



Klubnachrichten des 1. C.A.R.-Teams Ferlach Ausg. 03 März 2025



Der Karawanken-Bär ist wieder da!



Karawanken-Classic-Cup

Fotos: pexel

Karawanken-Classic-Cup 2025
Der KCC für ALLE!
s. Seite 4

1. Klubabend am 3. April im GH Plöschenberg mit Lucas Seppel

Lauf zur Classic-Staatsmeisterschaft mit Teilnehmern aus Ungarn



Anm.d.Redaktion: Wie in der Politik der Finanzminister, hat Peter Moser eine der wichtigsten Funktionen des 1. C.A.R.Teams Ferlach inne, nämlich die des Kassiers. In jüngeren Jahren selbst sehr erfolgreich im Motorsport unterwegs, kann es Peter auch heute noch nicht lassen und düst im Kart auch jüngeren Piloten um die Ohren. Im Motorsport und auch im Immobilien-Bereich daheim, ist der Klagenfurter die ideale Besetzung als Kassier unseres Klubs; kennt er doch die (finanziellen) Nöte dieses Sports, bremst aber auch den Enthusiasmus unseres Vorstands ein, wenn das die Klubkassa nicht zulässt.

Vorwort des Kassiers

Liebe Mitglieder des C.A.R. Teams Ferlach,
Liebe Leser des DRIFTs,

als langjähriger Motorsportenthusiast und stolzer Kassier unseres traditionsreichen Vereins freue ich mich, Euch zu Beginn einer neuen, spannenden Saison willkommen zu heißen.

Unser Verein funktioniert und gedeiht nicht nur durch die Leidenschaft und das Engagement, die wir gemeinsam teilen, sondern auch durch die finanzielle Unterstützung aller Mitglieder.

Mitgliedsbeiträge sind dabei kein notwendiges Übel, sondern das solide Fundament, auf dem unser Verein ruht. Sie ermöglichen uns, die laufenden Aufgaben zu bewältigen, neue Projekte zu realisieren und die Erfolgsgeschichte des 1. C.A.R. Teams Ferlach fort zu schreiben.

Ende 2024 habt Ihr einen Erlagschein erhalten, mit dem Ihr den Klubbeitrag einzahlen könnt. Leider vermissen wir noch immer einige Beitragszahlungen; daher hier noch einmal unsere Bankverbindung:

(ACHTUNG: geänderte Bankverbindung)

Empfänger: 1. C.A.R. Team Ferlach
Bank: Bank Burgenland Kärnten
IBAN : AT20 5100 0004 5608 3404
BIC/SWIFT-Code: EHBAT2EXXX

Selbstverständlich sind auch Motorsportler und Motorsport-Interessierte als neue Mitglieder unseres Klubs herzlich willkommen.

Zum Anmeldeformular / Mitgliedsbeitrag >>



Als Kassier ist es mir natürlich ein Anliegen darauf hin zu weisen, dass unser Klub außer über Mitgliedsbeiträge auch über Werbung Beiträge für unser Klubgeschehen offeriert, wie z.B.:

- Werbung auf unserer Homepage www.carteamferlach.at
Hier können wir, vor allem durch unsere Klubzeitschrift DRIFT auf sehr, sehr viele Besuche verweisen.
- Natürlich kann man auch im DRIFT selbst inserieren.
- Nicht zuletzt gibt es auch die Möglichkeit des Sponsoring. So suchen wir u.a. für unsere neue Classic am 29. Juni noch einen Namensgeber.

Vielleicht kann einer von Euch die ersten Kontakte knüpfen? - Ich fühle mich jedenfalls geehrt, als Kassier zum Erfolg unseres Klubs beizutragen, brauche aber dazu Eure Unterstützung und Hilfe. Gleichzeitig blicke ich mit Vorfreude auf die bevorstehenden Herausforderungen und Erfolge im Motorsportjahr 2025!
Mit motorsportlichen Grüßen

Euer Kassier *Peter Moser*





FIGI's ROADBOOK

Vorwort des CTF-Kassiers	Seite 2
Klubabende, jetzt geht's los	Seite 3
NEU! Karawanken-Classic-Cup 2025	Seite 4
Treffen der Kärntner Ex-Rallye-Fahrer	Seite 6
Shorttrack mit ungarischen Teilnehmern	Seite 8
Besuch der Retro-Classic, Stuttgart	Seite 9
Formel 1 News	Seite 11
WRC & Rallye-News	Seite 18
MotoGP-News	Seite 23
Live-Übertragungen	Seite 27
Veranstalter-Versicherung	Seite 28
Oldy-News	Seite 30
Kunterbuntes aus der Presse	Seite 38
Termine	Seite 42

INHALT

JETZT GEHT'S LOS !

