

Hyundai holt sich die Fahrer-WM 2024



Rückblick auf die „Burgen & Schlösser-Classic“



CTF Jahresabschluss -Feier am 15. November



Wie geht's weiter im Kärntner-Classic-Cup?



Liebes Klubmitglied,
Lieber Leser unserer Klubzeitschrift

DRIFT

Die Redaktion des DRIFT versucht laufend möglichst terminnah vom Motorsport-Geschehen in Kärnten, aber auch darüber hinaus, zu berichten. Warum?:



Weil manches für die normale Presse, Rundfunk und TV nicht interessant ist:

Einerseits macht es nicht sooo viel Sinn detailliert Ereignisse zu behandeln, die vielleicht schon Monate oder noch länger zurück liegen oder von den Medien gründlich durchgekaut worden sind. Andererseits ist jedoch dann eine Ausnahme akzeptabel, wenn Artikel für unsere Community interessant sind, aber auf Grund irgendwelcher anderer - wichtigerer (???) - Berichterstattungen in der normalen Presse nicht oder kaum erwähnt werden.

Befristete Gewinnspiele, Rabatt-Aktionen:

Vor Ablauf eines terminisierten Datums möchten wir unsere Leser natürlich auf Gewinnspiele, Rabatt-Aktionen u.ä. aufmerksam machen. Solche Infos erhält die Redaktion manchmal nur sehr kurzfristig; wir möchte aber nicht, dass Ihr diese Gelegenheit(en) verpasst und wartet daher wirklich bis zum letzten Moment solche Beiträgen noch im DRIFT unter zu bringen! .



Aktuelle Tests und Motorsport-Ereignisse:

Ähnlich verhält es sich bei Informationen zu aktuellen Testberichten oder Motorsport-Highlights. Während in der Formel 1 oder beim MotoGP jede Training-Session minutengenau aus der Presse abgefragt werden kann, erfährt man über andere Motorsportarten nur wenig bis gar nichts. Dabei ist z.B. die Rallye-Weltmeisterschaft heuer ebenso spannend wie die Titelkämpfe in der Formel 1 und in der Motorrad-Weltmeisterschaft. Die Entscheidung in der WRC wird bei den Piloten und der Hersteller-Wertung beim allerletzten Lauf in Japan fallen. ... Die DRIFT-Redaktion informiert dazu wieder über live-Berichte.

Beiträge von Klubmitgliedern und DRIFT-Lesern:

Beiträge unserer Klubmitglieder bzw. unserer Leser, die z.T. auch sehr spät eintreffen, wollen wir nicht auf die nächste DRIFT-Ausgabe verschieben.

Fast immer gelingt es uns den knappen Zeitplan zwischen Redaktions-Schluss und Versand des DRIFTs einzuhalten. Beim letzten DRIFT leider nicht, so dass Euch manche terminisierten Informationen leider zu spät erreichten.

Dafür möchten wir uns entschuldigen!

Eure

DRIFT - Redaktion



FIGI's ROADBOOK		INHALT
Inför der DRIFT-Redaktion	Seite 2	
Abschlussfeier des CTF	Seite 3	
Burgen- und Schlösser-Classic	Seite 4	
Quo vadis KCC?	Seite 8	
Erlöse unserer Piloten	Seite 9	
WRC und Rallye-News	Seite 14	
Formel 1 News	Seite 24	
News vom MotoGP	Seite 27	
Der ARBÖ informiert	Seite 30	
Das CTF informiert	Seite 32	
Autolacke	Seite 34	
Kunterbuntes	Seite 42	
Termine	Seite 45	

Letzter Klubabend 2024 ... Letzte Anmeldungen für die Jahres-Abschluss-Feier am Freitag, 15. November 2024

Für Nachzügler, die in ihrer Ideal-Minute noch nicht gestempelt haben, hat unser Obmann Gustl Mostetschnig eine Toleranz-Minute eingeräumt.

Übersetzt für Nicht-Rallye-Piloten bedeutet das:

Ihr könnt Euch noch rasch zur Jahresabschlussfeier des 1. C.A.R. Teams Ferlach anmelden!

Ob Euch Gustl wegen Überschreiten der Toleranzzeit Strafpunkte in Form einer Getränkepende aufbrummt wissen wir nicht. -Aber eher NEIN; die Jahresabschlussfeier soll ja wieder ein gemütliches, stressfreies Beisammensein bei gutem Essen werden.

Hier noch einmal die Detail-Infos: **JAHRESABSCHLUSSFEIER**



Termin: Freitag, 15. November
Beginn 18 Uhr

Ort: GH Plöschenberg.
Plöschenberg 4,
9071 Köttmannsdorf
[Routenplaner](#)



Ob bei Glühwein unter hellem Sternenhimmel oder gemütlich in der warmen Stube des GH Plöschenberg, die Jahresabschlussfeier sollte man als Klubmitglied auf keinen Fall versäumen!



Zur Jahresabschlussfeier des 1. C.A.R. Teams Ferlach haben nur Klubmitglieder und geladene Gäste Zutritt.

Jedes Klubmitglied kann aber eine Begleitperson (Gattin, Freund(in), Bekannte) mitbringen!

Das 1. C.A.R. Team Ferlach wird seine Mitglieder am 15. November 2024 wieder mit der exquisit guten Küche der Familie Niemetz verwöhnen. In dieser Einladung unseres Klubs ist außer dem Essen auch ein Getränk / Person eingeschlossen.

Für die Vorbereitungen in der Küche brauchen wir aber unbedingt Eure **Anmeldung!!**

Bitte Teilnahme anmelden unter:
g.mostetschnig@gmx.at

oder
+43(0)660-4647617



Landgasthof Plöschenberg

Neue Klubmitglieder, die das CTF-Beitrittsformular abgeschickt und den Mitgliedsbeitrag für 2025 eingezahlt haben, sind natürlich ebenfalls herzlich willkommen!

Der Vorstand des 1. C.A.R. Teams Ferlach freut sich darauf am 15. November mit Euch das Motorsportjahr 2024 ausklingen zu lassen



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



Am 12. Oktober 2024 erfolgte die Premiere einer neuen Kärntner Classic-Veranstaltung, der „Burgen- und Schlösser-Classic“. Dem Namen des Events entsprechend, fanden bei strahlendem Herbstwetter, Abnahme und Start am Fuße der Burg Hochosterwitz, einem der Wahrzeichen Kärntens, statt.



Mit der pittoresken Burg als Hintergrund, schickte Obmann und Fahrleiter Gustl Mostetschnig die Teilnehmer auf die Reise.



Obwohl die gesamte Streckenlänge der „Burgen- und Schlösser-Classic“ lediglich 75 km betrug, machte diese neue Classic ihrem Namen alle Ehre, denn die Teilnehmer bekamen wirklich viel zu sehen und passierten z.B.:

- Burg Hochosterwitz
- Schloss Stadlhof
- Schloss Tanzenberg
- Burgruine Liebenfels



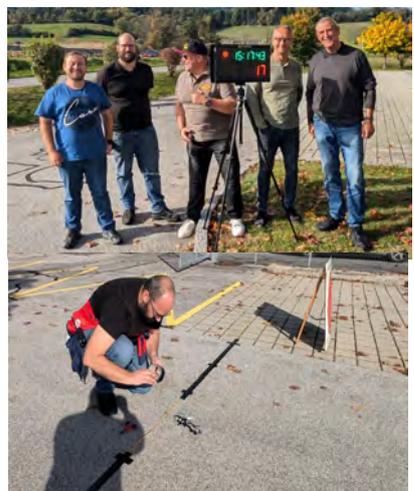
Neben diesen kulturellen Highlights führte das Roadbook auch zu etlichen Herausforderungen; so waren die Teams bei Gleichmäßigkeitsprüfungen mehrfach gefordert. (Auszug aus dem Roadbook)

Abstand	1	ZK 0	Hochosterwitz	ZK 1	JL - Arena	Zeit
15:50	0,79	0,49				35 Min.
17:78	2,28	1,42				
18:50	0,72	0,63				
18:62	0,12	0,07				
20:23	1,61	1,00				
20:28	0,05	0,07				
20:37	0,09	0,06				
20:39	0,02	0,01				

Die Sonderprüfung „Jaques Leman Arena“ brachte einzelne Teams, nicht nur wegen der inzwischen herrschenden sommerlichen Temperaturen, gehörig ins Schwitzen.



Aber der Großteil des, aus vielen Neulingen bestehenden Starterfeldes meisterte die Herausforderung mit Bravour.



Für die klaglose Abwicklung dieser Sonderprüfung sorgte nicht nur die Zeitnehmung unter der Leitung von Christoph Uran, sondern auch

Sonderprüfung „Jaques Leman Arena“



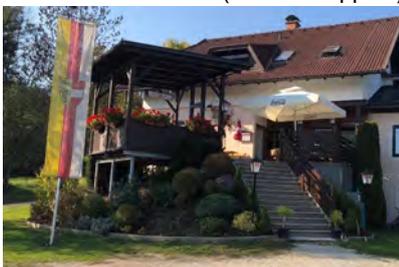
eine große Zahl von Funktionären, geschätzt ca. 8-10 engagierte Motorsportfreunde.

An dieser Stelle ein herzliches DANKE an die gesamte Mannschaft!



Natürlich kam bei dieser Fahrt die Kulinarik nicht zu kurz. Gleich zwei neue Locations hatte das Team um Fahrleiter Gustl ausfindig gemacht:

- Den Gasthof Lippale in Tauchendorf, der die Teams in der 30-minütigen Pause mit Kaffee und Kuchen verwöhnte (Foto GH Lippale)



- Den Gasthof Schattleitner in Brückl. Gleichzeitig das Ziel der „Burgen- und Schlösser-Classic“, sorgte der Gasthof nicht nur für eine ausgezeichnete Menü-Auswahl, sondern versorgte die ausgedörrten Kehlen auch gleich mit der notwendigen Flüssigkeit.

Bild: GH Schattleitner



Schon vor der Siegerehrung im GH Schattleitner war die Stimmung der Teams bestens und Fahrleiter Gustl konnte auf eine wirklich gelungene Premiere der neuen Kärntner Classic stolz sein.

Das drückte sich auch nach der Veranstaltung in einigen Schreiben aus. Das von Daniela Scheer und ihrem Beifahrer Thomas Tschinder (s. Foto unten) wollen wir Euch nicht vorenthalten:



Lieber Gustav,
Liebes gesamtes Team,

Es ist uns ein Anliegen Euch - allen die mitgewirkt haben - zu der gelungenen Rallye und dem schönen Tag den ihr auf die Beine gestellt habt, zu danken!! :-)

Es war ein tolle Streckenführung, das Roadbook hat wirklich sehr gut gepasst, die Sonderprüfungen waren spannend, die Organisation hat perfekt gepasst und alles hat einfach wirklich perfekt funktioniert, und Eure Auswertung ist korrekt! :-)
Das ist keine Selbstverständ-

lichkeit, denn unsere letzte Rallye (Genusstour in Weiz am 6. und 7. Juli heuer) die wir gefahren sind, hat leider keinen guten Nachgeschmack bei uns hinterlassen:

Uns wurde bei 5 Sonderprüfungen jew. pauschal 4 Strafpunkte angerechnet, obwohl andere z.B. bei SP 7 mit einer Abweichung von 14 cm 1,4 Strafpunkte bekamen, wir jedoch 4; und das Ganze gleich mehrfach...

Das hat uns Platz 56 statt Platz 14 eingebracht und dem Veranstalter war es (bei 490 € Nenngeld!!) egal!

Zuerst haben sie mehrfach zugesagt es zu korrigieren, dann kam irgendwann nur mehr ein „wir wissen dass da was nicht passt, aber jetzt ändern wir es auch nicht mehr“.

Zudem haben die es bis heute (in über 3 Monaten) nicht geschafft - wie allen versprochen - Fotos von der Veranstaltung online zu stellen und bei Euch sind gleich 2 Tage später die Fotos online!

Die DRIFT-Redaktion freut sich über dieses Lob!

Ich wollte euch damit nur zeigen, dass ihr wirklich großartige Arbeit macht und es nicht überall so abläuft! :-)

Außerdem war unsere allererste Rallye die SMS Classic Sprint 2023, die uns motiviert hat weiter zu machen und dank der das Oldtimer Rallye fahren nun ein schönes Hobby von uns geworden ist :-) - Auch danke dafür!

(2024 ging sich die SMS leider terminlich nicht bei uns aus, aber Eure kommenden Veranstaltungen stehen bei uns fix im Kalender! :-)

Vielen Dank und ganz liebe Grüße! Wir sehen uns sicher bei anderen Veranstaltungen wieder!

*:-)
Daniela Scheer & Thomas Tschinder*



Burgen & Schlösser Classic | 12.10.2024



Ergebnisse Kategoriewertung

BJ 50-70

Pos	St	Fahrer	Co-Pilot	Fahrzeug	Cat	BJ	ZK 2	ZK2-P	ZK 4	ZK4-P	Pen.	Total
1	12	SCHEER Daniela	TSCHINDER Thomas	MGB	BJ 50-70	1970	262	0	217	0	82	561
2	9	LECHNER Johann	STAMPFL Daniell	Ford Mustang	BJ 50-70	1965	777	0	1680	0	296	2753
3	10	WEISS Helmut	NN	Mercedes 230	BJ 50-70	1965	1263	0	1447	0	653	3363

BJ 71-93

Pos	St	Fahrer	Co-Pilot	Fahrzeug	Cat	BJ	ZK 2	ZK2-P	ZK 4	ZK4-P	Pen.	Total
1	2	STOCKER Manfred	GRATZER Wolfgang	Porsche 911 targa	BJ 71-93	1972	37	0	34	0	9	80
2	1	ZIMMERMANN Klaus	BACHER Angelika	BMW 325 iX	BJ 71-93	1988	60	0	54	0	22	136
3	4	URAN Alexander	URAN Michael	Mercedes Benz 300 D	BJ 71-93	1984	25	0	238	0	15	278



Die Klassensieger der 3 Klassen

BJ 94-03

Pos	St	Fahrer	Co-Pilot	Fahrzeug	Cat	BJ	ZK 2	ZK2-P	ZK 4	ZK4-P	Pen.	Total
1	8	DITTRICH Mario	GÖNITZER Albert	Ford Focus	BJ 94-03	2002	55	0	65	0	40	160
2	15	LUTTENBERGER Herbert	ERNSTHOFER Sandra	Mercedes C280	BJ 94-03	1994	307	0	265	0	168	740
3	6	SONNLEITNER Robert Ing.	SONNLEITNER Peter	Mazda MX5 NB	BJ 94-03	1998	107	0	133	0	539	779



Während die Fahrtleitung fleißig rechnet herrscht „a g'miatliche Stimmung bei guatem Tschappi“ unter den Teilnehmern!

Urgesteine der Classic-Szene - Sonnleitner Robert und Peter mit Schweißbrille und Zylinder.

Weder KR Hugo Rom noch sein Rassehund mussten diesmal zum „Decken“!

