz auch unter die Räder nimmt und den Ford Escort aufladen. Der Rallye-Tross fuhr durch die Wüste direkt dorthin. Die Fähre wurde noch rechtzeitig erreicht, dann nicht nur eine Werkstatt, sondern auch die Defekt-Ursache gefunden: Der Schwungrad-Sensor war beschädigt und das führte zu einem hohen Stromfluss, weshalb dann die Sicherung durchbrannte. Die Fahrt ging dann ohne weitere Probleme bis ins Ziel weiter.

Und dann noch eine Panne beim grünen Escort beim Team Henry Rohrer und Markus Schelbert am drittletzten Tag: Kurz vor dem Tagesziel verabschiedete sich das Kupplungs-Ausrücklager. Im mitgeführten Ersatzteillager fehlte natürlich wiederum genau ein solches Teil. Ein Mitbewerber stellte sein Ersatz-Kupplungs-Ausrücklager großzügigerweise zur Verfügung, nur: es war eines von Volvo. „Bei strömendem Regen auf einem Parkplatz hieß es nun, das Getriebe ausbauen, das Teil anzupassen und einzubauen,“ schildert Illien dieses Intermezzo. Morgens um 03:00 Uhr war das Größte wieder zusammen und nach kurzer Nachtruhe wurde morgens die Arbeit beendet und die Fahrt ging weiter.

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.

Alles in Allem ist der Motorenpapst glücklich, zusammen mit seinem Sohn Luca das Ziel in Paris erreicht zu haben, das ganze Team mit den drei Ford Escort unfallfrei. Trotz der ereignisreichen Begleitumstände zieht er ein positives Fazit: „Es war unglaublich schön, dies alles mit meinem Sohn zu erleben, durch Länder zu reisen, die man sonst nie besuchen würde, und auf eine große Kameradschaft unter den Teilnehmern zählen zu dürfen“. Dann schmunzelt er und ergänzt: „Und jeden Abend mit schwarzen Händen und Gesichtern ins Etappenziel zu kommen“.



Auch einige Lehren aus dem Peking-Paris-Abenteuer hat Illien gezogen:

Die drei Ford Escort werden in England nun komplett zerlegt, die elektronische Einspritzung, die zur Disqualifikation führte, wieder auf Vergaser zurück gebaut.



Für Mario ist dies ein spezielles Kapitel: „Im vergangenen Januar nach dem Badawi-Trail und vielen Problemen mit den Vergasern waren wir drei Tage auf dem Rollenprüfstand und haben mit unterschiedlichen Düsenbestückung und Anpassungen experimentiert.“





Wir haben mit den Weber-Vergasern einfach keine saubere Benzinzufuhr zustande gebracht und uns dann aus Zeitdruck entschieden, die Einspritzanlage einzubauen“.

Es gab zwar zur aktuellen Zeit Escorts mit mechanisch gesteuerten Einspritzungen, aber nicht solche mit elektronischer Steuerung. Überzeugt ist Illien trotzdem vom Motor. Jondel in England hat die Motoren aufgebaut, von Illmor kamen nebst verschiedenen Anpassungen und technischem Knowhow die Kolben und Pleuel. „Wir waren schnell unterwegs und hatten auch ein super Fahrwerk“, strahlt er.



Nach Peking-Paris kann sich Mario Illien vorstellen, die eine oder andere exotische Rallye zu fahren. „Es gibt Möglichkeiten in Sibirien oder in der Mongolei, dies zu tun“, blickt er in die Zukunft und hält an seiner Aussage fest: „Im Vergleich zu Peking-Paris ist eine Mille Miglia eine Kaffeefahrt“.

Einen anderen Lösungsansatz als Mario Illien wählte der Luzerner Carlos Rieder für die Peking-Paris-Rallye 2024. Der Elektro-Ingenieur studierte im Vorfeld lange, welchem fahrbaren Untersatz die Marathon-Distanz am ehesten zuzumuten war. Er entschied sich, nicht auf Renntechnik, sondern auf Einfachheit zu setzen. Schließlich fiel die Wahl auf ein 1931er Ford Model A Coupé. *“Die konstruktive Unkompliziertheit des Autos überzeugte mich ebenso wie der Standard-Motor und die Robustheit als Ganzes“*, gibt Rieder als Gründe für seine Entscheidung an. Vorbereitet wurde das Auto bei Fischer Classic in Rain, einem Luzerner Vorort.

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,

“Auch dieser Entscheid war absolut richtig, denn die gute und seriöse Vorbereitung ist das A und O für eine erfolgreiche Absolvierung einer solch harten Rallye, Marcel Moser ist wahrer Künstler“, lobt Rieder.

Ohne große Probleme brachte die Paarung Carlos Rieder/Urs Schnüriger ihr Ford Model A Coupe von Peking nach Paris. *“Der Motor unseres Autos hatte wenig Leistung, das wussten wir und sind dementsprechend zurückhaltend gefahren. Durch die Mongolei wurde verhältnismäßig langsam, immer auf Sicht, über die Staubpisten gefahren. Dies zahlte sich aus. Wir hatten ‘nur’ gerade zwei Defekte. Einmal verloren wir einen Stoßdämpfer, ein anderes Mal ist uns der Luftfilterdeckel davon geflogen“*, schildert Rieder die “Pannen-Höhepunkte” und fährt fort: *“Das mit dem Stoßdämpfer kostete einiges an Zeit. Wir mussten an die 30 Kilometer ohne Stoßdämpfer fahren, das war nur in langsamem Tempo möglich. Dafür war die Service-Truppe, die den Rallye-Tross begleitete, perfekt ausgerüstet. Sogar eine mobile Schweißanlage wurde*



mitgeführt, die bei der Stoßdämpfer-Reparatur zum Einsatz kam“.