1. KLUBABEND AM 3. APRIL 2025!

Am Donnerstag, den 3. April fällt die Startflagge zum 1. Klubabend bzw. zur 1. Veranstaltung des 1. C.A.R. Teams Ferlach. Und da geht es gleich richtig zur Sache, denn der Klubleitung ist es gelungen den 32-jährigen Pörtschacher Luca Seppele für diesen Abend als Gast zu gewinnen.



Im DRIFT-1/2025 berichteten wir über Lucas' Fahrt und seinen Sieg beim „AFRICA Eco Race“ 2024. Nun wird uns der Biker selbst über seine Erlebnisse bei einer der härtesten Wüsten-Rallyes der Welt erzählen.



Daher unbedingt dabei sein beim:

1. Klubabend 2025
3. April 2025, 18 Uhr
Landgasthof Plöschenberg



Lucas Seppele, Gast-Vortragender
beim 1. Klubabend im April 2025

Aber auch während der Winterpause ist unser Vorstand nicht auf der faulen Bärenhaut in einen tiefen Winterschlaf verfallen - Vielmehr konnten auch die Termine für die kommenden Klubabende interessant gestaltet werden:

So findet der nächste Klubabend im Mai natürlich wieder an einem Donnerstag statt und der fällt - was für ein Zufall - auf den 1.

Mai! Und dieser Tag ist reserviert für unsere „feurige Lady“ Ingrid Weichsler, die unsere Klubmitglieder wieder zu ihrem schon traditionellen „Frühstück bei mir“ eingeladen hat.



Außer schönen Automobil- und Motorrad-Oldtimern trifft man bei Ingrid auch viele Bekannte, die man schon lange nicht mehr gesehen hat. - Also dabei sein!

Auch der 3. Klubabend am 5. Juni ist ein echter „Garagen-Klubabend“, denn Autocross-Staatsmeister Walter Marcher lässt uns einen Blick auf seine Porsche-Sammlung machen.

Und wie immer gilt: Auch (noch) Nichtmitglieder sind bei unseren Klubabenden herzlich willkommen!

Euer

Obmann Gustl



Jetzt steppt der Karawanken-Bär!

Wie der DRIFT leider berichten musste, konnten sich die Veranstalter des „Kärntner-Classic-Cups“ (KCC) heuer nicht über die Durchführungsbestimmungen dieser traditionsreichen Veranstaltungsreihe einigen. Zu groß waren die Interessen hinsichtlich einer Reform des Cups, bei dem seit 2012 ein überregionaler Pokal für Young- und Oldtimer-Rallyes, sowie der Titel eines „Kärntner Classic-Meisters“ unter der Federführung des 1. C.A.R. Teams Ferlach ausgeschrieben wurde.

Seine Wurzeln hatte der Kärntner-Classic-Cup sowohl in der High Speed „Karawanken-Rallye“ - besser bekannt als „Karawanken-Safari“ - der Jahre 1970 bis 1987, als auch in deren bereits legendärem Revival, der „Karawanken-Classic“ der Jahre 2007 bis 2023.

Beide Veranstaltungen pflegten stets internationale Beziehungen diesseits und jenseits der Karawanken und zählten als Lauf zur Rallye-Europameisterschaft und Mitropa-Cup (Rallye), sowie zur Alpe-Adria-Classic-Challenge (AACC).

Diese alten Traditionen sollten nicht verloren gehen, vor allem da es immer wieder zu Anfragen für eine Weiterführung des KCC nach den bekannten Turbulenzen gekommen war. Mit Veranstaltungen in Kärnten, aber auch (teilweise) in Slowenien und Kroatien, wird es auch 2025 wieder einen grenzüberschreitenden, internationalen Cup geben, den



In dem neuen Cup, der sich - was für ein Zufall - ebenfalls KCC abkürzt -

konnten sich die

Organisatoren von insgesamt 6 Veranstaltungen sehr rasch auf neue Durchführungsbestimmungen einigen die die Teilnahme am neuen „Karawanken-Classic-Cup“ wesentlich erleichtern werden.