Völlig fassungslos unser Klubmitglied und Organisator der beiden „Kraigerberg-Classics“, Herbert Luttenberger: „I hob gar net g'wusst dass ma so guat san!“

Ach ja, da gibt's a no a Gesamtsieger-Ehrung der „Burgen- und Schlösser-Classic“ auf der nächsten Seite!:

Alle Ergebnisse auf:
<https://results.fh-timing.com/busc24>





Burgen & Schlösser Classic | 12.10.2024

Ergebnisse Gesamtwertung



Pos	St	Fahrer	Co-Pilot	Fahrzeug	Cat	BJ	ZK 2	ZK2-P	ZK 4	ZK4-P	Pen.	Total
1	2	STOCKER Manfred	GRATZER Wolfgang	Porsche 911 targa	BJ 71-93	1972	37	0	34	0	9	80
2	1	ZIMMERMANN Klaus	BACHER Angelika	BMW 325 iX	BJ 71-93	1988	60	0	54	0	22	136
3	8	DITTRICH Mario	GÖNITZER Albert	Ford Focus	BJ 94-03	2002	55	0	65	0	40	160



V.l.n.r. Die Sieger der „Burgen und Schlösser-Classic“ 2024: Zimmermann / Bacher Stocker / Gratzer Gönitzer / Dittrich

Notiert Euch schon die nächsten Termine unserer Veranstaltungen:

xx März/April Classic-Shorttrack

Ein Termin liegt z.Z. nicht vor, da dieser noch mit der Fa. GLOBO, St.Jakob i.R., abgestimmt werden muss.

Diese Classic ist sicherlich die größte Herausforderung für die Teams und zählt zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft. Etwa 60 Messungen warten während der kurzen Veranstaltung auf die Teilnehmer.

Dafür ist der Shorttrack aber auch die Classic mit dem geringsten Aufwand bei minimalen Kosten

6. September SMS-Classic-Sprint

Details müssen noch mit dem Sponsor SMS (Schadens Management Service) abgestimmt werden.

Der SMSCS zählt auch heuer wieder zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft.

11. Oktober Burgen- und Schlösser-Classic

Nach der gelungenen Premiere am 12. Oktober 2024 hoffen wir, dass diese Kurz-Classic im kommenden Jahr noch mehr Teilnehmer anzieht als heuer.

Der Vorstand des I.C.A.R. Teams Ferlach freut sich auf ein Wiedersehen bei diesen kommenden Veranstaltungen!





QUO VADIS KCC?

Es ist ja ein offenes Geheimnis, dass der „Kärntner-Classic-Cup“ (KCC) seit dem Ende der Karawanken-Classic deutlich an Teilnehmer und Attraktivität verloren hat

Zwar konnte bei der Schlussveranstaltung des KCC, der „Burgen- und Schlösser-Classic“ sowohl ein Cup-Sieger, als auch ein Kärntner-Classic-Meister gekürt werden, aber Mastermind D.Ing. Gerd Figura zog seine eigene Bilanz:

„Mit so wenig KCC-Teilnehmern macht es weder Spaß diesen Bewerb zu organisieren, noch können mit den Nenngeldern (30 EUR/Team) schöne Preise angeschafft werden!“



KCC-Sieger 2024: Klaus Zimmermann & Angelika Bacher

Tatsächlich haben in den vergangenen Jahren vor allem österreichische Spitzen-Teams aber auch zahlreiche arrivierte Piloten aus dem Ausland, die Herausforderungen der Karawanken-Classic gesucht, was auch in den Teilnehmerzahlen zum Ausdruck kam. Nun, da ein großer Teil dieser Spitzen-Teams nicht mehr in Kärnten startet, stellte Figura die

berechtigte Frage über die Weiterführung des KCC bzw. über Regeländerungen, um sich diesen neuen Gegebenheiten anzupassen.



Im Gegensatz zu Figura, besteht seitens ALLER Veranstalter aber große Ambitionen den Kärntner-Classic-Cup, allerdings in geänderter Form, weiter zu führen.

Aus diesem Grund hat sich spontan ein Organisations-Komitee gebildet, das durch Regeländerungen den KCC sowohl für arrivierte Piloten, als auch für Neulinge attraktiv machen möchte.

Mit dabei wären beim KCC 2025 folgende Veranstaltungen:

- xx März/Apr. Classic-Shorttrack Classic-Staatsmeisterschaft
- 11. Apr. 8.Kraigerberg Classic Classic-Staatsmeisterschaft
- 16. Mai Kraigerberg-Classic-Challenge Classic-Staatsmeisterschaft
- xx Jun. Croatia-Classic-Marathon
- 06. Sept. SMS-Classic-Sprint Classic-Staatsmeisterschaft
- 11. Okt. Burgen- & Schlösser-Classic

Zum Croatia-Classic-Marathon ist zu erwähnen, dass heuer erstmals von unseren Partnern in Kroatien eine „Adria-Tour“ an der adriatischen Küste organisiert wurde. Diese Premiere war sehr erfolgreich und wies - als touristische Veranstaltung mit kleinen Sonderprüfungen - über 50 Teilnehmer auf.

Organisatorin und Fahrleiterin Andrea Weber überlegt daher eventuell diese Tour statt des „Croatia-Classic-Marathons“ für den KCC zu nominieren.



Aber noch sind wir nicht so weit. Das KCC-Komitee hat sich vorgenommen noch im November 2024 ein neues, attraktives Reglement zu erstellen und abzustimmen.

Die ersten Vorschläge für das neue KCC-Reglement liegen bereits vor und beinhalten u.a.:

- Keine extra Nennung für eine Teilnahme am KCC:
- KCC-Nenngeld entfällt.
- Die Nennung zu einer der 6 KCC-Veranstaltungen gilt zugleich als Nennung zum KCC.
- 1 - 2 Steichresultate

Die o.a. Vorschläge sind noch nicht endgültig. Wir werden Euch rechtzeitig über das Ergebnis bzw. das neue KCC-Reglement 2025 informieren.

Zusätzlich zum neuen, vereinfachten KCC-Reglement sollen vermehrt auch soziale Medienkanäle genutzt werden um neue Teilnehmer anzusprechen.

Es ist zu hoffen, dass es dem Komitee gelingt das Interesse an Oldtimern und Veranstaltungen mit historischen Fahrzeugen wieder zu beleben.

Kärntner-Classic-Meister 2025 Hugo Rom



Der Spaß und die Freude mit dem alten Auto standen beim Kärntner-Classic-Cup immer an erster Stelle.





Fotos: Archivfotos (c) Werner Schneider / Peter Dürnwirth

Das Saisonfinale der österreichischen Bergstaatsmeisterschaft fand vom 11.-12. Oktober nahe der Kärntnerischen Grenze, in Cividale, Italien, statt. Claro, dass auch unsere drei Klubmitglieder Gerald Glinzner, Stephan Ogris und Gottfried Ogris dabei waren. .

Die anspruchsvolle Strecke hinauf zum Kloster Castelmonte war wieder eine Herausforderung an das Können und den Mut der Piloten.

Insgesamt nahmen rund 150 Fahrer, darunter natürlich die komplette Elite aus Österreich, die knapp 6 km lange Strecke in Angriff.

Nach einem trockenen Trainingstag bei Sonnenschein, aber dennoch kühlen Temperaturen, kam über Nacht ein Wetterumschwung. Eine Regenfrent zog über die Region, weshalb für das erste Rennen die Regenreifen aufgezogen wurden.

Zwar besserte sich das Wetter, ehe es im zweiten Rennen richtig zu „wascheln“ anfang. Keine angenehme Fahrt für die Racer.



Den Gesamtsieg konnte sich der Italiener Federico Liber am Steuer eines Gloria C8P Evo holen. Mit einem Vorsprung von knapp 1 sec. auf seinen italienischer Landsmann Mirko Venturato, Nova NP 03 Aprilia, konnte er die Fans entlang der Strecke begeistern. Das Podium der ersten Drei Gesamt komplettierte ebenfalls ein Italiener, Filippo Golin auf einem Osella PA21 JrB BMW.

Aber wie erging es unseren Klubmitgliedern?

In PF Klasse 2 fuhr der Steirer Kevin Raith mit einem Porsche 992 GT3 Cup den Sieg heraus. Als Draufgabe gab es noch den eindrucksvollen fünfte Gesamtplatz bei den Tourenwagen und zugleich erstmals auch den Titel eines österreichischen Bergstaatsmeisters.

Auf Platz 2 folgte der Slowene Matevz Cuden, ebenfalls auf einem Porsche 991.2 GT3 Cup. Das Podium komplettierte der Kärntner Andre Würcher, der mit seinem Porsche 997 GT3 Cup eine tolle Vorstellung abliefern. Als weiteres Zuckerl fuhr sich der Kärntner den zweite Rang in der österreichischen Meisterschaft heraus.

Foto: Archivfotos (c) Werner Schneider / Peter Dürnwirth

Vierter wurde in dieser stark besetzten Klasse die steirische Berglegende Felix Pailer auf seinem infernaln Lancia Delta Integrale.

Dahinter, auf Platz 5 (Gesamtplatz 36), schon unser Klubmitglied Gerald Glinzner mit seinem silbernen Porsche 911 GT3 Cup. Mit seinem beeindruckenden Fahrstil konnte der frisch gekürte Europa-Bergmeister auch den exzellenten zweiten Platz in der Historic Automobil-Bergmeisterschaft 2024 in der Klasse C3 der österreichischen Meisterschaft holen.



Kein Daumendrücken - kein Staatsmeistertitel!

Schon einleitend mussten wir uns wegen der verspäteten Lieferung unseres letzten DRIFTS entschuldigen. Dadurch hatten unsere Klubmitglieder leider nicht die Möglichkeit unserem Stephan Ogris beim finalen Countdown in Cividale die Daumen zu drücken, so dass Stephan uns danach berichtete:

„Trotz eines Sieges in der Klasse 5 bei dem sehr anspruchsvollen letzten Rennen in Cividale ist es sich leider mit dem angepeilten zweiten Staatsmeistertitel nicht ausgegangen!! Wie gesagt wurde ich Gesamt-Dritter in der Österreichischen Bergmeisterschaft (s. Tabelle unten), sicherte mir aber den "Österreichischen Bergpokal in der Klasse 5"!

1.	Schagerl Karl	A/NÖ	VW Golf III Rallye	175 Pkt
2.	Raith Kevin	A/ST	Porsche 992 GT3	169
3.	Ogris Stephan	A/K	Alfa Romeo 147 JTD	156
11.	Ogris Gottfried	A/K	Alfa Romeo 147 GTA	121

Dazu berichten die „hillclimbfans“



Einen beeindruckenden Erfolg konnte in Cividale der Kärntner Stephan Ogris in der Klasse 5

realisieren. Am Steuer seines rot-weißen Alfa Romeo 147 JTD Cup lieferte er eine mehr als eindrucksvolle Performance ab, wobei er bei schwierigen Bedingungen am Renntag mit herausragenden Zeiten zu überzeugen vermochte. Am Ende konnte er sich gegen starke Konkurrenten als Sieger feiern lassen und mit diesem Erfolg sich auch zum österr. Bergpokalsieger in dieser Klasse küren. Gesamtrang 42!! Auf dem zweiten Platz folgte der slowenische Routinier Alojz Udovc auf Renault Clio R3.

Das Podium in dieser Klasse komplettierte der Steirer Chris-Andre Mayer, welcher im 1. Rennlauf noch die Bestzeit mit seinem Honda Civic Type R fixieren konnte. Bei schwierigen Bedingungen gelang ihm jedoch in Rennlauf 2 keine optimale Fahrt, weshalb man entscheidende Zeit verlor. Am Ende konnte man noch den grandiosen zweiten Rang in dieser Klasse im Zuge der österreichischen Meisterschaft verbuchen.

Sechster wurde in dieser Klasse der Kärntner Gottfried Ogris, der mit seinem Alfa Romeo 147 GTA Cup eine tadellose Leistung bei schwierigen Bedingungen ablieferte. Schlussendlich konnte mit diesem weiteren Topergebnis in Cividale in der österr. Meisterschaft sogar noch Rang Drei in der Klasse PF 5 erreicht werden!

Auch der Sohn unseres legendären Klubmitglieds Hermann Waldy sen. folgt den großen Fußstapfen seines berühmten Vaters und konnte sich 2024 einen weiteren Staatsmeistertitel an die Fahnen heften, S. u.a. Tabelle:

1.	Waldy Hermann	A/K	Tatuus Master	137 Pkt
2.	Lampert Christoph	A/V	Nova NP 01-2	125
3.	Ferstl Christian	A/ST	Tatuus Master	113.0



Alle Fotos: Stephan Ogris

Das 1. C.A.R. Team Ferlach gratuliert seinen Klubmitgliedern und Siegern zu den vielen Siegen und Titeln!



20. INTERNATIONALE OLDTIMERMESSE
18. – 20. OKTOBER 2024
MESSEZENTRUM SALZBURG

CLASSIC EXPO Salzburg

Classic-Expo
www.classic-expo.at

MESSE ZENTRUM SALZBURG

Besuch der Classic-Expo Salzburg

Fotos: Hans Robin

Vor kurzem schloss die Classic-Expo Salzburg ihre Pforten. Ein Pflichttermin für engagierte Oldtimerfreunde. Nicht nur unsere Klubmitglieder, sondern tausende Oldtimerfans nutzten diese Gelegenheit zu einem Besuch. Rund 23.000 „Oldies“ wurden gezählt, was beweist, dass ein Oldtimer nach wie vor ein Hobby ist, das zahllose Menschen anspricht. Unser Klubmitglied aus Velden, Hans Robin, hat uns Eindrücke und Fotos zur Verfügung gestellt:

Als Messebesucher schätzt man den Mix, der bei der Classic-Expo in Salzburg geboten wird; Händler und Dienstleister, ein Teilemarkt und das große Angebot an Privatfahrzeugen in Verbindung mit ausstellenden Clubs und Vereinen, machen das besondere Flair dieser Messe aus.



Besondere Highlights sind jedes Jahr verschiedene Sonderschauen wie z.B. „60 Jahre Mercedes Benz 600“ oder „50 Jahre Porsche 911 Turbo“. Das Piccolo Museo Storico stellte „75 Jahre Abarth“ aus mit dem Schwerpunkt auf die einzigartige Renngeschichte der Marke Abarth inklusive der originalgetreuen Nachbildung eines „Servizio Corse Renntransporters“



Schon jetzt sollten sich Oldtimerfreunde den Expo-Termin 2025 vormerken, denn im nächsten Jahr wird von **17. bis 19. Oktober 2025** das **20-jährige Bestehen der Classic Expo Salzburg** gefeiert.





Das Ergebnis der Rallye Hungary, 12. – 14. April 2024, entsprach nicht den Erwartungen; trotzdem startet das St.Veiter Team Alfred KRAMER/ Jurgen RAUSCH voll motiviert bei der Rallye Porec, 2.-3. November 2024.



aber wir werden noch stärker zurückkommen“ - so Alfred Kramer jun..



Alfred Kramer jun. stieg nach einer langwierigen Augenkrankheit wieder Anfang November kräftig aufs Gas. Diesmal mit einem Skoda Fabia Rally2 Evo vom ungarischen Rennstall Berenyi Racing.

Beim ersten Lauf der Junior Rallye Europameisterschaft in Ungarn vertrauten Alfred Kramer junior und seine dänische Beifahrerin Jeannette Kvick auf einen Peugeot 208 Rally4..

Zuseher angewiesen. Leider ließen wir hier nicht nur viel Zeit liegen, sondern



Die Navigation von Kramer übernahm in Kroatien der Wolfsberger Jürgen Rausch.

Trotz bester Zusammenarbeit im Team gab es einen kleinen Fahrfehler auf SP6: „In einer Kehre Links waren wir leider zu weit innen und ein Erdhaufen

demolierten auch den Ladeluftkühler und den Wasserkühler. Da das Auto danach überhitzt entschieden wir uns die letzte Sonderprüfung (SP7) nicht zu fahren.“, so der 26-jährige Kärntner.