Rieder/Schnüriger hatten die Rangliste stets im Auge und waren verblüfft, so weit vorne zu landen. *“Die schmalbrüstige Leistung unseres Fords bereitete uns manchmal Sorgen, gerade wenn wieder ein Pass vor uns lag. Aber es gelang, den knappen Vorsprung für den 3. Platz bis Paris zu retten“*, zieht Rieder ein Fazit und ist stolz “jeden Kontrollpunkt innerhalb der geforderten Zeit erreicht zu haben”.



“Der Ford geht nun in die Reha-Klinik”, ergänzt Rieder, “dort wird er wieder sorgfältig aufbereitet, damit er für nächstes Jahr wieder einsatzbereit ist”.

Er ist völlig “geflasht” von dieser Rallye und hat die Nennung für nächstes Jahr bereits wieder abgegeben, obwohl es das Härteste ist, was er in Sachen “Auto” bisher erlebt hat.



Für Carlos Rieder ist wichtig, dass nicht nur die Vorbereitung des Autos zum A und O gehört, sondern auch der Chauffeur Entscheidendes beitragen kann: “Ich hatte mich entschlossen, im Vorfeld die Fahrzeug-Restaurations-Ausbildung zu absolvieren, dies im zarten Alter eines ‘Silberrückens’”, wie er schmunzelnd erklärt und ergänzt: “Ich habe viel gelernt, das mir bei der Rallye auch geholfen hat – ich kann's jedem empfehlen”.



Natürlich ist jeder Teilnehmer, der eine derartige Mammut-Rallye beenden kann, ein Sieger. Trotzdem gibt es natürlich auch die “richtigen” Gewinner.

- Andy Buchan & Mike Sinclair siegten in der Gesamtwertung auf ihrem Bentley 4 1/2 Litre Le Mans von 1928, gefolgt von
- Alex Vassbotton und Bas Gross auf einem Alvis Fire Fly 12/70 von 1933.
- Dritte wurden die erwähnten Rieder/Schüriger auf Ford Model A Coupe von 1931.

In der “Classic Category” holten sich

- Matt Bryson und Miek Pink auf dem Leyland P76 von 1974 den Sieg, gefolgt von
- Lars und Annette Rolner im Porsche 911 S von 1974 sowie
- Kevin und Cole Bradburn im Porsche 912 von 1969.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

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





Nachspann: Ford Escort im Rallye-Sport

Einen Ford Escort als Rallye-Fahrzeug aufzubauen ist sicher nicht falsch. Die beiden heckgetriebenen Mk1 (auch Hundeknochen genannt) und Mk2 können große Erfolge im Rallye-Sport aufweisen.

Ab 1970 schickte Ford den Escort RS1600 ins Rennen, einen 1,6-Liter-Vierzylinder mit fortschrittlichem Vierventil-Zylinderkopf von Cosworth. "The Flying Finns", wie Hannu Mikkola und Timo Mäkinen gerne bezeichnet wurden, reüssierten schon bald. Mikkola gewann 1972 die Safari-Rallye, Mäkinen notiert den Sieg bei der Hongkong-Rallye für sich, das britische Urgestein Roger Clark entschied die RAC-Rallye zu seinen Gunsten.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

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



Mäkinens letzter Sieg bei der RAC 1975 war zugleich auch der erste Erfolg eines Ford Escort der zweiten Generation, der sich, neben grundlegend neuem Karosserie-Design, vor allem durch einen stärkeren 1.8 Liter-Motor auszeichnete.

Das neue skandinavische "Rallye-Tier" Björn Waldegard, holte sich 1977 die Siege in der Safari-Rallye, in Griechenland und bei der RAC. Im darauffolgenden Jahr heftete er mit einem Sieg bei der Schweden Rallye einen weiteren Erfolg in seine Erfolgsgeschichte.

Der Höhepunkt für den Escort der zweiten Serie kam 1979. Die Konkurrenz mit Lancia Stratos, Fiat Abarth 131 oder Saab-900-Turbo war in jenem Jahr gegen den Hecktriebler aus England machtlos. Ford feierte den Konstrukteurstitel, die Piloten Mikkola (Portugal, Neuseeland, RAC) und Waldegard (Griechenland und Kanada) holten sich fünf Siege bei insgesamt 12 Rallyes. Waldegard setzte sich die Krone auf und wurde Rallye-Weltmeister 1979. Auch nicht schlecht!





Vor 50 Jahren fuhr Herr Jedermann noch einen kompakten Personenwagen mit typischerweise zwei oder vier Türen und Kofferraum hinten oder vorne, je nach Antriebsweise. Aber sicher kein "Sport Utility Vehicle".

Ein solches aber erfand Bertone mit dem "Go" und zeigte den Prototyp auf dem Autosalon von Brüssel im Januar 1972. Zur Erklärung dazu wurde eine Pressemitteilung verteilt, der u.a. folgendes zu entnehmen war:

"Ist es ein Auto, ein Geländefahrzeug, ein Nutzwagen oder was sonst? Vor diesem Fahrzeug stellt sich einem diese Frage von selbst. «GO» ist dies alles zusammen und daher lässt sich die Neuentwicklung von Bertone auch schwer klassifizieren. Aber darin liegt eben eine der Hauptaufgaben des Karosseriebauers: neue Lösungen entwickeln, die nur scheinbar ein Ziel für sich selbst darstellen; in Wirklichkeit offenbaren sich diese Lösungen sehr oft als ein wertvoller Ansporn zu Neuschöpfungen und Weiterentwicklungen. Auf allen Gebieten hat die Forschung keine strengen Schemas, wonach sie sich richten muss und auch bei Bertone führten zahlreiche Prototypen, die nur scheinbar sich selbst zum Ziele hatten, zur praktischen Auswertung in Produktionsreihen, die sich zu diesen Prototypen etwa ähnlich wie die Wirkung zur Ursache verhalten.