Die Nennliste mit knapp 65 Teams aus 11 Nationen versprach von Anfang an ein spannendes Wochenende waren doch darunter auch Namen wie die Rallye-Legende Manfred STOHL zu finden, der einen Citroen C3 Rally2 an den Start brachte. Mit Kurt JABORING / Sabine PAILER auf Peugeot 205 nahm auch ein weiterer Kärntner „Rallye-Dauerbrenner“ die Rallye Porec in Angriff.



hebelte uns aufs Dach. Das Auto blieb dann auf der Fahrerseite liegen und wir waren auf die Hilfe der



Eine Meisterleistung der Mechaniker ermöglichte am nächsten Tag einen Start. Am Ende stand ein siebenter Platz in der Junior ERC zu Buche. „Das Wochenende verlief leider nicht ganz nach Plan,





Alfred Kramer jun. aus St. Veit an der Glan und sein genialer und erfahrener Co-Pilot Jürgen Rausch aus Wolfsberg, lieferten dann auch tatsächlich bei der 25. Rally-Porec eine Top-Leistung ab.

Eine absolute Premiere war für den Jung-Racer aus der Herzogstadt St. Veit das Arbeitsgerät. Der Skoda Fabia Rally2 Evo Bolide, wurde vom ungarischen Rennstall Berenyi Racing eingesetzt.

An den zwei Tagesetappen standen 10 Sonderprüfungen auf dem Programm. Von Beginn an katapultierte sich Alfi Kramer unter die ersten sieben Piloten.

Dabei war die beste Platzierung der Platz 4 in SP2 / SP4. Ein bis zwei Plätze vor Kramer, war die Österreichische Rallye-Legende Manfred Stohl auf seinem Citroen C3 Rally2 unterwegs. Den alten Rallye-Haudegen, bekannt von seinen vielen Auftritten und Abenteuern bei der Safari-Rallye in Kenia, Afrika, juckt es auch noch im Fortgeschrittenen Alter

Nach insgesamt 10 Sonderprüfungen war das Sensations-Endergebnis für Kramer und Rausch mit Platz fünf Overall perfekt.

Alfi jun.: „Mit dem Auto hat die Rally Porec echt Spaß gemacht. Dass es dann auch noch so eine gute Platzierung

gab ist einfach super und motiviert uns für 2025! 😊“

Manfred Stohl konnte sich davor auf Platz vier in der Gesamtliste finden.

Hoherfreut zeigten sich naturgemäß auch die 24 Fans von Alfi Kramer, die mit einem separatem Reisebus zur Rallye angereist waren, um das Team aus dem Sportland Kärnten anzufeuern. Darunter auch Alina Loibnegger, Kärntens schnellste Racerin, die heuer aber leider wegen Mangel an Sponsoren eine Zwangspause einlegen musste. Hoffentlich klappt es 2025 wieder mit Sponsoren!



Hyundai I20N Rally2
HUN + 29,2

4. Stohl Manfred
Markl Michaela
Citroen C3 Rally2
AUT/W +1:53.5
5. Kramer Alfred jun.
Rausch Jürgen
Škoda Fabia R2 Evo
AUT/K + 3:09,9



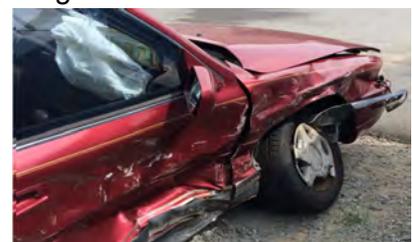
Fotos (c) Rallyeteam Kramer



„Meine Frau hatte mit meinem Auto einen Unfall!“

„Ist sie verletzt?“

„Noch nicht. Sie hat sich im Klo eingeschlossen!“



Eingesandt von Klubmitglied Helmut Jamnig. Danke! - Foto: pixabay

Einziger Wermutstropfen für die mitgereisten Kärnten-Fans war der Ausfall von Old-Boy Kurt Jabornig der seinen Peugeot 205 wegen eines Lenkungs-Defektes vorzeitig aufladen musste.

Ergebnis der Rally Porec:

1. Prodan Viliam
Stiperski Marko
Škoda Fabia Rally2 Evo
CRO 50:17,6
2. Laurencich Federico -
Mlakar Alberto
Škoda Fabia Rally2
ITA +8,5 sec.
3. Kovács Antal
Istovics Gergő



Fotos: press.motorsport.hyundai / toyotagazooracing-media

Mit dem Sieg bei der Central European Rallye, 17. bis 20. Oktober 2024, geht der Titelkampf um die Fahrer-Weltmeisterschaft bis zum Schluss weiter. CER-Sieger Ott Tänak wehrte mit seinem Erfolg einen Matchball des führenden Thierry Neuville ab. Jetzt fechten die beiden Hyundai-Piloten ihr Duell um den WM-Titel 2024 bei der letzten Veranstaltung, der Rallye Japan (21. bis 24. November), aus.



Ebenfalls bei der Rallye Japan wird auch die WM-Krone in der Herstellerwertung vergeben. Hier konnte Toyota zuletzt Boden auf Hyundai gut machen.

Bei der zweiten Auflage der grenzüberschreitenden „Central European Rallye“ - kurz CER - als Lauf zur FIA-Rallye-Weltmeisterschaft begann die Action am Donnerstagmorgen mit dem Shakedown am Stadtrand von Prag, in Tschechien. Zuvor fuhren die Autos über die Startrampe vor der Kulisse des historischen Burgviertels der Prager Alt-Stadt..



Hier holte Toyota-Pilot Sébastien Ogier die schnellste Zeit und übernahm gleich zu Beginn der Rallye die Führung vor WM-Leader Thierry Neuville (Hyundai i20 N Rally1 HYBRID). Toyota war happy über diese Führung berichten zu können, aber 0,9 Sekunden Vorsprung sind kein solides Ruhekitzen.

Sébastien Ogier, Vincent Landais, Toyota YARIS Rally1 Hybrid, Führende am Tag 1, Donnerstag, wenn auch nur mit 0,9 Sekunden

Hyundai trat natürlich mit den Stammbesetzungen Thierry Neuville/Martjn Wydaeghe und Ott Tänak/Martin Järveoja an, die zu diesem Zeitpunkt Platz 1 und 2 in der Fahrer-/Beifahrerwertung belegten. Als drittes Team gingen Andreas Mikkelsen und Torstein Eriksen, erstmals seit der Rallye Polen, an den Start.



Der Freitag verlief ganz nach Hyundai-Wunsch; Neuville führte nach den ersten acht Etappen mit zwei Etappensiegen und sechs Top-Drei-Platzierungen. Und das, trotz eines Karosserie-Schadens in SP2. Jede Menge Klebeband auf dem Radkasten halfen über den Tag. - Teamkollege Tänak hatte nur 7,8 Sekunden Rückstand auf den Belgier und belegte Platz 3. Mikkelsen ritt in SP 5 aus und verabschiedete sich für den Rest des Tages..

Auf Platz 2, mit nur 6,4 Sek. Rückstand, lauerten am Freitag aber bereits Sébastien Ogier/Vincent Landais (Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID). Die Plätze 4 bis 7 belegte der Rest der Toyota-Meute mit Elfyn Evans, Takamoto Katsuta und Sami Pajari.

Nachdem der erste Teil der CER in der Tschechischen Republik statt fand, wechselten die Crews am **Samstag** über die Grenze nach Deutschland und Österreich. Obwohl erwartet wurde, dass hier die Prüfungen auf saubereren Straßen als in Tschechien verlaufen würden, brachte das herbstliche Wetter mit Nebel und feuchten Abschnitten am Morgen doch große Herausforderungen für die Teams mit sich.

Ott Tänak, Hyundai, lieferte sich einen harten Schlagabtausch mit Sébastien Ogier, Toyota, um die Führung der Rallye und fuhr zwei Etappensiege und fünf Top-Drei-Platzierungen ein. Besonders auf der SP11 machte Tänak Zeit gut, lag aber am Ende des Tages knappe 1,1 Sekunden hinter der Tagesführenden Sebastian Ogier.

Der am Freitag führende Hyundai-Pilot Neuville hatte einen schwierigen Tag - Der Belgier verlor auf SP 11 35 Sekunden durch einen ungenauen Strecken-Schrieb, wodurch er auf den vierten Gesamtrang zurückfiel.

Auf den Plätzen hinter dem Führungs-Duo fanden sich Elfyn Evans/Scott Martin (Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID) +14.0 sec, Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe (Hyundai i20 N Rally1 HYBRID) +39.8 sec, Takamoto Katsuta/Aaron Johnston (Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID) +1m31.8s und Sami Pajari/Enni Mälkönen (Toyota GR YARIS Rally1 HYBRID) +2m07.3s.



Kampf um die Spitze: Ogier vs. Tänak



Die letzten Etappen der Central European Rallye fanden am **Sonntag** auf deutschem Asphalt statt, wobei die ständig wechselnden Bedingungen die Reifenwahl schwierig, aber auch entscheidend für den Erfolg, machten.

Die estnische Hyundai-Crew mit Tänak und Järveoja startete am Sonntag mit einem Rückstand auf den führenden Toyota-Piloten Ogier, übernahm aber nach einem Fehler ihres Konkurrenten auf der SP15 die vorläufige Führung.



In der vorletzten Sonderprüfung kam Ogier von der Strecke ab und prallte gegen einen Baum. Nachdem also Ogier auf der SP17 ausgeschieden war, war der Rallye-Sieg für Tänak gesichert. Es war sein zweiter WRC-Sieg im Jahr 2024; den Ersten holte sich der Hyundai-Fahrer bei der Rallye Sardinien.



Tänak kommentierte diesen Sieg auf Asphalt so: *"Diese Rallye war von Anfang an sehr anspruchsvoll. Vier Fahrer waren nahe zusammen und dabei nie mehr als 10 Sekunden voneinander entfernt."*

Es gibt für mich noch Hoffnung auf die Fahrer-Weltmeisterschaft und es ist darüber hinaus sehr eng in der Herstellerwertung mit Toyota. Also haben wir bei der letzten Rallye in Japan noch einen großen Kampf vor uns."

Der WM-Führende Neuville ging mit Vorsicht in den Sonntag und verwaltete WM-Punktekonto mit einem komfortablen vierten Platz. Ogiers Ausfall beförderte ihn, letztendlich unerwartet, sogar auf den dritten Gesamtrang. 25 Punkten beträgt nun der Vorsprung auf seinen Teamkollegen und Rallye-Sieger Ott Tänak. Bei der finalen Rallye Japan werden die beiden Hyundai-Piloten den Weltmeistertitel 2024 unter sich ausmachen.

Ein Duell, das man nicht versäumen. Sollte. Servus-on überträgt live! Siehe Folgeseite.



Endwertung der



1. O. Tänak / M. Jarveoja	Hyundai i20 N Rally1 Hybrid	2:37'34.6
2. E. Evans / S. Martin	Toyota GR Yaris Rally1 Hybrid	+7,0
3. T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1 Hybrid	+39,8
4. T. Katsuta / A. Johnston	Toyota GR Yaris Rally1 Hybrid	+1'21.0
5. G. Münster / L. Louka	Ford Puma Rally1 Hybrid	+3'41.9
6. N. Grjasin / K. Aleksandrov	Citroën C3 Rally2	+9'17.6

Während die Fahrer-Weltmeisterschaft der WRC bereits zugunsten Hyundai entschieden ist, wird Toyota wohl alles daran setzen um den derzeitigen Stand in der Herstellerwertung in ihrem Heimatland noch zu kippen.

Elfyn Evans und Takamoto Katsuta konnten bei der CER zwei Punkte vom Vorsprung des Hauptkonkurrenten Hyundai abknabbern und den Rückstand auf 15 Punkte vor der Rallye Japan verringern. – Dort könnten maximale Punkte noch reichen, um doch noch den Herstellertitel für Toyota zu holen.

**Fahrerwertung 2024 nach 12 von 13 Wertungen**

1. Thierry Neuville	Hyundai	225 Pkte
2. Ott Tänak	Hyundai	200
3. Elfyn Evans	Toyota	185
4. Sebastien Ogier	Toyota	166
5. Adrien Fourmaux	Ford	146
6. Kalle Rovanperä	Toyota	114 Nicht gestartet bei der CER

**Herstellerwertung 2024 nach 12 von 13 Wertungen**

1. Hyundai	526 Pkte
2. Toyota	511
3. Ford	267



Die Heimat des Herstellers Toyota, der 2022 / 2023 die Meisterschaft gewann - ist Gastgeber des finalen Stopps der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft 2024.

Die Rallye Japan findet vom 21. – 24. November 2024 in der Präfektur Aichi, nahe der Stadt Nagoya, Japan, statt. Dort startet im Toyota-Stadion am Donnerstag auch die erste Sonderprüfung.

Sieh dir die spannenden Highlights der Rallye Japan an, der finalen Entscheidung der FIA World Rally Championship 2024.

Live !

auf



- Highlights Rallye Japan vom Freitag 22. November 2024 · 14:00 MEZ
- Highlights Rallye Japan vom Samstag 23. November 2024 · 14:00 MEZ
- Highlights Rallye Japan vom Sonntag 24. November 2024 · 14:00 MEZ



Vor 50 Jahren: Walter Röhrl Jochen Berger werden Rallye-Europameister



Fotos: Adam Opel AG 1974) Walter Röhrl / Jochen Berger (Opel Ascona) bei der 8. Rallye Firestone 1974 in Spanien

Vor genau 50 Jahren gewann Walter Röhrl seinen ersten großen Titel: Gemeinsam mit seinem Co-Piloten Jochen Berger gewann er am 13. Oktober 1974 im Opel Ascona die Rallye-Europameisterschaft – mit der maximal erreichbaren Punktezahl von 120 Zählern.

Sein Durchbruch, der ihn vom "Niemand" (wie er selbst einmal sagte) zum Überraschungskandidaten im Rallye-Zirkus machte, gelang Röhrl 1972, als er die Polen-Rallye, die Rallye Baltic und die Olympia-Rallye dominiert. Ab 1973 fährt der damals 26-Jährige dann für Opel. An seiner Seite sitzt Jochen Berger, der ihm fortan das so genannte "Gebetbuch", die Streckenanweisungen für den Fahrer, liest und damit maßgeblichen Anteil an den kommenden Erfolgen haben soll. Schon damals ist sich der Co-Pilot der fahrerischen Qualitäten Röhrls sicher: *"Mit Walter durch eine Sonderprüfung zu fahren, ist ungefährlicher als in der Stadt über die Straße zu gehen."*

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.

Er sollte Recht behalten:

Bereits im gleichen Jahr werden die Beiden mit nur wenigen Starts und nahezu gleich vielen Gesamtsiegen auf einem Opel Ascona Vize-Europameister – kein Achtungserfolg, sondern eine Ansage! Für Röhrl sind das beste Voraussetzungen für die kommende Saison mit dem gerade erst frisch gegründeten Opel-Eurohändler-Team.

EM-Titel 1974 im Opel Ascona

Und so begeben sich Walter Röhrl und Jochen Berger 1974 mit großen Ambitionen auf die Punktejagd.

Ihr Auto ist wieder ein Werks-Ascona, der mit einem auf zwei Liter vergrößerten Vierzylinder mit oben liegender Nockenwelle und Querstrom-Zylinderkopf ausgerüstet ist. Damit leistet der Gruppe-2-Wagen zwischen 192 und 212 PS.

Spezialfedern und Spezialstoßdämpfer sowie innen belüftete Scheibenbremsen vorn und belüftete Trommelbremsen hinten passen das Fahrwerk an die harten Wettkampfbedingungen an. In seiner Biografie "Aufschrieb" erinnert sich Röhrl: *"Der Motor war gut fahrbar. Leistung kam ab zirka 2000 und stand bis 7600 an. Aber ich habe es mir verkniffen, so hoch zu drehen. Bei 7000 lag meine moralische Grenze. Meistens."*



Bis zum ersten großen Saisonenerfolg müssen Röhl/Berger sich jedoch etwas gedulden. Bei der 8. Internationalen Firestone-Rallye – dem 5. Lauf zur Rallye-EM Ende März 1974 – ist es schließlich soweit. Als Top-Mannschaft des Opel-Eurohändler-Teams erringen die Beiden nach 1.517 Kilometern und 19 Sonderprüfungen in den nordspanischen Bergen einen überlegenen Start-Ziel-Sieg. Von da an geht es Schlag auf Schlag: Nur vier Wochen später setzen sich Röhl/Berger bei der Tulpen-Rallye in den Niederlanden vom Start weg an die Spitze. Nach 1.250 Kilometern und 38 gewerteten Sonderprüfungen fahren sie so mit ihrem Ascona den nächsten souveränen Gesamtsieg ein.



Röhl/Berger, Lombard RAC Rally 1974 in Großbritannien (oben);
24. Internationalen Tulpenrallye 1974 in den Niederlanden (unten)

Für einen Schreckmoment sorgten die örtlichen Behörden: Sie verdächtigen Röhl, dass er das zulässige Tempolimit deutlich überschritten habe. Dies stellt sich jedoch glücklicherweise als Irrtum heraus. Die Ordnungshüter haben nicht das deutsche Duo mit der Startnummer 1, sondern das polnische Team mit der Nummer 7 "geblitzt".



Weitere Siege folgen mit der Hessen-Rallye, der Moldau-Rallye sowie der Donau-Rallye in Rumänien. Die Opel-Piloten führen deutlich die Gesamtwertung an, als vom 11. bis zum 13. Oktober die 13. Rallye Internazionale di Lugano ansteht. Bereits hier können sich Röhl/Berger den EM-Titel vorzeitig sichern. Vom Start weg nehmen sie wieder die Spitzenposition unter den 52 Wettbewerbern ein.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

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

Die 28 harten Sonderprüfungen im Gebirge zwischen Lugano und dem Lago Maggiore fordern aber ihren Tribut:



Denn nur 18 Teams überqueren am 13. Oktober die Ziellinie. An der Spitze: der Opel Ascona mit Walter Röhl und Jochen Berger. Nach 1000 Kilometern liegen sie mit über zehn Minuten Vorsprung vor dem zweitplatzierten Team.

Mit dem sechsten Gesamtsieg und 120 Punkten – der bis dato unerreichten Maximalpunktzahl überhaupt – holen sie überlegen die Rallye-Europameisterschaft 1974 und werden vor noch drei ausstehenden Wertungsläufen Europameister der Fahrer.

Opel Ascona (1974) – Walter Röhl und Jochen Berger neben ihrem Siegerfahrzeug bei der 13. Rallye Internazionale di Lugano 1974 in der Schweiz



Rallye-Karriere von Röhrl und Opel

Doch Walter Röhrl hat nach diesem Erfolg noch größere Ambitionen. "Mit dem EM-Titel hatte ich erreicht, was ich wollte. Aber ein Traum ließ mir keine Ruhe: Einmal im Leben die Rallye Monte-Carlo gewinnen."

1975 erringt Röhrl den ersten Sieg in einem Rallye-Weltmeisterschaftslauf für sich und Opel, doch 1977 trennen sich zunächst die Wege des Ausnahmefahrers und der Marke mit dem Blitz. Zu diesem Zeitpunkt ahnt noch niemand, dass der größte gemeinsame sportliche Triumph noch bevorsteht.

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.

1982 kehrt Röhrl zu Opel zurück. Während Jochen Berger nun Teammanager der Motorsport-Abteilung ist, tragen zum Gelingen der "Mission Monte-Carlo" auch sein neuer Beifahrer Christian Geistdörfer und der 260 PS starke Opel Ascona 400 entscheidend bei.

Mit ihm gewinnt Röhrl zum zweiten mal die Rallye Monte-Carlo, und zum ersten mal auf einem Opel. Ein Auftakt nach Maß für die Rallye-Saison, die schließlich in den Titelgewinn der Fahrer-Weltmeisterschaft 1982 mündet – der letzten auf einem Auto mit Hinterradantrieb.



„Der Lange“, wie sein auch in den Medien häufig verwendeter Spitzname, aufgrund seiner

Körpergröße von 1,96 Meter, lautet war von 1973 bis 1987 als Rallyeprofi aktiv und gewann in dieser Zeit zwei FIA-Fahrerweltmeisterschaften (1980 und 1982). Seine Laufbahn als Profi endete 1992 bei Audi, wo er bereits seit 1988 Entwicklungsaufgaben wahrgenommen hatte.

Seit 1993 ist Walter Röhrl Repräsentant und Versuchsfahrer bei Porsche. Bis heute fährt er Wettbewerbe im historischen Automobilsport.

Walter Röhrl ist der einzige deutsche Rallye-Weltmeister.

Foto unten: pixabay



Lancia ab 2025 wieder auf Rallye-Pfaden

Fotos: Gerhard Pegam, media.stellantis



Jedem Rallye-Freak sind noch die Erfolge der Marke Lancia mit ihren Siegerautos Lancia Stratos und Lancia Delta Integrale bestens in Erinnerung. Anfang der 1990er Jahre dominierte Lancia mit dem Delta vorübergehend die Gruppe A-Ära der WRC. Insgesamt zehnmal gewann Lancia die Herstellerwertung der WRC - keine andere Marke kann mehr Titel vorweisen.



Mit dem legendären Stratos holte Lancia im Jahr 1974 den Weltmeistertitel. Den vierten Titel schnappte sich die Marke 1983 mit dem 037 in der Gruppe B. Es ist bis heute das letzte Auto mit Heckantrieb, das die Rallye-Weltmeisterschaft gewonnen hat.

Jetzt, 50 Jahre nach dem Gewinn des ersten Weltmeistertitels in der Rallye-Weltmeisterschaft, kehrt Lancia zurück in den Rallyesport. Der neue Lancia Ypsilon Rally4 HF soll wieder Lust auf wilde Drifts, Sprünge und jede Menge Action auf den Rallye-Pfaden machen.



Am 25. Oktober hat Lancia den Ypsilon Rally4 HF vorgestellt. Das Einstiegsmodell wird ab 2025 für Kundinnen und Kunden erhältlich sein und um 74.500 Euro ab Ende Januar 2025 an die Kunden ausgeliefert werden.

Mit diesem Basis-Fahrzeug kann man unter anderem in der Rallye-Europameisterschaft (ERC) sowie in einem neu geschaffenen Lancia-Markenpokal im Rahmen der Italienischen Rallye-Meisterschaft starten.

Der Ypsilon Rally4 richtet sich also an Einsteiger in den Rallyesport. Technisch basiert der Ypsilon Rally4 auf der gleichen Plattform wie der Peugeot 208 und der Opel Corsa Rally4. Beide Marken gehören wie Lancia zur Stellantis-Gruppe.

Lancia kehrt also in den Rallyesport zurück. Der neue Lancia Ypsilon Rally 4 HF wird von einem 1,2-Liter-Turbobenziner mit drei Zylindern angetrieben, der rund 156 kW (212 PS) leistet. Die Kraftübertragung auf die Vorderräder geschieht über ein Fünfganggetriebe sowie über ein mechanisches Sperrdifferential.



Mit dieser Technologie passt der der Lancia Ypsilon Rally 4 HF genau in die sogenannte Rally4-Kategorie, eine im internationalen Rallysport verbreitete Klasse vor allem für Nachwuchspiloten.

Für die Entwicklung des Autos holte sich Lancia die Hilfe des zweifachen Weltmeisters Massimo Biason. Der heute 66-jährige "Miki" Biason hatte 1988 und 1989 mit Lancia den WM-Titel gewonnen. Als Testfahrer des Lancia Ypsilon Rally4 HF klemmte sich der Ex-Weltmeister hinter das Lenkrad des neuen Rallyeautos.

"Wenn man als Kind von der Rennstrecke träumte, träumte man von einem roten Ferrari.

Wenn man aber davon träumte, Rallyefahrer zu werden, dann träumte man von Lancia", begründet Biason sein Engagement für das neue Rallye-Auto; und weiter:.

"Ich fühle mich geehrt, dass ich mit den Teams von Lancia und Stellantis Motorsport zusammenarbeiten durfte, um den Ypsilon HF und den Ypsilon Rally 4 zu verfeinern, und ich hoffe, dass ich alle jungen Fahrerinnen und Fahrer, die mit unserem Lancia Ypsilon Rally 4 HF auf die Straße gehen, dazu inspirieren kann, Profis und zukünftige Champions zu werden. Das Lancia-Erbe der Siege und des Rennsports ist zurück und ich freue mich, ein Teil davon zu sein", fügt Biason hinzu.



Fazit: Das ist der neue Lancia Ypsilon Rally4 HF

- Der Elektrisch angetriebene Lancia Ypsilon HF erweitert ab Mai 2025 die Baureihe um ein 177 kW starkes Topmodell.
- Der zukünftige Lancia Ypsilon Rally 4 HF ist als Fahrzeug für Nachwuchsklassen im Rallysport konzipiert.
- Künftig wird es zu jedem Modell von Lancia eine Version geben, die das traditionelle Kürzel HF trägt.
- Das historische Logo LANCIA CORSE HF wird ein Kennzeichen des neuen Lancia Ypsilon Rally 4 HF.



"Das Jahr 2025 wird die Rückkehr von Lancia in den Motorsport markieren, denn wir wollen unsere Präsenz in den modernen Motorsport-Wettbewerben wiederherstellen", sagt Lancia CEO Luca Napolitano.

"Wir waren schon immer führend im Motorsport und im Rallysport, aber jetzt kehren wir mit der für uns typischen Eleganz und Einfachheit in die Rally4 zurück, die Entwicklungsklasse für die Profifahrer von morgen, und wollen mit Leidenschaft und Stolz an unsere Vergangenheit anknüpfen", so Napolitano weiter.



Mit seiner 118-jährigen Geschichte steht Lancia für zeitlose italienische Eleganz. Lancia ist eine Marke, die dank ihrer ikonischen Fahrzeuge Menschen auf der ganzen Welt zum Träumen bringt.



Ende einer Epoche:



Lange Erfolgsbilanz von Audi und ABT Sportsline in der DTM

Fotos, Text: Audi Media Center

Das Ende einer, ein Vierteljahrhundert dauernden, außergewöhnlichen Zusammenarbeit endet im heurigen Jahr: Audi und ABT Sportsline gingen beim DTM-Finale 2024 auf dem Hockenheimring zum letzten Mal gemeinsam ins Rennen und sorgten im Titelkampf für Spannung bis zum Schluss. Am Ende erzielte Kelvin van der Linde nach einem Rennsieg am Samstag Platz zwei in der Saison 2024.

Seit 2000 vertraute das Team aus dem Allgäu in genau 333 DTM-Wettbewerben auf Rennwagen mit den vier Ringen. Die Bilanz beider Partner fällt mit fünf Fahrertiteln, 78 Siegen und vielen weiteren Bestleistungen im Vergleich zur Konkurrenz überwältigend aus.

„Bei Audi Sport sind wir stolz darauf, mit ABT Sportsline so viele Erfolge gefeiert zu haben“, sagte Rolf Michl, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Gemeinsam sind wir in dieser langen Phase gewachsen und haben ein großes Stück Motorsport-Geschichte mit vielen unvergesslichen Erfolgen geschrieben. Auch menschlich war diese Zeit legendär. Danke an Hans-Jürgen Abt, den CEO der ABT Gruppe, Thomas Biermaier, CEO von ABT Sportsline, Sportmarketingchef Harry Unflath, ABT Motorsportdirektor Martin Tomczyk und die vielen anderen fleißigen Hände aus Kempten, die diese Ära ermöglicht haben.“



Begonnen hat die Reise mit einem in Eigenregie entwickelten Abt-Audi TT-R in der Saison 2000. Bereits 2002 schlug Laurent Aiello mit dem markanten gelben Rennwagen des Privatteams die Konkurrenz zweier Hersteller und gewann den ersten DTM-Titel für die „Äbte“.

Nachdem Audi 2004 werksseitig in das prestigeträchtige Championat zurückkehrte, war das Team aus Kempten erneut an erster Stelle. - Mattias Ekström feierte in jenem Jahr seinen ersten Meisterschaftsgewinn in einem Audi A4 DTM des Teams von Hans-Jürgen Abt.

Drei Jahre später setzte sich der Schwede erneut in der hart umkämpften Tourenwagenserie durch. In den beiden Folgejahren komplettierten Audi und ABT Sportsline einen legendären Hattrick für die Marke und das Team, was noch nie zuvor und auch nie danach einem Konkurrenten gelingen sollte. Dabei verbuchte Timo Scheider 2008 und 2009 zwei Meisterschaftssiege in Folge.



Von den zehn Fahrertiteln, die zwischen 2002 und 2020 unter dem Klasse 1-Reglement an Audi Piloten gingen, sind fünf das Ergebnis der Zusammenarbeit mit dem bayerischen Team.

Drei mal triumphierte darüber hinaus das Audi Sport Team Rosberg und zweimal das Audi Sport Team Phoenix.

Seit 2021 gilt in der DTM das GT3-Reglement. Mit dem dafür konzipierten Kundensport-Rennwagen Audi R8 LMS knüpften die „Äbte“ auf Anhieb an ihre früheren Erfolge an. Von den bis heute zwölf Audi Siegen in dieser Phase gingen zehn nach Kempten. Damit hat ABT Sportsline innerhalb von 25 Jahren 78 Einzelerfolge zu den bis heute insgesamt 142 Siegen der vier Ringe in der DTM beigetragen.

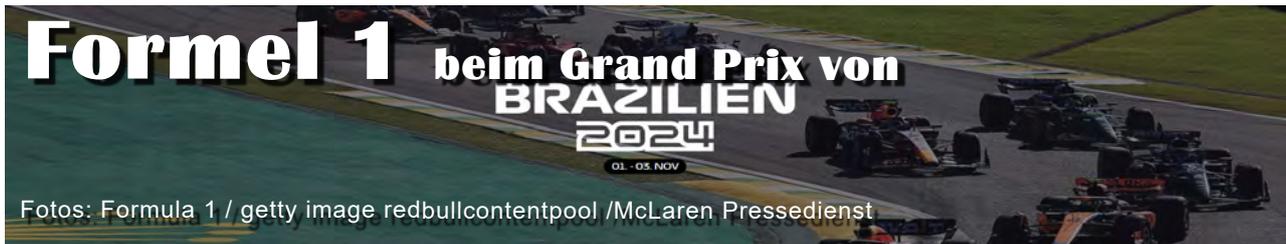
Auch außerhalb der DTM entwickelte sich eine gute Kooperation zwischen beiden Partnern im Kundensport, die z.B. 2009 den GT3-Titel im ADAC GT Masters plus GT3-Klassensieg bei den 24 Stunden Nürburgring brachte.

„Nachdem unser Engagement mit dem Ende der Supertourenwagen-Meisterschaft zunächst aus der Not heraus geboren wurde, ist daraus eine der erfolgreichsten und längsten Partnerschaften der Motorsportgeschichte geworden“, resümiert Hans-Jürgen Abt. „Dies hat ABT Sportsline auch als Unternehmen insgesamt geprägt. ABT und Audi, das gehörte 25 Jahre lang einfach zusammen.“

Während die gemeinsame Reise in der DTM endet, wird ABT Sportsline der Marke Audi bei der Fahrzeugveredelung weiterhin treu bleiben.