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.



«GO» ist das Ideal aller Begeisterten für Geländefahrzeuge, welchen es nicht gelingt, Lasten bis zum Zielort zu befördern, wenn die Straßen zu Saumpfaden werden. Da half bisher oft nur noch ein in den Sattel schwingen.

Kompakt gebaut und zugleich für größere Lasten ausgelegt, lässt sich das Fahrzeug in verschiedenster Weise einsetzen: Vom Shopping in der Stadt zu den sportlichen Tätigkeiten im allgemeinen. Hauptverwendung des Wagens ist also für die Freizeit, ein Sozialphänomen, dem man immer

mehr Verbrauchsgüter, vor allem zur Beförderung, widmet."

Angetrieben wurde das 3,35 m lange und 1,72 m breite Fahrzeuge von einem Suzuki-750-ccm-Dreizylindermotor mit 67 PS bei 6500 Umdrehungen.

Als Fahrer hatte man fünf Vorwärts- und fünf Rückwärtsgänge zur Verfügung. Die Frontscheibe konnte per Kurbel gesenkt werden. Auf der Ladefläche hatte auch ein Motorrad Platz.





Abschied von einer Supersportwagen-Ikone: Die Produktion des Audi R8 wurde eingestellt. Im März 2024 wurden die allerletzten Exemplare in der Exklusiv-Manufaktur Böllinger Höfe in Heilbronn montiert. Insgesamt 45.949 Exemplare verließen seit 2006 die Werkshallen.



Das Thema Supersportwagen scheint aber für Audi nicht ganz vom Tisch zu sein, man könne sich durchaus vorstellen, künftig vollelektrisch auf dem Markt anzutreten – heißt es aus der Zentrale.

Schon jetzt verspricht der R8, für Sammler ein interessanter, im Wert steigender Klassiker zu werden. Wir verraten Ihnen, wie sich die R8-Preise entwickelt haben und was den Boliden so besonders macht. Außerdem sagen wir Ihnen hier, was Sie unbedingt über den R8 wissen müssen – oder (vielleicht) noch nicht gewusst haben.

Ein Maximum an Fahrdynamik: der Audi R8 V10 RWS mit Hinterradantrieb. Der V10 leistete 540 PS und katapultierte den Supersportwagen in 3,7 Sekunden auf Tempo 100, Höchstgeschwindigkeit 320 km/h

Die Geburtsstunde

Drei Jahre nach der Vorstellung der Studie Audi Le Mans quattro präsentiert Audi die Serienversion Audi R8 auf dem Salon d'Automobile 2006 in Paris. Der markante Supersportwagen soll fortan die sportliche Speerspitze der Marke Audi kennzeichnen. Ausgestattet mit einem 420 PS starken V8-FSI-Mittelmotor, permanentem Allradantrieb quattro und einer Aluminiumkarosserie in Audi Space Frame Technologie, soll der Audi R8 seinen künftigen Eigentümern überlegene Fahrdynamik bieten. Ab September 2006 konnte der R8 (Grundpreis: 104.400 Euro) bei den Händlern vorbestellt werden; die Auslieferungen erfolgten im 1. Halbjahr 2007.

Le Mans quattro präsentiert Audi die Serien-



R8 RWD Coupé und Spyder: mit V10 Motor, 540 PS und Heckantrieb. Der Rear Wheel Drive (RWD) verbindet hier das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und das mechanische Sperrdifferential an der Hinterachse

OCC

**Wir versichern
Klassiker.**

Das Rennstrecken-Gen

Das 24 Stunden-Rennen von Le Mans ist eine Herausforderung für jeden Rennsport-Ingenieur. Die Ingolstädter Techniker schafften es, mit ihrer Erfahrung aus zahlreichen Triumphen in der Welt der Rallyes und der Tourenwagen den Mythos Audi auch auf der Langstrecke zu etablieren.

Schwierigkeit hier:

Die Technik im R8 so zu perfektionieren, dass sowohl Höchstleistung, optimale Fahrdynamik, als auch Ausdauer, Zuverlässigkeit und ein Maximum an Ergonomie für das Rennen abrufbar sind.



Armaturenbrett des R8 GT Spyder von 2011: die weiß hinterlegten Instrumente geben einen sportlichen Touch

Mit Erfolg

Von 2000 bis 2002 sowie 2004 und 2005 holten sich die Audi R8-Boliden insgesamt fünfmal den Sieg in Le Mans (zweimal sogar als Dreifachsieger). Die Langstrecken-Erfahrungen der Ingenieure flossen in die Entwicklung des Straßen-R8 mit Mittelmotor.



Heckpartie des R8 V10 mit Spoiler und LED-Rücklichtern dadurch in alle Richtungen steuern lassen. Inspirieren ließen sich die Konstrukteure von der Designstudie Audi Le Mans quattro. Der wiederum war die Vorlage für den späteren R8.

Der Kino-Star

In gleich sechs Kinofilmen hatte der R8 einen Auftritt. Hollywood-Star Robert Downey Jr. alias Tony Stark fuhr einen V8 in „Iron Man“, dann einen V10 Spyder in „Iron Man 2“, den Prototyp e-tron in „Iron Man 3“, einen V10 Plus in „Avengers: Age of Ultron“ und „The First Avenger: Civil War“ und einen Spyder in Spider-Man: Homecoming.

R8-Spuren gibt es auch im Science-Fiction-Film „I, Robot“ (2004, mit Will Smith in der Hauptrolle). Für diesen Blockbuster (er spielte 2004 weltweit 347 Millionen Dollar ein) baute Audi eigens einen Prototyp, den Audi RSQ. Clou: Der RSQ bewegte sich auf Kugeln statt Rädern, er konnte sich

Der Technologie-Träger

Die Alukarosserie machte das Fahrzeug leicht und gleichzeitig sehr steif, die Mittelmotor-Konstruktion sorgte für eine optimale Gewichtsverteilung und Fahrdynamik. Mit dem R8 LMX, ein auf 99 Stück limitiertes Sondermodell, brachte Audi einst als erster Hersteller Laser-Fernlicht in Serie. Das neuartige adaptive Dämpfersystem Audi magnetic ride kündigte Audi in einer Pressemitteilung 2006 so an: „Statt des herkömmlichen Dämpferöls wird ein magnetorheologisches Fluid verwendet, eine Flüssigkeit, deren Viskosität über ein elektromagnetisches Feld beeinflussbar ist. Durch diesen Effekt lässt sich die Dämpfer-Kennlinie durch das Anlegen einer Spannung an den Elektromagneten jederzeit blitzschnell elektronisch beeinflussen. Dabei generiert jeweils ein Laser-Modul pro Scheinwerfer einen Lichtkegel mit der doppelten



Weltpremiere im R8 LMX kam 2014 erstmals in einem Serienfahrzeug das Laserfernlicht zum Einsatz

Leuchtweite des Voll-LED-Scheinwerfers.“

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Der Promi-Liebling

Filmstars, Sportler, Royals – alle liebten den Audi R8. Zu den prominentesten Besitzern gehörten oder gehören: Prince William, Justin Timberlake, Cristiano Ronaldo, Lionel Messi, Daniel Craig, Neymar, Lady Gaga, Taylor Swift, Seal, Kim Kardashian und Hugh Grant. In Deutschland outete sich Comedian Oliver Pocher als bekennender Audi R8-Fan. Aber auch RTL-2-Promi Robert Geiss („Die Geissens“) soll einen Audi R8 in der Garage gehabt haben.

Fußball-Weltmeister Bastian Schweinsteiger verriet einst Audi, dass er einen schwarzen R8 fährt. Das verwundert wenig, schließlich ist Audi seit nunmehr 22 Jahren Sponsoring-Partner des FC Bayern München (geschätztes Engagement 60 Mio. Euro pro Jahr).

Alle Bayern-Stars fahren übrigens seit vier Jahren Elektro-Modelle von Audi.



Stark. flach, schnell: Der R8 Spyder von 2010 war bei 4,43 m Länge nur 1,25 Meter hoch



Taugt der Audi R8 als Wertanlage?

Frank Wilke, Geschäftsführer vom Marktbeobachter classic-analytics: „Der Status als Liebhaberstück ist beim R8 vorprogrammiert, er war Audis erster und einziger Supersportwagen und technisch eng mit den kleineren Lamborghini-Modellen verwandt. Frühe Exemplare sind derzeit im Preistief. Wer in Sachen Wartungshistorie und Anzahl der Vorbesitzer nicht ganz so kritisch und etwas risikobereit ist, der kann momentan zum absoluten Tiefpreis zuschlagen.“

Der erste R8 von 2006. Damals serienmäßig mit Xenon plus-Licht, LED-Tagfahrlicht, 18-Zoll-Aluminiumrädern. Auf Wunsch gab es ein Soundsystem der dänischen Klangschmiede Bang & Olufsen.

R8 GT Spyder, Baujahr 2011: Grundpreis damals 207.000 Euro. Dafür gab es LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten, Klimaautomatik, Navigationssystem plus mit MMI-Bedienlogik, Fahrerinformationssystem samt Laptimer, Einparkhilfe, Berganfahrassistent sowie Diebstahlwarnanlage in Serie

Langfristig werden, wie immer, die penibel gepflegten Top-Modelle für Sammler am interessantesten sein. „So zeige sich beim von 2007 bis 2010 gebauten Audi R8 Coupé (interne Typbezeichnung 42) bereits ein leichter Aufwärtstrend. Für gute Exemplare waren vor drei Jahren noch 41.000 Euro fällig, inzwischen liege der Preis laut classic-analytics bei 44.000 Euro.,,

Feinstes Leder und hochwertige Materialien im Innenraum des R8 RWD Performance



Audi

OCC

Wir versichern Klassiker.

9

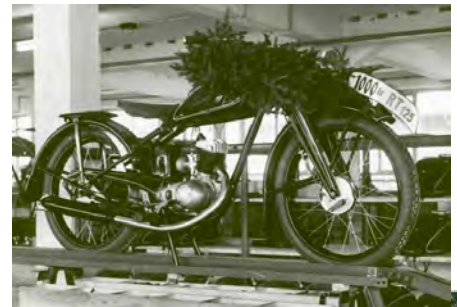
Neubeginn vor 75 Jahren: Auto Union GmbH am 3. September 1949 in Ingolstadt gegründet

Audi baut seit 75 Jahren Automobile am Standort Ingolstadt. Diesen Geburtstag feierte Audi Anfang September im Audi museum mobile und einem Fest in der Ingolstädter Innenstadt – an historischer Stätte, an der sich einst der erste Firmensitz befand.

Bei der Jubiläumsfeier erwartete die Besuchenden am 8. September eine Reihe der ersten in Ingolstadt produzierten Fahrzeugmodelle und auch ein unterhaltsames Programm.

Abwechslungsreich war es auch bei der Nacht der Museen am Abend zuvor:

Im Audi museum mobile präsentierte die Audi Big Band einen bunten Mix aus der Welt des Latin, Soul, Funk und Pop, daneben fanden zahlreiche Highlight-Führungen statt, unter anderem zur aktuellen Sonderausstellung „Form vollendet“.



Der 3. September 1949 markiert ein wichtiges Datum in der Geschichte von Audi. Mit der Gründung der Auto Union GmbH in Ingolstadt beginnt für den Automobilhersteller, der früher in Sachsen produzierte, ein neues Kapitel im Westen Deutschlands. In den alten Gebäuden der Ingolstädter Festung nahm das Unternehmen die Produktion mit den Vier Ringe auf.