Team Abt: Lucas Auer (10.), Kelvin van der Linde (2.), Ayhancan Güven (16.), Hans-Jürgen Abt





Nach dem GP der USA in Austin, Texas, am 20.Oktober und dem Rennen in Mexiko am 27.Oktober 2024 hat Red Bull in der Konstrukteurs-Meisterschaft seine Führung nicht nur an McLaren, sondern wurde auch von Ferrari überholt. Lendo Norris . McLaren, war drauf und dran auch Max Verstappen die Fahrer-Weltmeisterschaft streitig zu machen. Der 4. Weltmeistertitel von Max wackelte bedenklich. Aber

Beim Brasilien-GP in Sao Paulo am 3. November 2024 kam alles ganz anders denn heftige Regenfälle beeinflussten sowohl das Qualifying, als auch das Rennen. Max Verstappen zeigte aber einmal mehr eine sensationelle Leistung und gewann am Sonntag den Großen Preis von Brasilien vom 17. Startplatz aus. Damit ist er seinem vierten Sieg in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft einen Schritt näher gekommen.

Der Niederländer startete mit viel Pech im Qualifying - rote Flagge nach einem Unfall von Lance Stroll bei Zwischenbestzeit von Max - und einer Startplatzstrafe, fast vom Ende des Feldes. Jedoch die einsame Klasse des Red Bull-Pilot bei nassen Bedingungen kam diesmal voll zur Geltung; wie das sprichwörtliche Messer durch die Butter pflügte der Holländer durch das Feld und triumphierte in einem Rennen, das eine rote Flagge, zwei Safety-Car-Phasen und eine Reihe von Unfällen und Zwischenfällen beinhaltete. Dass sich Max bei seiner beherzten Fahrt auch die schnellste Runde und damit das Maximum an möglichen Punkten holte, ist fast schon eine Randbemerkung.

Teamkollege Sergio Pérez belegte nach seiner katastrophalen Leistung beim Heimat-Grand Prix in Mexiko auch in Sao Paulo nur den punktelosen 11. Platz nachdem er sich bereits in der ersten Runde durch einen Dreher nach hinten zurück reihte. Wie lange Red Bull geduldig zuschaut, wie für die Konstrukteurs-Wertung Punkte und damit Millionen Dollar verloren gehen, ist schon erstaunlich und wird wahrscheinlich noch zu internen Diskussionen führen. Vor allem wenn man noch berücksichtigt, dass das Schwester-Team „Visa Cash App RB“ mit Yuki Tsunoda und Newcomer Liam Lawson die hervorragenden Plätze sieben bzw. neun in Sao Paulo heraus führen.

Dabei darf auf keinen Fall das überraschende Ergebnis der beiden Alpine-Piloten Esteban Ocon und Pierre Gasly übersehen werden. Mit einer beherzten, aber fehlerfreien Fahrt stürmten die beiden zur Siegerehrung, wobei vor allem Ocon dem späteren Sieger Max Verstappen lange Paroli bieten konnte. Das Doppelpodium für den französischen Rennstall katapultierte diesen vom 9. Platz in der Konstrukteurs-Meisterschaft auf den 6. Platz.

Da spielen die +19.477 Sekunden Rückstand, die Ocon im Ziel auf Max hatte überhaupt keine Rolle mehr





Die internationale Presse überschlägt sich in Superlativen:

- „AD“ Max Verstappen gewinnt nach meisterhaften Überholmanövern und rückt im brasilianischen Wahnsinn vor zum Titelgewinn
- „Daily Mail“: Lando Norris` Traum ist vorbei. Max Verstappen beweist dass er der beste Fahrer der Welt ist
- „Marca“ Max Verstappen gewinnt in Brasilien - eine Aufholjagd von einem der Besten der Geschichte
- „Mudo depotivo“ Es ist ganz einfach: Max Verstappen ist der Beste

Der Oracle Red Bull Racing-Fahrer Max Verstappen kann sich jetzt schon seinen vierten Fahrertitel in Folge beim Las Vegas Grand Prix am 23. November sichern, wenn er nach diesem Rennen in der Glückspiel-Stadt bei einem Vorsprung von mindestens 60 Punkten gegenüber seinem Verfolger Lando Norris hält.

ERGEBNIS GROSSER PREIS VON SAO PAULO 2024

1. Max Verstappen	Red Bull	2:06:54.430
2. Esteban Ocon	Alpine Renault	+ 19.477
3. Pierre Gasly	Alpine Renault	+ 22.532
4. George Russell	Mercedes-AMG	+ 23.265
5. Charles Leclerc	Ferrari	+ 30.177
6. Lando Norris	McLaren	+ 31.372



Zwischenstand Fahrerwertung nach 19 von 22 Rennen:

1. Verstappen Max	Oracle Red Bull Racing	393 Pkte
2. Norris Lando	McLaren F1 Team	331
3. Leclerc Charles	Scuderia Ferrari	307
4. Piastri Oscar	McLaren F1 Team	262
5. Sainz jr. Carlos	Scuderia Ferrari	244
6. George Russell	Mercedes-AMG Petronas	192



Zwischenstand Konstrukteurswertung nach 19 von 22 Rennen

1. McLaren F1 Team	593
2. Scuderia Ferrari	557
3. Oracle Red Bull Racing	544
4. Mercedes-AMG Petronas Formula One Team	382
5. Aston Martin Aramco Formula One Team	86
6. BWT Alpine F1 Team	49
7. MoneyGram Haas F1 Team	46
8. Visa Cash App RB V	44
9. Williams Racing	17
10. Stake F1 Team Kick Sauber	0



Audi hat sich entschieden: Gabriel Bortoletto wird künftiger Audi-F1-Pilot



Die Fahrerpaarung für den Einstieg von Audi in die Formel 1 im Jahr 2026 steht fest. Eines der vielversprechendsten Talente für die Zukunft wird die Vier Ringe in der Königsklasse des Motorsports repräsentieren: Der Brasilianer Gabriel Bortoletto (20) wird im kommenden Jahr an der Seite des Deutschen Nico Hülkenberg für das Stake F1 Team Kick Sauber fahren, das sich 2026 in das Audi F1-Werksteam wandelt. Der erfahrene Hülkenberg, der im April bestätigt wurde, und der vielversprechende F1-Rookie Bortoletto bilden ein gut abgestimmtes Fahrerduo für das Formel-1-Projekt von Audi.

Der aus São Paulo stammende Bortoletto hinterließ 2023 einen starken Eindruck, indem er seine Debütsaison dominierte und die FIA Formel-3-Meisterschaft gewann. Derzeit führt er die Wertung der FIA-Formel-2-Meisterschaft an. Seine Karriere begann im Alter von sechs Jahren im Kartsport, und mit zwölf Jahren zog er mit seiner Familie nach Europa, um seinen Traum von der Formel 1 zu verwirklichen. Mit dem Einstieg in das künftige Audi F1-Werksteam erhält Bortoletto nun die Möglichkeit, sein Talent auf höchstem Niveau des Motorsports unter Beweis zu stellen.

Bereits im April hatte das Team den deutschen Fahrer Nico Hülkenberg für die kommende Saison bestätigt. Mit einer ausgewogenen Mischung aus Erfahrung und Jugend bereitet sich das Team auf den Übergang zum Audi F1-Werksteam im Jahr 2026 vor.

AUDI: "Wir erleben derzeit einen Generationswechsel in der Formel 1, bei dem junge Fahrer sofort Wirkung zeigen. Mit Gabriel Bortoletto haben wir uns eines dieser Top-Talente gesichert. Seine Verpflichtung unterstreicht die langfristige Strategie und das Engagement von Audi in der Formel 1."



Audi Q8 e-tron früher als geplant eingestellt

Weil die Nachfrage nach dem Oberklasse-Elektroauto Q8 e-tron geringer ausfällt als erwartet, wird das Fahrzeug schon Ende Februar 2025, und damit früher als erwartet, eingestellt.

Das Werk in Brüssel steht damit vor dem Aus. Derzeit verhandelt Audi mit einem möglichen Investor, dabei soll es sich nach Informationen aus Unternehmenskreisen um einen Nutzfahrzeughersteller handeln.

MotoGP 2024

Wirken sich die wirtschaftlichen Probleme von KTM auf die MotoGP aus?

KTM hat zuletzt angekündigt mehrere hundert Stellen in Österreich streichen zu müssen. Dass man unter diesen Umständen auch um das MotoGP-Engagement von KTM fürchten muss, ist daher nahe liegend.

Der Dachkonzern Pierer Mobility, zu dem auch Marken wie GasGas und Husqvarna gehören, etablierte sich anfangs vor allem in der Moto3 und Moto2, holte sich Weltmeistertitel und katapultierte sich von Erfolg zu Erfolg. Das wirkte sich auch auf die finanziellen Erfolge aus; 2023 erzielte man einen Umsatz von 2,6 Milliarden Euro und verkaufte über 380.000 Motorräder. 2024 brachte sowohl das Engagement in der Königsklasse des Motorradsports, dem MotoGP, als auch der Umsatz nicht den erhofften Erfolg, so dass der Aktienkurs der Pierer Mobility AG in den letzten Monaten stark einbrach.

Als erste Reaktion wurde neben dem o.a. Entlassungs-Programm auch der Vorstand des Unternehmens von sechs auf zwei Manager verkleinert. Einem Gerücht betreffend die Motorsportaktivitäten von KTM wurde allerdings offiziell widersprochen: *"Unser Unternehmen und unser Engagement in der MotoGP sind nicht in Gefahr"*.



Allerdings werden die Namen GasGas oder Husqvarna aus der Motorrad-Weltmeisterschaft verschwinden. Das soll aber nicht als Reduktion des Engagements verstanden werden, sondern als Fokussierung auf den Marken-Namen KTM.

"KTM wird wieder mehr Präsenz im Motorsport erhalten. Mit GasGas werden wir uns auf eine jüngere Zielgruppe konzentrieren und Husqvarna wird wieder einen stärkeren Fokus auf den Off-road-Sport erhalten, wo die Marke einen hervorragenden Ruf genießt" so ein Sprecher von KTM



2025 plant KTM einen neuen Sturm auf den MotoGP-Titel. Nach mäßigen Erfolgen 2024 folgt für 2025 eine komplette Umstrukturierung:

Pedro Acosta und Brad Binder werden das KTM-Werksteam bilden; bei Tech3 setzt man mit Enea Bastianini und Maverick Vinales auf etablierte Stars anstatt Youngsters aus dem eigenen Nachwuchsprogramm. Der Finne Aki Ajo, bisher erfolgreich in der Moto2 und Moto3, übernimmt ab 2025 das Team-Management von Francesco Guidotti.

Wir können nur hoffen, dass diese neue Konstellation 2025 wieder zu den erhofften, österreichischen Siegen der Mattighofener Marke führen wird

KTM-Werksteam 2025: Pedro Acosta (oben) & Brad Binder
Alle Fotos: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

MotoGP Malaysia

2. November 2024

CP
Gold & Goose
CP-P-1100485
RED BULL CONTENT POOL

Entscheidung beim letzten Rennen

Foto Content Pool, Gold & Goose

Am Samstag gewann Jorge Martin den Sprint im malaysischen Sepang und baute seinen Vorsprung in der WM auf 29 Punkte aus. Sein Verfolger Francesco Bagnaia ging durch einen Sturz leer aus. Daher Matchball für den, in der WM führenden Ducati-Piloten Jorge Martin beim Rennen am Sonntag; aber der Verfolger und amtierende Weltmeister Francesco Bagnaia hält das Match offen. Überschattet wurde das Duell zwischen den beiden WM-Führenden aber von einem heftigen Unfall der beiden KTM-Fahrer Jack Miller, Brad Binder und Fabio Quartararo.



Miller, der mit dem Kopf an das Hinterrad von Quartararos Yamaha geriet, musste auf der Strecke behandelt werden und wurde mit dem Krankenwagen abtransportiert, kam aber schließlich ohne schwerere Verletzungen davon. Das Rennen wurde nach diesem Unfall abgebrochen und nach etwa 20 Minuten neu gestartet. Miller und Binder konnten nicht mehr am Rennen teilnehmen..



Für die beiden WM-Führenden Martin und Bagnaia kam es zu einem Duell auf höchster Ebene - spektakuläre Überholmanöver und Berührungen bei voller Speed reißen die Zuseher von den Sitzen. Letztlich steckt Martin zurück und Bagnaia entscheidet den spannenden Zweikampf schließlich für sich und hält somit die Fahrer-Weltmeisterschaft offen. Er fährt mit 24 Punkten Rückstand auf Martin zum Saisonfinale nach Barcelona.

Mit diesem Punktevorsprung ist Jorge Martin sein erster WM-Titel in der MotoGP zwar kaum noch zu nehmen, denn er benötigt nur noch 14 Punkte für den Titel. - Für Bagnaia ist der Zug aber auch noch nicht ganz abgefahren, ein kleiner Hoffnungsschimmer besteht beim abschließenden Rennwochenende am 17. November in Barcelona noch immer; ein Sturz von Martin und alles kann ganz anders ausgehen



Martin (Mitte), Bagnaia (unten)

Pedro Acosta war nach dem Unfall von Brad Binder und Jack Miller der einzige KTM-Pilot, der für die österreichische Mark noch die Kastanien aus dem Feuer holen könnte. Allerdings war Startplatz 13 dafür nicht die beste Voraussetzung.

Aber mit seiner spektakulären Fahrweise arbeitete sich der Youngster sukzessive nach vorne und belegte als bester Nicht-Ducati-Pilot am Ende Rang 5, lediglich 13 Sekunden hinter dem Duo Infernale Bastianini und Martin.



Sprint Sepang, Malaysia 2024 - Rennergebnis

1. Jorge Martin	ESP	Pramac Ducati	
2. Marc Márquez	ESP	Gresini Ducati 4.	+ 00,913
3. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo Team	+ 02,010
7. Brad Binder RSA	RSA	Red Bull KTM	+ 11,015
8. Jack Miller	AUS	Red Bull KTM	+ 11,834
9. Pedro Acosta	ESP	Red Bull GASGAS Tech3	+ 12,091



MotoGP Sepang, Malaysia 2024 - Rennergebnis

1. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Lenovo. (Foto oben)	
2. Jorge Martin	ESP	Pramac Ducati	+ 03,141 Sek
3. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo	+ 10,484.
4. Alex Márquez	ESP	Gresini Ducati 4	+ 12,230.
5. Pedro Acosta	RSA	Red Bull GASGAS Tech3	+ 13,699
6. Fabio Quartararo	FRA	Yamaha	+ 16.245

MotoGP-Zwischenstand Fahrer

1. Jorge Martin	ESP	Pramac Ducati	485 Pkt
2. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati Lenovo.	461
3. Marc Márquez	ESP	Gresini Ducati 4	369
4. Enea Bastianini	ITA	Ducati Lenovo Team	368
5. Pedro Acosta	ESP	Red Bull GASGAS Tech3	209
6. Brad Binder	RSA	Red Bull KTM	206

MotoGP-Zwischenstand Hersteller

1. Ducati	700	
2. KTM	373	Pedro Acosta, GasGas
3. Aprilia	326	
4. Yamaha	196	
5. Honda	185	

Nächster MotoGP: Barcelona, Spanien 17.11.2024





Der Herbst mit seinen bunten Blättern birgt einige Gefahren mit sich. Wir zeigen Ihnen, worauf Sie im Herbst als Autofahrerin bzw. Autofahrer achten müssen und wie Sie Ihr Fahrzeug optimal auf den Herbst vorbereiten.