Entwickelt hat sich Audi in Ingolstadt bereits kurz nach Kriegsende: Ehemalige Mitarbeitende der sächsischen Auto Union AG gründen noch im Jahr 1945 ein Zentral-Depot für Ersatzteile, nachdem die Teile-Versorgung aus der sowjetisch besetzten Zone unmöglich geworden war. Mit der Ersatzteilversorgung und -fertigung sollten die Auto-Union-Fahrzeugbestände aus der Vorkriegszeit versorgt und auf den Straßen gehalten werden.



Der Entschluss, wieder in die Fahrzeugproduktion einzusteigen, fiel wenige Jahre später; nachdem die formalen Voraussetzungen geschaffen wurden, entstand am 3. September 1949 in Ingolstadt die Auto Union GmbH.

Die junge Firma startet zunächst mit dem DKW F 89 Schnelllaster, ein zuverlässiger und unkomplizierter Lieferwagen, der in verschiedenen Karosserievarianten angeboten wird. Er hatte Frontantrieb und einem quer eingebauten Zweizylinder-Zweitaktmotor.



Schon 1949 folgt als zweites Fahrzeug die DKW RT 125. Das Motorrad war bereits 1939 im DKW-Werk Zschopau entwickelt und während des Kriegs sowohl für den Export als auch für die deutsche Wehrmacht gebaut worden. Bis auf den etwas rundlicher geformten Tank entsprach die RT 125 mit Trapezgabel und Gummibandfederung, einem Zweitaktmotor mit 4,75 PS sowie fußgeschaltetem Dreiganggetriebe im Wesentlichen dem schon vor dem Krieg entworfenen Modell.



Rund zehn Jahre lang sind die Produktionsanlagen in der Ingolstädter Innenstadt Dreh- und Angelpunkt für die Aktivitäten der jungen Auto Union GmbH, bis aus Kapazitätsgründen an der Ettinger Straße ein neues Werk errichtet wird. Im August 1959 startete dort die Produktion des erschwinglichen Kleinwagens DKW Junior, der nach dem Auslaufen der DKW RT 125W im Jahr 1957 für die Auto Union GmbH die dauerhafte Fokussierung auf den Bau von Personenkraftwagen markierte.

Audi
Vorsprung durch Technik



Meilensteine der Autosicherheit: 10 Erfindungen, die Leben retten



Wer heute in einem modernen Auto fährt, kann sich auf dutzende elektronische und digitale Helferlein verlassen: miteinander vernetzte Sensoren überwachen die Fahrt und greifen im Notfall in Sekundenbruchteilen ein. So sicher war Fahren noch nie!

1984, im Gründungsjahr von OCC, sah das noch ganz anders aus. In den frühen 1980er Jahren stand die Automobilindustrie an einem Wendepunkt. Die Sicherheitsstandards, die wir heute als selbstverständlich betrachten, begannen erst damals, langsam Gestalt anzunehmen. Gerade deutsche Ingenieurskunst (z.B. bei Autozulieferer Bosch) in Zusammenarbeit mit namhaften Herstellern wie Mercedes-Benz sorgten für den Durchbruch auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit.



Mercedes-Benz erprobt erstmals die Wirkungsweise des Airbags bei einem Frontalaufprall

Zu jener Zeit erblickten zahlreiche bahnbrechende Sicherheitsfeatures das Licht der Welt, die die Überlebensrate bei Unfällen erheblich verbessern sollten. Angefangen bei den ersten Anti-Blockiersystemen (ABS), die ein kontrolliertes Bremsen selbst auf glatten Oberflächen ermöglichten, bis hin zu den ersten Airbags, die einen zusätzlichen Schutz bei Kollisionen boten.

Aber auch Gurtstraffer und Kopfstützen auf den Rücksitzen waren zu jener Zeit alles andere als selbstverständlich und Standard. Für die breite Masse der Autofahrer waren die neuen Assistenzsysteme damals noch nicht verfügbar. Nur Käufer von Ober- und Luxusklasse-Limousinen kamen zunächst in den Genuss dieser, im Notfall lebensrettenden, aber teuren, neuen Technik.

In diesem Artikel werden wir zehn wichtige Sicherheitsfeatures, die zwischen den 1970er Jahren und dem Ende der 1980er Jahre entwickelt wurden, genauer unter die Lupe nehmen.

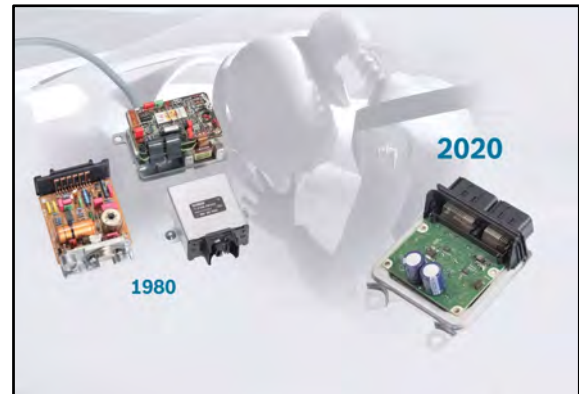
OCC

Wir versichern
Klassiker.

1. Airbag

Die Idee für Airbags geht auf die 1950er Jahre zurück, aber sie wurden erst in den 1970er Jahren zur Serienausstattung. Als "Urvater" des lebensrettenden Luftsacks gilt der Münchner Ingenieur Walter Linderer, der seine Erfindung 1951 als Patent anmeldete. In den USA bot General Motors Airbags ab 1974 als aufpreispflichtiges Zubehör für einige Oldsmobile- und Buick-Modelle an. Allerdings blieb der wirtschaftliche Erfolg aus, deshalb nahm General Motors das System ab 1976 wieder vom Markt.

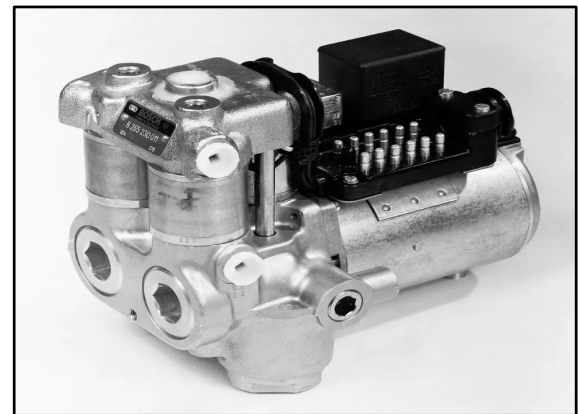
Das erste deutsche Fahrzeug mit serienmäßigem Fahrerairbag (entwickelt von Bosch) war der Mercedes-Benz der S-Klasse W126. Der Airbag funktioniert durch einen Sensor, der bei einem Aufprall Gas aus einer chemischen Reaktion freisetzt, wodurch sich der Airbag in Millisekunden aufbläst und so den Aufprall für den Insassen abfedert.



2. Antiblockiersystem (ABS)

Bereits 1966 bot der britische Hersteller Jensen für sein Modell FF ein elektromechanisches Antiblockiersystem an. Das System erkennt im Verteilergetriebe das Blockieren einer Achse und reduziert daraufhin elektrisch den Unterdruck im Bremskraftverstärker.

Das elektronische ABS-System, wie wir es heute in modernen Fahrzeugen kennen, wurde von Bosch entwickelt und 1978 erstmals im Mercedes-Benz S-Klasse-Modell eingesetzt. In den 1980er Jahren wurde ABS zunehmend in Serienfahrzeugen installiert. ABS verhindert das Blockieren der Räder bei starkem Bremsen, indem es die Bremskraft in kurzen Intervallen reduziert, sodass das Fahrzeug kontrollierbar bleibt und der Fahrer weiterhin lenken kann. Die Hydraulikeinheit (Foto) regelt auf Befehle der elektronischen Steuereinheit den Druck der Bremsflüssigkeit in den Radbremszylindern.



kurzen Intervallen reduziert, sodass das



3. Gurtstraffer

Mercedes-Benz führte 1981 die Gurtstraffer ein. Diese Systeme ziehen bei einem Aufprall den Sicherheitsgurt automatisch straffer, um die Insassen sicherer im Sitz zu halten. Dies wird durch einen Pyrotechniksensoren erreicht, der bei einem Aufprall eine kleine Explosion auslöst, die einen Kolben bewegt, welcher den Gurt straffer zieht.

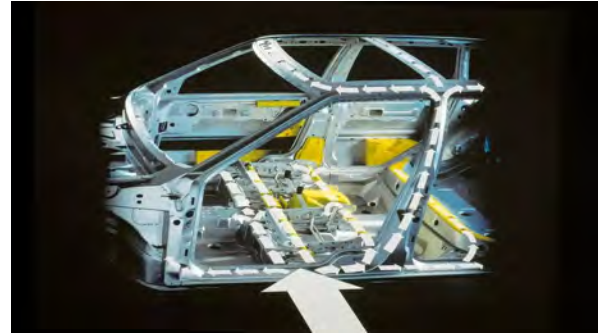
4. Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)

ESP wurde 1987 von Bosch in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz entwickelt. Es hilft, die Stabilität des Fahrzeugs zu bewahren, indem es bei einem drohenden Kontrollverlust automatisch einzelne Räder abbremst, um das Fahrzeug wieder in die Spur zu bringen. Sensoren überwachen ständig die Fahrzeugbewegungen und greifen ein, wenn sie eine Abweichung vom beabsichtigten Kurs feststellen.



5. Seitenaufprallschutz

Volvo führte 1989 das Side Impact Protection System (SIPS) ein. Dieses System umfasst verstärkte Strukturen in den Türen und spezielle Schaumstoffpolster, die bei einem seitlichen Aufprall die Energie absorbieren und so die Insassen schützen. Diese Innovation trug dazu bei, die Verletzungsrate bei seitlichen Kollisionen erheblich zu senken.



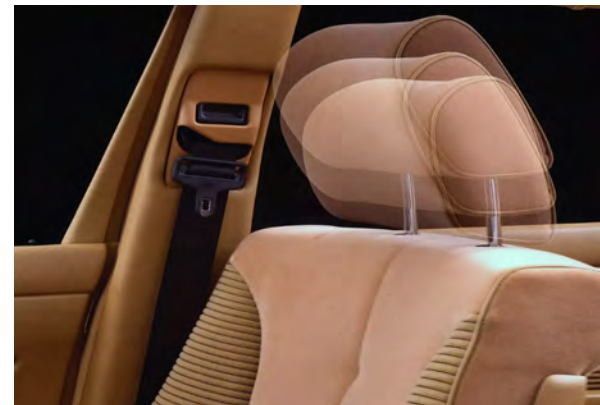
6. Dreipunkt-Gurtsysteme für alle Sitzplätze

Nils Bohlin (Foto) von Volvo erfand den Dreipunkt-Sicherheitsgurt Ende der 1950er Jahre, aber erst in den 1980er Jahren wurden solche Gurtsysteme auch auf den Rücksitzen zur Standardausstattung. Dreipunktgurte verteilen die Aufprallkräfte besser auf den Körper und verhindern, dass die Insassen bei einem Unfall nach vorne geschleudert werden.