Windschutzscheibe

Besonders wichtig ist im Herbst eine klare Sicht durch die Windschutzscheibe. Verschmutzte oder verschmierte Innenseiten können dazu führen, dass die Windschutzscheibe bei Regen beschlägt. Schmutz-Spuren können durch die tiefstehende Sonne zu Reflexionen führen und dadurch gefährliche Situationen zu spät erkennen lassen.



Laub entfernen

Die Lufteinlässe am unteren Ende der Windschutzscheibe sollten regelmäßig von Laub befreit werden, andernfalls kann das Belüftungssystem für den Innenraum verstopfen und zu beschlagenen Scheiben führen. Vermoderte Blätter können unerwünschte Gerüche in der Fahrerkabine verursachen. Auch empfiehlt es sich, ab und zu das Laub aus dem Motorraum zu entfernen.

Tiefstehende Sonne

Vor allem in den morgigen Stunden kann die oben erwähnte tiefstehende Sonne sehr stark blenden. Dadurch kann die Sicht der Lenkerin oder des Lenkers erheblich beeinträchtigt werden, die Reaktionszeit reduziert werden und somit auch die Unfallgefahr erhöhen. Besonders morgens der niedrige Stand der Sonne dazu führen, dass man nahezu im Blindflug unterwegs ist. Durch nasse Straßen und die heruntergefallenen Blätter wird die Blendung noch intensiver.



ARBÖ-Tipps bei tiefstehender Sonne:

- Auf eine saubere Windschutzscheibe achten: Die Windschutzscheibe des Autos sollte außen und innen sauber sein. Schmutzschlieren können zu unangenehmen Reflexionen führen, wodurch Gefahren zu spät oder gar nicht wahrgenommen werden.
- Ausreichend Sicherheitsabstand zum vorderen Fahrzeug halten und Geschwindigkeit anpassen.

Wenn diese Tipps nicht helfen, dürfen Autolenkerinnen und -lenker das Fahrzeug jederzeit anhalten. Dabei ist darauf zu achten, das Fahrzeug so wie rechts wie möglich am Straßenrand abzustellen.

Beleuchtung

In den herbstlichen Dämmerungsstunden und bei schlechter Sicht ist die Wahl der richtigen Fahrzeugbeleuchtung entscheidend. Bei Regen und Nebel reicht das Tagfahrlicht nicht mehr aus, deshalb gilt: Abblendlicht einschalten! Auch sollte kontrolliert werden, ob alle Lichter funktionieren und ob sie richtig eingestellt sind. Saubere Scheinwerfer und Rücklichter sorgen für eine bessere Sichtbarkeit. Besonders der Herbstnebel kann tückisch sein. Deshalb sollten Sie in diesem Fall die Nebelscheinwerfer einschalten und die Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse anpassen. Welches Licht Sie wann verwenden dürfen, erklären wir hier.



Wischerblätter

Nach dem Sommer unbedingt die Wischerblätter kontrollieren. Durch die extreme Hitze können die Blätter porös oder beschädigt sein beziehungsweise die Gummilamellen verhärtet sein. Sollte dies der Fall sein, die Wischerblätter austauschen.

Scheibenwaschanlage

Besonders im Herbst ist eine gut funktionierende Scheibenwaschanlage unabdingbar, da die Scheiben schnell – vor allem bei Fahrten auf Landstraßen – verschmutzen und einen vermehrten Einsatz der Scheibenwaschanlage

erforderlich macht. Sie sollte mit ausreichend Wasser und Frostschutzmittel gefüllt sein.

Rutschige bzw. glatte Straßen



Herabgefallenes Herbstlaub kann auf den Straßen bei Nässe rutschig werden. Die Geschwindigkeit sollte daher reduziert werden und ausreichend Abstand gehalten werden, um besser auf unerwartete Situationen reagieren zu können.

Temperaturschwankungen können bereits im Herbst zu glatten Straßen führen. Die situative Winterreifenpflicht beginnt am 1. November, ab diesem Zeitpunkt müssen Fahrzeuge bei winterlichen Fahrbedingungen mit den richtigen Reifen ausgestattet sein.

• Gültige Reifen erkennen Sie :

- Mindestprofiltiefe von 4 Millimetern
- Richtige Kennzeichnung: M+S, M.S., M&S, M/S oder Schneeflockensymbol .

Im letzten DRIFT, Nr. 9, fanden Sie alles wichtige rund um Reifen und Räder und auch die aktuellen Reifentests.

Vereinbaren Sie gleich einen Termin zum Räderwechsel

Sorgen Sie mit den richtigen Reifen für optimale Fahrverhältnisse, mehr Sicherheit auf der Straße und vermeiden Sie mögliche Geldstrafen durch die falsche Bereifung.

Kontaktieren Sie Ihr ARBÖ-Landeszentrum!





IMMER DIE MOTORSPORTLER!

HOHE STRAFEN DROHEN

Motocrossfahrer als Umweltzerstörer

SEITEN 16/17

Ist es Euch auch schon aufgefallen? Wenn auf dem Wiener Gürtel ein Beschleunigungsrennen von Ampel zu Ampel stattfindet, sind das „rasende Rallyefahrer“. Illegale Glüher durch unsere Wälder werden als „Motocrossfahrer“ tituliert. Als Motorsportler verwehren wir uns gegen solche pauschale Unterstellungen und Diffamierungen!

Illegale Raserei als Problem für

Motocrossfahrer frönen in den Kärntner Wäldern ihrem Hobby und sorgen für Unmut bei Waldbesitzern und Jägern. Ihnen drohen saftige Geldstrafen.

Für die einen ist es der ultimative Kick, für die anderen wiederum ist es purem Argernis. Die Rede ist von Motocrossfahren in den heimischen Wäldern.

Erst am vergangenen Wochenende kam es zu einem schweren Unfall in einem Waldstück in Grafenstein. Dabei erlitt ein 57-jähriger Biker schwere Verletzungen und musste mit dem Rettungshubschrauber ins Spital gebracht werden. Und neben den Einsatzkosten wird der Kärntner und seine zwei Begleiter wohl ordentlich zur Kasse gebeten werden, denn „der Wald sowie Forststraßen sind keine Rennstrecken. Endurofahren ist laut Naturschutz- und Forstschutzgesetz strengstens verboten“, erklärt Mario Deutschmann, Sprecher der Jägerschaft Kärnten, der dafür wenig Verständnis



Am Sonntag wurden drei Männer beim Motocrossfahren im Wald erwischt, weil sich ein Mann verletzt und er ohne Hilfe nicht mehr aus dem Wald geschafft hatte.

Foto: Bergrichtung Klagenfurt

Ich bin überzeugt, dass von den, in diesem reißerischen Artikel angeführten „Motocrossfahrern“ noch kein einziger an einem Motocross-Rennen teil genommen hat. Ebenso glaube ich nicht, dass sich echte Rallye-Piloten, die mit viel Liebe, Aufwand und Geld ihre Fahrzeuge für echte Rallyes präparieren, sich zu Rennen auf dem Wiener Gürtel hinreißen lassen.

Die DRIFT-Redaktion will Vorkommnisse wie in dem beiliegenden Artikel nicht in Schutz nehmen; im Gegenteil - wir halten es für OK, dass unsere Wälder und Wiesen als Übungsgelände genutzt werden. Wir finden es nur nicht für richtig, dass derartige, wild gewordene „Möchtegern-Motorsportler“ von Artikelschreiber, die einen Aufhänger brauchen, mit echten Motorsportlern in Verbindung gebracht werden. Eine Verunglimpfung durch derartige Redakteure haben sich echte Motorsportler nicht verdient!

Wald und Natur

77

Es gibt genug legale Strecken. Dennoch wagen sich die Motocrossfahrer in den Wald. Dabei zerstören sie aber die Natur und schrecken Tiere auf!

Mario Deutschmann, Jägerschaft

zeigt. Immerhin würden die Maschinen mit dem grobs-tolligen Reifenprofil nicht nur Jungpflanzen beschädigen, sondern auch ganze Waldbereiche und Wege. „Zudem werden die Tiere – vor allem durch den Lärm – gestört“, so Deutschmann im Gespräch mit der „Krone“ weiter.

Saftige Geldstrafen drohen den Motocrossbikern

Wer also illegal durch den Wald rauscht und dabei er-

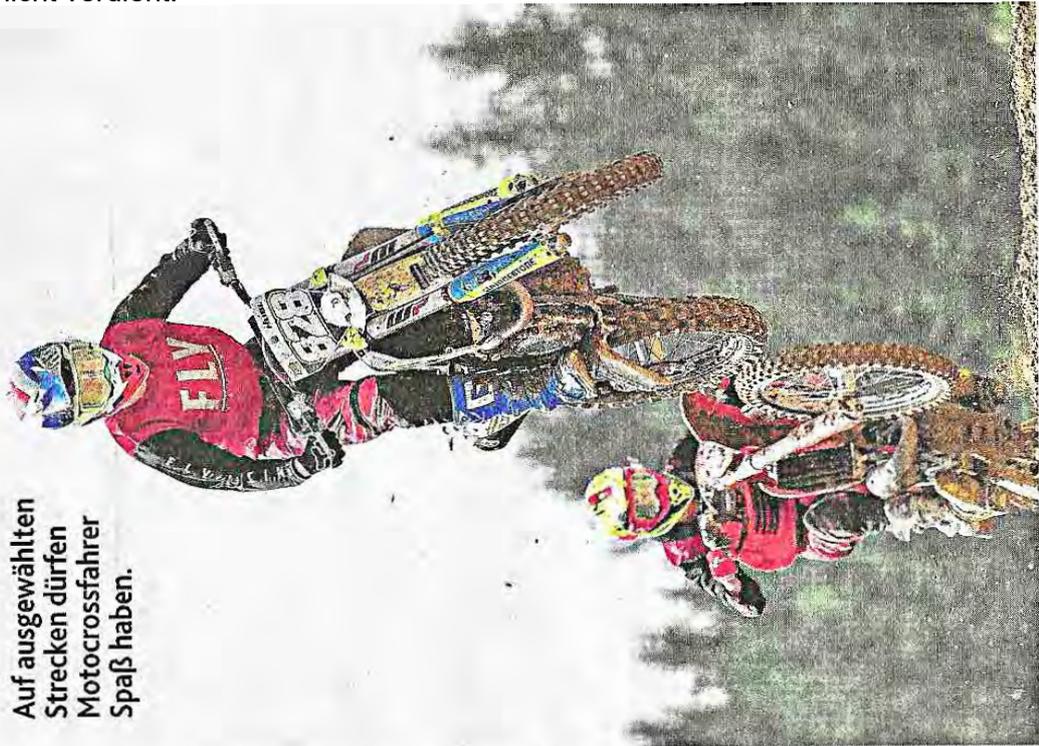
wischt wird, der wird zur Rechenschaft gezogen. „Es drohen Geldstrafen bis zu 3630 Euro. Bei Vorliegen erschwerender Umstände und im Wiederholungsfall ist der Täter bis zu 7260 Euro los“, mahnt Deutschmann eindringlich.

Wie schwer es ist, die Täter zu schnappen, weiß Marian Miki, Leiter der Bergwacht Klagenfurt, nur zu gut. „Es kommt immer wieder vor, dass sich Leute über die illegale Raserei beschweren.“ Doch erwischt und gestoppt werden die Biker nur selten. „Sie sind meistens ohne Kennzeichen unterwegs, tragen einen Helm und sind damit nicht zu erkennen.“

Und somit bleibt oft nur der Unmut bei Jägern und ein immenser Schaden in den Wäldern zurück...

Elisa Aschbacher

Auf ausgewählten Strecken dürfen Motocrossfahrer Spaß haben.



Von Warhol bis Lennon:

Wenn das Auto zum rebellischen Kunstwerk wird



Der Legende nach war es das – vielleicht – schnellste Kunstwerk der Welt. Nur 28 Minuten brauchte Popart-Ikone Andy Warhol, als er 1979 zu Pinsel und Farbe griff, um einen BMW M1 Gruppe 4 (Topspeed: 310 km/h) zu bemalen. Es war – nach 1975 – das vierte der legendären BMW Art Cars. Heute soll der bemalte Warhol-BMW mehr als 60 Millionen Dollar wert sein.

Immer wieder haben sich in der Vergangenheit berühmte Künstler an Autos ausgetobt. Neben Andy Warhol gehören auch Keith Haring und Jeff Koons zu den bekannteren „Auto-Malern“. Rock- und Bluesröhre Janis Joplin (1943 – 1970), die sich ironisch-musikalisch einen Mercedes wünschte („Oh, Lord, won't you buy me a Mercedes-Benz?“), ließ ihren privaten Porsche ganz zeitgenössisch mit psychedelischen Farben verzieren (siehe Titelfoto).

Was hat die Künstler an den Vehikeln so fasziniert? Es war wohl die Faszination am Symbol für Freiheit und rauschhafte Geschwindigkeit – aber oft auch Hassliebe. Das Automobil musste stellvertretend herhalten für die Kritik an der Konsumgesellschaft und der gesellschaftlichen Fixierung auf Reichtum und Luxusgüter. Mal wurden Fahrzeuge in Beton versenkt (wie von Wolf Vostell in Köln), mal zusammengepresst (César Baldaccini) oder verhüllt (Christo). Oder in Granit gemeißelt – wie ein Mercedes /8 in Kroatien.

Am 8. Juni 2024 wurde eine imposante Mercedes-Skulptur aus Granit in der Stadt Imotski in Kroatien errichtet.



Foto: OCC / MB /8 Club Deutschland e.V.

Wir erinnern an die verrücktesten und berühmtesten Kunstaktionen rund ums Auto und zeigen Ihnen, welche Werke für die Ewigkeit geschaffen wurden. Und wir klären die Frage, wie und ob sich „Kunsttuning“ auf den Wert des Klassikers auswirken kann.

Andy Warhol 1979 bei der Arbeit am BMW M1

In nur 28 Minuten vollendete Andy Warhol sein automobiles Meisterwerk: Der BMW M 1 zeigt seinen Farbrausch bei hoher Geschwindigkeit, wenn die Linien verschwimmen. Auf dem Rennwagen kann man auch Warhols Fingerabdrücke bewundern, das Heck zeigt seine Signatur.



OCC

Wir versichern
Klassiker.

Als Andy Warhol nach Fertigstellung seines BMW-Kunstwerks gefragt wurde, warum es so schnell ging, sagte er, dass er versuchte, die Geschwindigkeit und Dynamik des Rennwagens durch seine Malerei darzustellen. Warhol: „*Ich versuchte zu zeigen, wie das Auto wirklich aussieht. Schnelligkeit hat mir am besten gefallen.*“

Der amerikanische Bildhauer Alexander Calder (1898 – 1976) war übrigens der erste Künstler, der von BMW beauftragt wurde, ein Auto zu bemalen. Er kreierte einen auffälligen BMW 3.0 CSL, der später bei den 24 Stunden von Le Mans eingesetzt wurde.

Street-Art-Künstler Keith Haring, bekannt für seine ikonischen, cartoonartigen Figuren, veredelte unter anderem einen BMW Z1.

Eine ganz andere Art von Veredlung erfuhren Autos bei César Baldaccini (1921 – 1998), einem der bedeutendsten französischen Bildhauer (und Schöpfer des César, der Trophäe des französischen Filmpreises). Seine hydraulischen zusammengepressten Autowracks erregten und erregen immer noch Aufsehen.

Die exzentrische Punksängerin Wendy O. Williams (1949 -1998) ließ bei einem Konzert ihrer Band „Plasmatics“ einen Cadillac in die Luft jagen. Auch die amerikanischen „Guerrilla Girls“ –eine feministische Kunstgruppe – haben in einigen ihrer Performances Autos symbolisch zerstört, mit der kruden Begründung, so auf die patriarchalischen Strukturen der Kunstwelt aufmerksam zu machen.