7. Kopfstützen auf den Rücksitzen

In den 1980er Jahren wurden Kopfstützen auf den Rücksitzen zunehmend Standard. Diese verhindern bei einem Heckaufprall, dass der Kopf der Insassen nach hinten geschleudert wird, was das Risiko von Schleudertrauma erheblich reduziert. Volvo und Mercedes-Benz gehörten zu den ersten Herstellern, die diese Sicherheitsvorrichtung einführten.



8. Gepolsterte Armaturenbretter

In den 1980er Jahren begannen Automobilhersteller, gepolsterte Armaturenbretter einzubauen, um bei einem Aufprall die Verletzungsgefahr zu verringern. Diese Polsterungen bestehen aus energieabsorbierenden Materialien, die den Aufprall dämpfen. Dies war besonders in den USA und Europa eine wichtige Entwicklung für die Fahrzeugsicherheit.



OCC

Wir versichern
Klassiker.

9. Verlagerung des Tanks

In den frühen Automobilen befanden sich die Benzintanks oft im Heck des Fahrzeugs. Diese Position war jedoch riskant, da sie bei Heckkollisionen leicht beschädigt werden konnten, was zu Bränden oder Explosionen führen konnte. In den 1970er und 1980er Jahren begann man, die Benzintanks unter das Fahrzeug, oft zwischen die Achsen, zu verlagern. Diese Position ist sicherer, da sie bei Kollisionen besser geschützt ist. Die Verlagerung unter das Fahrzeug senkte das Risiko von Lecks oder Explosionen bei Unfällen erheblich.



10. Gurtkraftbegrenzer

Gurtkraftbegrenzer wurden in den 1980er Jahren eingeführt, um die Belastung auf den Körper zu reduzieren, indem sie die Spannung des Sicherheitsgurtes bei einem Aufprall kontrolliert freigeben. Dieses System verhindert Verletzungen durch zu straffe Gurte. Der Mechanismus ist oft in die Gurtschlösser oder Aufroller integriert.



Fotos: Mercedes-Benz AG | Robert Bosch GmbH | Volvo Car Corporation

Spektakuläre Bilder: Ein Mercedes-Benz 250 C (Baureihe W114) ohne TELDIX Anti-Blockier-System durchbricht in dieser Mercedes-Versuchsreihe den mit Schaumgummiwürfeln markierten Punkt. Das Fahrzeug mit ABS war an dieser Stelle zum Stehen gekommen



KUNTERBUNTES aus der Presse



Historische Leckerbissen von unserem Klubmitglied Miha Vrhunec aus Slowenien

Am 5. September jährte sich der Trainingsunfall in Monza zum 54. Mal, als Jochen Rindt starb und posthum F1-Weltmeister wurde.



Dazu Miha: „Wir erinnern uns in Slowenien an ihn vom Portorož-Prix 1963 her, an dem fünf Einsitzer teilnahmen, drei aus Ostdeutschland auf Zweitakt-Wartburgs (weißes Auto) und Jochen Rindt mit seinem Freund Kurt Bardi-Barry; beide auf Cooper T-76 Ford, Kategorie F3.“



Im Gedenken an Jochen Rindt, der am 5. September 1970 in Monza starb, kehrte ich in das Jahr 1963 zurück. Damals fuhren Rindt und sein Freund Kurt Bardi-Barry auf einem Cooper T-67 Ford der F3-Kategorie bei verschiedenen europäischen Wettbewerben mit. So nahmen sie u.a. auch am

Preis von Portorož im September 1963 teil. Das Rennen wurde auf den normalen Straßen Portorož – Lucija – Portorož, einem 5,7 km langen Rundkurs, ausgetragen.



Bei den Teilnehmern handelte es sich überwiegend um Motorrad-Piloten in den Kategorien 50 ccm bis 500 ccm und auch um Beiwagen-Maschinen. Die damals besten Fahrer kamen aus dem ehemaligen Jugoslawien



In der Kategorie „Einsitzer, Gruppe F 3“ belegte Barry den ersten Platz, den zweiten Platz belegte Rindt mit 38 Sekunden Abstand. Die drei Wartburg lagen eine ganze Runde dahinter.

Die Fotos sind nicht gut; sie stammen von einem über 60 Jahre alten ostdeutschen Orwo-Film. Die Kamera war eine ostdeutsche Wera 1 und ich als Fotograf war gerade mal 16 Jahre alt“.



**A U S T R O
CLASSIC.com**

Auf Wiedersehen in Mannheim!

Liebe Freunde von Austro Classic,

am Wochenende, 11. bis 13. Oktober ist für das rostigste Hobby der Welt Europas größter Oldtimer Markt in alter Größe und Pracht wieder am Start, und wir dürfen 5x2 Premium-Tickets für 3 Tage für Euch verlosen!



Sollte irgend jemandem unter Euch, diese legendäre Veranstaltung kein Begriff sein:



Hier findet Ihr die wichtigsten Fakten über die Veterama und genaue Anweisungen wie Ihr die Eintrittskarten gewinnen könnt!



Ein schönes Wochenende in Mannheim wünschen
Wolfgang M. Buchta & Team
Austro Classic

Verkehr: Neue Führerschein-Regel! Kein Ausweg mehr für Autofahrer



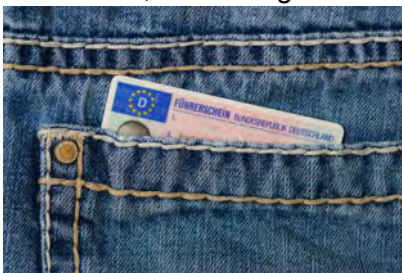
Fotos: pixabay

Im Verkehr könnte es bald zu einer Änderung kommen, die alle Autofahrer in der EU betreffen wird. Der Führerschein ist davon betroffen.

In Italien den Führerschein abgeben und nach dem Grenz-Übertritt wieder hinter Steuer gehen?