Explosionsdarstellungen, wilde Streifen und vor allem knallige Farben zeichnen den BMW M3 GT2 aus, der von Jeff Koons im Jahr 2010 verschönert wurde. Der Amerikaner gehört zu den gefragtesten Künstlern der Gegenwart



Bevor Aktionskünstler Christo (1935–2020) mit seiner Frau Jean-Claude (1935–2009) im Sommer 1995 den Berliner Reichstag unter riesigen Stoffbahnen verschwinden ließen, verpackten sie schon 1963 für eine Ausstellung einen VW Käfer. Da der damalige Besitzer seinen Käfer nach dem Ende der Vernissage in ursprünglichem Zustand zurückhaben wollte, wurde das Projekt „Wrapped Volkswagen“ 2013 von Christo wiederholt.



Ein limitierter Druck von Christos Volkswagen Wrapped Kunstaktion

Im Zuge der Realisierung des Kunstwerkes entstanden in einer Auflage von 250 Stück von Christo gefertigte Collagen und Drucke. Die nummerierten und handsignierten Exemplare erzielen auf dem Kunstmarkt Preise von über 15.000 Euro.

Und noch ein Klassiker, dessen Lackierung und Bemalung in aller Welt für Aufsehens sorgte: Der Rolls-Royce Phantom V, den Beatle John Lennon 1965 erwarb, wurde zu einem der berühmtesten Autos der Flower-Power-Ära. Ursprünglich in Schwarz geliefert, ließ Lennon das Fahrzeug nach seinen Wünschen umbauen – die Rückbank wurde durch ein Doppelbett ersetzt, eine Audio-Anlage und ein Kühlschrank eingebaut.



Psychedelisches Gelb, viele Blumen und Tierkreiszeichen auf dem Dach: John Lennon ließ seinen Rolls-Royce Phantom V beim englischen Karosseriebauer JP Fallon lackieren.

OCC

Wir versichern
Klassiker.



Pünktlich zur Veröffentlichung des Albums "Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band" 1967 erhielt der Rolls-Royce eine psychedelische Sonderlackierung, die ihn zu einer Ikone der 60er-Jahre machte. Der Wagen wurde mehrfach für prominente Ereignisse genutzt, unter anderem für den Besuch der Beatles im Buckingham Palace. 1970 verschifften Lennon und Yoko Ono den Rolls-Royce in die USA und schenkten ihn einem Museum in New York. Der Unternehmer Jim Pattinson ersteigerte den Lennon-Rolls für eine irrwitzige Summe bei einer Auktion und vermachte ihn schließlich 1977 dem Royal British Columbia Museum in Kanada, in dessen Besitz er heute noch ist.

Kann der Künstler den Fahrzeug-Wert beeinflussen?

Steigt jedes Auto im Wert, wenn es durch einen Künstler veredelt wurde? Welche Auswirkungen hat das auf Sammler und Preise?

Klassiker-Experte Frank Wilke, Geschäftsführer von Marktbeobachter classics-analytics: *„Wenn ein renommierter (!) Künstler ein Auto quasi als Leinwand benutzt, wird das Auto dadurch zum Kunstobjekt, entzieht sich dem üblichen Automarkt und wechselt über in den Kunstmarkt, auf dem völlig andere Beurteilungsmaßstäbe gelten.“*

Vom Auto als Kunstwerk muss man limitierte Editionen von Serienfahrzeugen unterscheiden, bei denen ein Hersteller – meist Luxusmarken – einen bekannten Designer dazu verpflichtet, einen individuellen Innenraum oder eine besondere Ausstattung zu kreieren. Solche Editionen liegen auch später überwiegend über dem Wert des Serienmodells, sind aber wertmäßig zum Beispiel nicht mit den Art Cars von BMW vergleichbar.

Es kommt natürlich sehr darauf an, welche Position ein Künstler in der Kunstwelt innehat. Wenn ein lokaler Heimatmaler aus einer Laune heraus ein Auto bepinselt, dann wird der Wert dadurch eher sinken.

Vor etwa 20 Jahren haben wir mal eine Bewertung für den Bentley S1 von Joseph Beuys erstellt. Kurze Zeit später rief dann der damalige Eigentümer, Auktionator Helge Achenbach, bei mir an und hat mich wüst beschimpft, weil ich ja keine Ahnung hätte. Da hatte er nicht ganz Unrecht, denn wir sind ja keine Kunstsachverständigen, sondern bewerten ein Auto als Auto ...“

„Inopportune: Stage One“, eine Installation des chinesischen Bildhauers und Aktionskünstlers Cai Guo-Qiang aus dem Jahr 2004. Sie war später auch im Guggenheim Museum New York zu sehen.

Fotos: pixabay / BMW AG | Keith Haring Foundation | Cai Guo-Qiang | Porsche AG | classic-analytics



Keith Haring (1958 – 1990) verzierte einen BMW Z1 mit seinen typischen, comicartigen Symbolen



Alles begann mit Naturharz: die Geschichte des Autolacks



Die OCC-News über Andy Warhol & Co führt uns direkt zu einem anderen Thema - dem Autolack. Früher war alles schwarz, heute glänzt es bunt in allen nur erdenklichen Farben ... Die Geschichte des Autolacks ist auch eine faszinierende Reise durch Innovation und technologische Fortschritte der letzten 136 Jahre.

Was mit einem einfachen Schutzanstrich der ersten Automobile im späten 19. Jahrhundert begann, hat sich heute zu komplexen High-Tech-Beschichtungen entwickelt, die nicht nur ästhetisch ansprechend, sondern auch umweltfreundlich und widerstandsfähig gegen Witterungseinflüsse sind.

Unser Gastautor Jürgen Book, ehemaliger Leiter von "Classic Cars" bei BASF/Glasurit, ist ein echter Experte auf dem Gebiet des Autolacks. Er erklärt, wie sich Materialien und Techniken im Laufe der Zeit entwickelt haben und welche Rolle Autolacke heute bei der Fahrzeuggestaltung und -pflege spielen. Tauchen Sie ein in die farbenfrohe Welt des Autolacks und erfahren Sie mehr über die Entwicklungen, die diese Branche geprägt haben.

Zu Beginn des Automobilzeitalters ab 1888 wurden Lacke auf Naturharz- und Öl-Basis eingesetzt, die aus dem Kutschenbereich kamen. Die Herstellung passierte in sog. Lacksiedereien, eine industrielle Lackherstellung im industriellen Maßstab gab es noch nicht. Die Herstellung von Fahrzeugen fand in Einzelproduktion statt. Die sehr lange Trockenzeit des gesamten Lackaufbaus von bis zu 6 Wochen konnte in den – zahlenmäßig noch überschaubaren – Fertigungsprozess integriert werden.

Spätestens mit offiziellem Beginn der Fließbandfertigung bei Ford in Detroit im Jahr 1914 (1913 schon in Highland Park, Michigan) wurde dies allerdings ein echter Engpass. Die Montage einer „Tin Lizzie“ dauerte nur 1,5 Stunden. Es wurde alles versucht und unternommen, den Lackierprozess zu beschleunigen. Das berühmte Japan-Schwarz war ein Ergebnis der frühen Lack- und Prozessentwicklung, sonst wäre eine Fließbandfertigung so nicht möglich gewesen. Die Lackierung nur einer statt vieler Farben vereinfachte die Herstellung ebenfalls.



Hinweis auf die thermoplastische Lackierung „Lacquer“ auf einem Buick LeSabre, Baujahr 1959.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Im Jahr 1924 kam es mit der Einführung von Nitrozelluloselacken zu einer sehr wesentlichen Veränderung und Beschleunigung, der Entwicklung des sog. „amerikanischen Schnelllackierverfahrens“. Als Grundrohstoff wurde die aus der Sprengstoffherstellung bekannte Cellulose verwendet und mit Salpetersäure behandelt. Die Lackierung erfolgte pneumatisch mit einer Spritzpistole. Die Lackierungen waren zunächst seidenmatt, da durch die schnelle Ablüften der Lösemittel die Oberfläche eine raue und stumpfe Oberfläche entstand. Glanz wurde erst durch Polieren erzeugt. Die gesamte Lackierzeit reduzierte sich durch diese Technologie auf „nur“ 14–15 Stunden, also eine im Vergleich zu Öllacken geradezu rasante Trocknung.

Zudem war es möglich, leuchtende Farben herzustellen, da das Nachdunkeln der Öllacke entfiel. Dies beschleunigte sehr die farbliche Vielfalt der Fahrzeuge in den 20er und 30er Jahren. Es handelte sich um eine sog. physikalische Trocknung, also keine chemische Vernetzung innerhalb der Lackschicht. Trotz dadurch bedingter Beständigkeits-Defizite wurde diese Lacktechnologie auch im Reparaturlackbereich bis in die achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts eingesetzt, dabei allerdings in Kombination mit zusätzlichen Rohstoffen die für deutlich bessere Haltbarkeiten sorgten, die sog. Nitro-Kombinationslacke. Es gab nicht nur Decklacke, sondern auch Füller und Spachtel auf NC-Basis.

Im Jahr 1927 stellte Glasurit mit Dr. Weithöner den ersten hauptamtlichen Lackchemiker ein. Der Fortschritt im Fahrzeugbau in Kombination mit den Kompromissen der NC-Lacke sorgte in der 30er Jahren für die Entwicklung von deutlich robusteren synthetischen Lackbindemitteln in der sich damals bildenden Lackforschung.

Diese künstlichen Harze waren die Alkydharzlacke, die im Gegensatz zu verkochten Ölen und nitrierter Cellulose vollsynthetisch aufgebaut sind – also künstlich statt natürlich. Daher stammt auch die Bezeichnung „Kunstharzlack“. Korrekter wäre die Bezeichnung, „Phtalatharzlacke“, doch dieser Zungenbrecher hat sich nicht durchgesetzt.

Diese Kunstharzlacke gab es als im Autoserienlackbereich als Einbrennlacke bei Temperaturen von ca. 130–140 °C und im Reparaturlackbereich mit Luft- oder forcierter Trocknung bis zu 80 °C. Es entstand in beiden Fällen eine chemische Vernetzung, die für deutliche technologische Verbesserungen sorgte.

Seitdem sind alle Lackgenerationen Ergebnis einer synthetischen Herstellung und könnten somit eigentlich auch Kunstharzlacke genannt werden.

In der 50er Jahren kamen Acrylharzlacke auf. Ab 1957 kamen im Serien- und Reparaturlacksektor die sog. thermoplastischen Acryllacke (TPA) auf den Markt. TPA-Lacke waren ähnlich verarbeitbar wie Nitrozelluloselacke, besaßen aber einen speckigen Hochglanz. Damit entfiel u. a. das ewige Polieren.



Die echte Erstlackierung auf einem klassischen Fahrzeug ist selten und wenn möglich zu pflegen und zu erhalten.

Vorteil von TPA-Lacken

Ein bekanntes thermoplastisches Material ist Plexiglas. TPA besteht aus nicht vernetzten Molekülketten, die stark ineinander „verschlauff“ sind. Bei unterschiedlichen Temperaturen besitzt das Material unterschiedliche Eigenschaften. Mikrokratzer verlaufen wieder, ohne aufwändige Polierarbeiten durchführen zu müssen. Eigentlich genial!

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Aufgrund dieser nicht chemischen, sondern rein physikalischen Trocknung besitzt NUR diese Lacktechnologie eine sehr ausgeprägte ReFlow/Rückfließ-Eigenschaft. Das thermoplastische Polymer wird auch bei der Nutzung bei höheren Temperaturen, Reibungswärme und Sonnenbestrahlung erweicht.

Diese Eigenschaft bedingte allerhand Herausforderungen in der Lackreparatur. Sie konnten natürlich mithilfe der zeitgenössischen Lackierverfahren repariert werden, allerdings in engen Applikationsfenstern. Mit jeder anderen Lacktechnologie außer TPA war es mit dem Bau von „Beton auf Treibsand“ vergleichbar.

Typische TPA-Länder waren beispielsweise USA, GB, Italien und Belgien. Noch bis 1987 erfolgte die Serienlackierung im Opel-Werk in Antwerpen noch damit. In den Typenschildern oder Fahrzeugdokumenten ist TPA meist mit einem „A“ gekennzeichnet gewesen.

Die 60er Jahre: Bessere Straßen, stärkere Motoren und verändernde Aerodynamik etc. erforderten von der Auto- und Lackbranche weitere Verbesserungen. Die Ende der 60er Jahre entwickelte und bis heute gültige Lösung boten Polyurethanlacke. Es sind Lacke, die aus zwei verschiedenen Lackkomponenten (Diisocyanat und Polyester) bestehen, die vor der Verarbeitung gemischt werden. Klarlacke, Einschicht-Decklacke, Füller und Grundierungen wurden vor allem unter Verwendung dieser Technologie entwickelt. Diese Lacke trocknen durch chemische Reaktionen und erzeugen auf dem Fahrzeug eine äußerst widerstandsfähige, enge Netzwerkstruktur. Zum Einsatz kommt diese Technologie bis heute hauptsächlich bei Fahrzeugreparaturlacken.

Aufgrund von Umweltschutzbestimmungen und gesetzlichen Regelungen wird und wurde der Lösemittelanteil dieser Produkte reduziert. Diese Lacke firmieren landläufig unter dem Begriff „High-Solids“, also „hoher Festkörperanteil“ und basieren auf weiterentwickelten Bindemitteln dieser „Harzfamilie“.



Dieser E-Type-Roadster (Baujahr 1974) in klassischem "Regency Red" erhielt eine Facelift-Lackierung zur Auffrischung der Erstlackierung

Initiiert durch die Umweltgesetzgebung des EPA 1152 (Environmental Protection Act) mit Schwerpunkt Kalifornien/L.A. aus den 80er Jahren begann eine maßgeblich durch Umweltdiskussionen angeregte Lackentwicklung. Es wurde und wird seitdem stark auf Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit geachtet. Den größten Hebel dabei bieten die in den 60er Jahren eingeführten farbigen Basislacke, die später mit einem lösemittelhaltigen 2K-Klarlack überzogen werden. Größtenteils ist der Lösemittelanteil durch Wasser ersetzt worden.

Bis heute ist diese Lackschicht im Pkw-Reparaturlackbereich die einzige, die wasserbasierend formuliert ist. Der Ausstoß von Lösemitteln reduziert sich so um bis zu 90 % bei gleichen technologischen Eigenschaften.

Jedes Lösemittel – auch Wasser – dient dem Zweck, den Lack in der Dose während der Lagerung flüssig zu halten, eine gute Filmbildung sicherzustellen und bei der Verarbeitung die entsprechende Spritzviskosität einzustellen. Direkt, nachdem der Lack die zu lackierende Fläche erreicht hat, geht es darum, das Verdünnungsmittel so schnell wie möglich auszutreiben. Was bleibt (Harz, Pigmente, Füllstoffe etc.) ist also für die Langlebigkeit der Lackierung ausschlaggebend und nicht das Verdünnungs- oder Lösemittel.



Wir versichern
Klassiker.



Bis auf das Lösemittel „Wasser“ ist die Zusammensetzung von Basislacken sehr ähnlich. Heute sind solche Basislacke Stand der Technik und teils in 2. oder 3. Generation am Markt.

Das Opel-Werk in Bochum war 1985 das erste Automobilwerk, in dem wasserbasierende Basislacke eingesetzt wurden. 1992 erfolgte die Markteinführung im Reparaturlackbereich. Auf „oldtimerisch“ gesprochen, haben wasserbasierte Basislacke in der Serien- und Reparaturlackierung inzwischen die H-Nummer erlangt und sind absolut Stand der Technik. Passende Lackmischformeln für Young- und Oldtimer liegen reichlich vor.