Bislang war das problemlos möglich. Denn aktuell können Autofahrer, denen in einem EU-Land die Fahrerlaubnis entzogen wurde, in den anderen Mitgliedsländern problemlos weiterhin im Verkehr unterwegs sein. Doch nun könnte eine neue Führerschein-Regel dafür sorgen, dass dies nicht mehr möglich sein wird.

Bislang galt ein Fahrverbot nur in dem Land, in dem es auch ausgesprochen wurde. Doch das könnte sich schon bald ändern, denn eine Mehrheit des Europaparlaments möchte ausgesprochene Fahrverbote von nun an EU-weit durchsetzen. Für solche Einigungen auf eine Richtlinie haben die Mitgliedsstaaten in der Regel rund zwei Jahre Zeit, die Vorgaben in



nationales Recht umzusetzen. Darüber hinaus sollten in Zukunft auch strengere Regeln zu einem Fahrverbot führen. So

überlegt die EU auch dass gefährliches Parken, gefährliches Überholen, Überfahren einer durchgezogenen Linie und Fahrerflucht erfasst und mit einem Fahrverbot geahndet werden sollten.

Auch bereits eine Überschreitung um 30 km/h könnte zukünftig zum EU-weiten Führerscheinenzug führen.

Während das in Deutschland innerorts bereits so geahndet wird, gelten in Italien und Österreich andere Regeln. Zukünftig soll es eine Vereinheitlichung der Maßnahmen gegen Verkehrsverstöße geben.

Aber, es wird noch etwas dauern

Bis diese neuen Vorgaben durchgesetzt werden, könnte es jedoch noch etwas dauern. Denn vorher muss ein Kompromiss mit den EU-Staaten ausgehandelt werden. Doch die Mitgliedstaaten haben noch keine Position zu diesem Vorhaben im Verkehr gefunden. Daher werden die Verhandlung zu der neuen Verkehrs-Regelung wohl erst im Herbst starten.



Vorsicht bei Starkregen!



In weiten Teilen Österreichs kam es zu massiven Regenfällen. Aquaplaning ist eine Gefahr, die von vielen Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern unterschätzt wird. Schnelles Reaktionsvermögen ist dann entscheidend, um Auffahr- und andere Unfälle zu vermeiden.

Aquaplaning-ARBÖ-Tipps um sicher ans Ziel zu kommen

Bei widrigen Witterungsbedingungen gilt erhöhte Aufmerksamkeit am Steuer:

Aquaplaning ist eine Gefahr, die von vielen Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern unterschätzt wird, obwohl sie auch schon bei geringer Geschwindigkeit auftritt.

• Gefahr erkennen

Sobald die Spur des vorausfahrenden Fahrzeuges wieder verschwindet, ist dies ein Zeichen, dass ein dicker Wasserfilm die Fahrbahn bedeckt. Dies signalisiert auch eine starke Wasserschleierbildung des vorausfahrenden Wagens. Ein weiteres Aquaplaning-Alarmsignal ist eine auffällige Leichtgängigkeit der Lenkung. Hinzu kommt, dass durch die Verringerung der Sichtweite Spurrillen oder Hindernisse erst später wahrgenommen werden.

• Richtig reagieren

Setzt Regen ein, sollte das Fahrtempo sofort reduziert werden. Keinesfalls stark bremsen, sondern nur den Fuß vom Gaspedal nehmen. Außerdem der Sicherheitsabstand zum Vordermann deutlich vergrößern.

Gerät das Fahrzeug durch Aquaplaning ins Schleudern, so ist es wichtig, nicht zu bremsen, denn unkontrollierte Fahrzeugbewegungen sind dann nahezu unvermeidbar. Lenkbewegungen unbedingt vermeiden, denn sobald der Reifen wieder auf griffige Fahrbahn kommt, nimmt das Fahrzeug sofort diese Richtung ein und kann nur schwer manövriert werden. Halten Sie das Lenkrad gerade. Kuppeln Sie aus oder gehen Sie - bei Automatikgetriebe - vom Gas weg.

Besonders begünstigt wird Aquaplaning, wenn Reifen eine Profiltiefe unter 3 mm aufweisen. Dadurch hat das Fahrzeug auf regennasser Fahrbahn unter bestimmten Voraussetzungen bereits bei 50 km/h keine sichere Bodenhaftung mehr. Sobald die Wassertiefe der Fahrbahn nur einige Millimeter beträgt besteht übrigens auch für tadellose Reifen bei Tempo 90 bereits höchste Gefahr für Aquaplaning.



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

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

Bereits bekannte Veranstaltungstermine **2024**

eu-alter-motorraeder.jimdo.co

03. Oktober



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

Termin: 18.00 Uhr

Ort: Landgasthof Plöschenberg

Thema: „Einblick in die Formel 1“
Karl Schuchnig, VIP-Betreuer Red Bull Racing

**ACHTUNG: Beschränkte Teilnehmerzahl!
Voranmeldung wird empfohlen!**

Unter:

Email: carteamferlach@gmx.at

Tel.: 0660-4647617

12. Oktober



Burgen & Schlösser-Classic

Termin: ab 13 Uhr

Ort: Parkplatz Hochosterwitz



Lauf zum KCC mit KCC-Gesamt-Siegerehrung



>> [Ausschreibung](#)

>> [Anmeldung](#)

17.-20. Oktober

Central European Rallye

Ort: Österreich, Deutschland, Tschechien

15. November



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

Termin: 18.00 Uhr

ACHTUNG: Anmeldung erforderlich!

Unter:

Email: carteamferlach@gmx.at

Tel.: 0660-4647617

2025

28. Juni



Slalom Ferlach

Termin: ab 09 Uhr

Ort: folgt



Lauf zum Race Cup Kärnten