Im Grundierungs- und Füllerbereich gab und gibt es noch weitere Technologien, wie säurehaltige Washprimer, Epoxidharzfüller oder kalttrocknende UV-Füller. Im Spachtelbereich brachten die Polyesterspachtel einen großen technischen Vorteil.

Aktuelle Trends im Lackbereich ergeben sich durch Assistenzsysteme im Fahrzeugbau, die die Entwicklung radardurchlässiger Farben und Pigmente bedingen. Trocknungs-Energie sparende Produkte – auch lufttrocknende Produkte, die wenig Trocknungs-Energie benötigen, sind nachgefragt. Und mit nachwachsenden Rohstoffen ist ebenfalls eine verbesserte Biomassenbalance zu erreichen.

	Phosphatierung	Kathodentauchlack	Füller	Basislack	Klarlack
Korrosionsschutz	●	●			
Haftung	●	●	●	●	●
Steinschlagschutz		○	●	○	○
Elastizität		○	●	●	●
Beständigkeit gegen Feuchte		●	●	●	●
Verlauf (Glätte)		●	●	○	●
Farbe (einschließlich z.B. Flop-Verhalten)				●	○
Glanz					●
Härte				○	●
Beständigkeit gegen UV-Strahlung			○	○	●
Kratzfestigkeit					●
Säurebeständigkeit					●
Chemikalienbeständigkeit					●
Lösemittelbeständigkeit					●

Diese Funktionen haben die Lackschichten

Auto-Lacke haben Schutz- und Dekorationsfunktion. Sie sind und waren ein wesentlicher Teil des Fahrzeugproduktionsprozesses. Es war ein weiter Weg von der Kutschenlackierung, die in wochenlanger Arbeit mit Pinsel und einfachen Arbeitsmitteln ausgeführt wurde, bis zu den modernen Autolackierverfahren in Fahrzeugwerken und Reparaturlackbetrieben. Ein Lackaufbau besteht dabei immer aus mehreren Schichten, deren korrekte Abstimmung sehr wesentlich für die Haltbarkeit ist.

Eine Werkslackierung ist durchschnittlich zwischen 80 und 150 µm dick, je nach Hersteller kann es Unterschiede geben. Ein menschliches Haar ist durchschnittlich ca. 70 µm dick. Also eine gewaltige Aufgabe für eine Automobillackierung, ein Autoleben lang für Schutz zu sorgen und dabei gut auszusehen. Autohersteller haben allerdings meist nicht vorgesehen, dass ihre Fahrzeuge 30 Jahre oder älter werden. Daher ist eine wirkliche Erstlackierung auf einem klassischen Fahrzeug selten, zu schätzen und wenn möglich zu pflegen und zu erhalten.



Wir versichern Klassiker.

So ist der Lack aufgebaut

Die „Gattung“ der Lacktechnologie und den Großteil der technischen Eigenschaften gibt das Bindemittel oder Harz vor. Es steht auch für die technologische Eingruppierung und die Namensbezeichnung dieser Technologien. Innerhalb der Lacktechnologien wurden und werden permanent Verbesserungen erarbeitet. Ein Lack kann aus bis zu 50 verschiedenen Komponenten bestehen.

Also bleibt viel zu tun in den Lacklaboren. Diese Rezepturen von Lacken bleiben nicht statisch, sondern durchleben fast ständig Veränderungen. Grund dafür sind u. a. – legislative Anforderungen

- Portfoliobereinigungen der Rohstoffhersteller, auch aus wirtschaftlichen Gründen
- Optimierte Produktionsprozesse (Material, Prozess, Energie, Zeit etc.) bei der Fahrzeug-Serienfertigung
- Entwicklung neuer Beschichtungsverfahren in der Reparaturlackierung
- Verändernde technische Anforderungen im Fahrzeugbau.



In diesem kurzen Artikel ist die gesamte spannende – und im wahrsten Sinne des Wortes vielschichtige Geschichte der Autolacke nur in Stichpunkten abzubilden.

Autor Jürgen Book ist ehemaliger Leiter von „Classic Cars“ bei BASF Coatings/Glasurit

OCC

Wir versichern
Klassiker.



KUNTERBUNTES aus der Presse

Alt-Österreich in Wiener Neustadt!



Liebe Freunde von Austro Classic,

Wiener Neustadt war (und ist) die Heimat von Automobil- und Flugpionieren, und zum Beginn der Wintersaison sind in Familie Fehrs Oldtimer Museum pünktlich eine ganze Reihe rarer Fahrzeuge zur Thematik "Gräf & Stift bis ÖAF" zu bewundern.

"Auto Schauen" ist ganz das Eure?

Mitmachen ist einfach und – mit etwas Glück – gewinnt Ihr zwei Eintrittskarten!

Geht nach >>>



und findet dort Details zur aktuellen Sonderausstellung in Familie Fehrs Oldtimer Museum und zu unserem Gewinnspiel.

Allweil gute Fahrt

Wolfgang M. Buchta



Sie besitzen einen Sportwagen oder SUV und möchten diesen in naher Zukunft verkaufen?



Dann sind wir vielleicht genau der richtige Ansprechpartner für Sie! Denn wir kaufen Ihr Fahrzeug zu fairen Händlerpreisen oder vermitteln dieses an unsere Kunden in der gesamten DACH Region.

Optional bieten wir selbstverständlich auch die Möglichkeit der Fahrzeugsuche und des anschließenden Imports nach Österreich inklusive Überstellung und Typisierung im jeweiligen Bundesland.

Weitere Informationen dazu, finden Sie tagesaktuell [online auf unserer Webseite](#).

In diesem Sinne:
Ladies and Gentlemen, wir sind bereit für Ihren Boxenstopp!



Klubmitglied Miha Vrhunec war wieder fleißig! Und hat uns wieder mit interessanten Infos versorgt:

120 Jahre vom der Idee zum Mythos



1904 veranstaltete der Belgische Automobilclub ein Rundstreckenrennen in den Ardennen. Das Rennen erfreute sich hoher Beliebtheit, sodass man zur Erkenntnis gelangte, dass Motorsport populär ist und finanziell große Erfolge bringt, aber nicht mehr auf deutschen Landstraßen ausgetragen werden soll. Man braucht also in Deutschland eine eigene Rennstrecke.

1925 wurde dann endlich mit dem Bau des Nürburgrings nahe Adenau (Landkreis Ahrweiler, Rheinland-Pfalz) in der Eifel begonnen. Am 18. Juni 1927 wurde der Nürburgring eingeweiht.

Die ursprünglich insgesamt bis etwa 28 Kilometer lange „Renn- und Prüfungs-Straße“ war in ihrer Urform bis 1982 in Betrieb. Der Nürburgring ist die längste permanente Rennstrecke der Welt.

Miha hat für uns wieder ein interessantes Video über die Geschichte des Nürburgringes auf seine Homepage gestellt:



2002 wurde der Nürburgring umgebaut und die Streckenlänge: auf 5,148 km verkürzt. Der Höhenunterschied beträgt 55 m; es gibt 16 Kurven.

Der offizielle Streckenrekord bei Automobilen beträgt 1:28,139 Minuten.

So sieht der Ring heute aus.



Die Preise für Touristenfahrten auf der Nordschleife sind in die Kategorien "unter der Woche" und "Wochenende bzw. Feiertage" aufgeteilt.

Eine Runde durch die „Grüne Hölle“ kostet Montag bis Donnerstag 30 €, von Freitag bis Sonntag bzw. an einem Feiertag 35 €. 15-Minuten auf der Grand-Prix-Strecke kosten an allen Tagen 35 €.



MG EUROPEAN EVENT OF THE YEAR



Liebe MG-Freundinnen und -Freunde,

Eben „druckfrisch“ herein geschneit ist die Einladung für das „MG European Event of the Year 2025“.

Es findet diesmal in Italien in der Region Padua vom 29. Mai bis 1. Juni 2025 statt. Für uns in Österreich eine einmalige Gelegenheit an einem großen internationalen MG-Event teil zu nehmen, das sich in ein- bis zwei Tagesreisen von uns abspielen wird.

Rund 200 MGs aller Baujahre werden sich in und um Padua bewegen und wer mit dem Auto-Enthusiasmus der Italiener vertraut ist, und die Atmosphäre z.B. bei der „Mille Miglia“ kennt, wird wissen, wie toll das ist.



Eine schnelle Anmeldung wird jedenfalls nötig sein, denn gemäß den Erfahrungen der letzten Jahre war die Veranstaltung meist innerhalb von ein paar Tagen ausgebucht. Den Anmeldelink findet ihr auf der Webseite des MG Car Club d'Italia oder hier:

<https://www.mgcarclubitalia.cloud/mgeety2025.php?lng=en>

Mit herzlichen oktogonalen Grüßen
Christoph Gudenus
Präsident des MG Owners Club Austria



VERSCHOBEN!



Die ursprünglich für 4. Oktober 2025 vorgesehene 2. Auflage der „Burgen- und Schlösser-Classic“ wurde auf 11. Oktober 2025 verschoben.

Grund ist eine Terminkollision mit der Pannonia-Classic, die vom 3. bis 4. Oktober 2025 stattfinden wird.

An dieser Veranstaltung nehmen traditionell auch etliche Teams unseres Klubs teil, die dann nicht bei der „Burgen- und Schlösser-Classic“ dabei sein könnten.



LUTTENBERGER EVENTMARKETING

Auch 2025 werden wieder die beliebten Schulungen für den Classic- / Oldtimersport abgehalten.

Noch werden keine fixen Termine angeboten, aber bei genügend Interesse können Sondertermine eingeschoben werden.

Das Eventmanagement bietet u.a. Diese Möglichkeiten an:

- Intensiv Theoriekurs
- Lichtschranken-Training OHNE Drohnen-Monitoring
- Lichtschranken-Training MIT Drohnen-Monitoring

Kontakt:

- luttenberger@micros.at
- (+43) 664 21 05 589
- www.luttenberger-events.at



Der Auftakt zur Rallye-Staatsmeisterschafts 2025 erfolgt vom 3. bis 5. Jänner in Freistadt im oberösterreichischen Mühlviertel.

19 Prüfungen und 180 Wertungskilometer warten auf ihre Bezwingler. Die Königs-Sonderprüfung weist fast 22 Kilometer Länge auf und ist somit die längste Sonderprüfung aller österreichischen Staatsmeisterschaftsläufe.



Der 3-Tage-Rallyepass um 35 € beinhaltet:

- Zugang zu allen Actionzonen an allen Rallyetagen
- Zugang zu Events in der Messehalle an allen Tagen
- Rallyejournal mit allen Streckenplänen und Infos
- Sammler-Umhängband
- Hardticket 2025

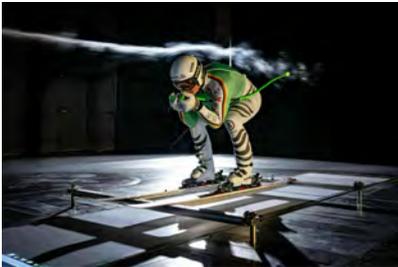


Es war eine Frage der Zeit, zuerst Hybride, dann elektrisch und jetzt vegan.



Eingesandt von Klubmitglied Helmut Jamnig. Danke! - Foto: pixabay

Ski-Profis statt Autos im Audi Windkanal



Athleten des Deutschen Skiverbands testen ihr neues Material im Windkanal, in dem normalerweise die Effizienz der Audi Fahrzeuge geprüft wird.



Audi startet in China mit neuem Logo und verzichtet auf die berühmten Ringe



Audi stellt sich in China neu auf und präsentiert erstmals die neue Marke:

AUDI – ohne Vier-Ringe-Logo,

dafür in Großbuchstaben geschrieben.

Positioniert in und zugeschnitten auf China, repräsentieren Marke und Auto das Beste aus beiden Welten – die unverwechselbare Audi DNA verbindet sich mit Innovationen aus China.

Das AUDI E concept zeigt eindrucksvoll, wie ein Automobil

die Erwartungen der chinesischen Nutzerinnen und Nutzer übertreffen kann:

„Mit der Premiere der Marke für elektrische und intelligente Modelle in China geht Audi neue Wege, um zusätzliche, technik-affine Kundengruppen zu erschließen.“



Als erste Premium-Automobilmarke im chinesischen Markt war Audi 1988 Pionier.

Mit der Einführung der neuen Marke AUDI unterstreicht das Unternehmen nun in Zusammenarbeit mit seinem lokalen Partner SAIC erneut seinen Anspruch auf diese Rolle.

Die neue Marke AUDI wird zu 100 Prozent von der Audi DNA geprägt und verkörpert den „Vorsprung durch Technik“ im Zeitalter der elektrischen, intelligenten und vernetzten Fahrzeuge.

Das AUDI E concept wurde gemeinsam von Fachleuten aus Deutschland und China entwickelt



Mit einer Länge von 4.870 mm, einer Breite von 1.990 mm und

einer Höhe von 1.460 mm sowie einem Radstand von 2.950 mm positioniert sich der AUDI E concept als vollelektrischer Sportback.



Auch in harten Zahlen bietet der AUDI E concept Vorsprung durch Technik:

Zwei Elektromotoren, je einer an der Vorder- und Hinterachse, liefern eine Gesamtleistung von 570 kW.

Zusammen mit dem Allradantrieb quattro ermöglicht dies den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden.

Das Fahrzeug bietet dabei sowohl in Sachen Komfort als auch Dynamik die Q

ualitäten eines echten Audi. Darüber hinaus verfügt der AUDI E concept über China-spezifische, hoch innovative Fahrerassistenzsysteme. n.

Das Konzeptfahrzeug ist mit einem 100-kWh-Akku ausgestattet, der bei voller Ladung eine nach CLTC kalkulierte Reichweite von mehr als 700 Kilometern ermöglicht.

Die Advanced Digitized Platform verfügt zudem über eine innovative 800-Volt-Architektur für schnelles Laden:

lediglich zehn Minuten am Schnelllader genügen für 370 Kilometer Reichweite – damit lässt sich das Laden ebenso rasch und komfortabel erledigen wie das Tanken eines konventionellen Automobils.





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

2025

eu-alter-motorraeder.limdo.co

17. – 19. Jänner 46. Kärntner Schneerallye
Ort: Gemeinde St. Urban
Veranstalter: KMVC >> [Info](#)
04. – 06. April Oldtimermesse „Classic Cars & Bikes“
Messegelände in Klagenfurt
- Ende März / Anf. April Classic Shorttrack**
 Ort: Fa. GLOBO, St.Jakob im Rosental
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft
11. April 8. Kraigerberg Classic
Ort: Gemeinde Kraig
Veranstalter: Luttenberger Event-Management >> [Info](#)
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft
16. Mai Kraigerberg Classic Challenge
Ort: Gemeinde St.Veit/Glan
Veranstalter: Luttenberger Event-Management >> [Info](#)
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft
29. Mai – 01. Juni 22. Oldtimer-Treffen ROSE VOM WÖRTHERSEE
Ort: Gemeinde Pörschach am Wörthersee
Veranstalter: KMVC >> [Info](#)
- Anfang Juni Croatia Classic Marathon
Ort: Sveta Nedelja, Zagreb, Kroatien
Veranstalter: OTK Stari Kotaci

28. Juni

Slalom Ferlach

Termin: ab 09 Uhr
Ort: folgt
Lauf zum Race Cup Kärnten

RACE CUP
powered by

*Das 1. C.A.R. Team Ferlach wünscht
allen Klubmitgliedern und Motorsportfreunden
eine besinnliche Adventszeit!*