Das bietet der „Karawanken-Classic-Cup“

- **Eine Nennung für die Teilnahme am „Karawanken-Classic-Cup“ entfällt.**
Bisher war für den ehemaligen „Kärntner-Classic-Cup“ eine eigene Nennung notwendig inklusive einem Nenngeld von 30 EUR. - Mit der Teilnahme an einer der sechs Veranstaltungen des „Karawanken-Classic-Cups“ nimmt man automatisch am Cup teil.

- **Ehrenpreise für Fahrer und Co-Pilot**
Bei allen Veranstaltungen des „Karawanken-Classic-Cups“ erhalten nicht nur die Fahrer, sondern auch die Co-Piloten Ehrenpreise. Das war durchaus nicht bei allen Veranstaltungen des früheren „Kärntner-Classic-Cups“ üblich. Nach unserer Meinung ist aber gerade die Arbeit des Co-Piloten für den Erfolg des Fahrers / Teams ausschlaggebend!

- **Streich-Resultat**
Krankheit, Arbeits-Verpflichtungen oder Urlaub sind Gründe warum man bei einer oder mehreren Veranstaltungen des „Karawanken-Classic-Cups“ ev. nicht dabei sein kann. Ein derartiger „Nuller“ wird beim „Karawanken-Classic-Cup“ berücksichtigt, da nur die besten fünf Ergebnisse zur Wertung zählen.



Ehrenpreise für Fahrer und Co-Pilot!
„Karawanken-Classic-Cups“

• **Bewertung / Faktor der Veranstaltungen**

Mit der Einführung neuer Faktoren für die einzelnen Bewerbe des „Karawanken-Classic-Cups“ werden nicht nur die sportliche Wertigkeit einer Veranstaltung, sondern auch Höhe des Nenngelds, Gastronomie, Entertainment, Nachwuchsförderung u.ä., also „Was bekomme ich für mein Nenngeld?“ aus der Sicht der Teilnehmer berücksichtigt. Denn alle Organisatoren des „Karawanken-Classic-Cups“ waren oder sind aktive Motorsport-Teilnehmer die **„als Fahrern für Fahrer!“ organisieren** und da hat der Sport Vorrang vor Geschäft!



• **Nenngeld**

Nach dem o.a. Motto werden alle Veranstaltungen des „Karawanken-Classic-Cups“ als 1-Tages-Veranstaltungen mit einem sehr moderatem Nenngeld angeboten in dem auch eine Bewirtung für Fahrer und Co-Pilot enthalten ist.



• **Gastronomie**

Je nach Veranstaltung ist ein kleiner Imbiss, Kaffee & Kuchen on the road, oder sogar Mittag- und/oder Abendessen für die beiden Fahrer vorgesehen. Natürlich können die Organisatoren des „Karawanken-Classic-Cups“ nicht eine Gastronomie und Unterhaltung wie bei der ehemaligen „Karawanken-Classic“ im Parkhotel in Pörschach am Wörthersee bieten, aber sie geben ihr Bestes für die Teilnehmer.

• **Auslands-Veranstaltungen**

Zwei der 6 Veranstaltungen führen durch das benachbarte Ausland und bieten den Teilnehmern des „Karawanken-Classic-Cups“ Gelegenheit internationales Flair zu schnuppern. Dabei unterstützen bei beiden Auslands-Veranstaltungen perfekt Deutsch sprechende Organisatoren!

• **Teilnahmeberechtigung**

Teilnahmeberechtigt sind historische Automobile bis inkl. 31.12.2004 (es gilt das Datum der Erstzulassung lt. Typenschein). Lastkraftwagen oder Militärfahrzeuge sind nicht startberechtigt. Die ausgeschriebenen Klassen entsprechen den Vorgaben der Österreichischen Classic-Staatsmeisterschaft können aber vom Veranstalter individuell ausgeschrieben werden:

- Automobile bis Baujahr bis 1949
- Automobile der Baujahre 1950 - 1970
- Automobile der Baujahre 1971 - 1994
- Automobile der Baujahre 1995 - 2004

Für die Wertung des „Karawanken-Classic-Cups“ erfolgt eine Gesamtwertung für alle Klassen.

Veranstaltungen und Termine des „Karawanken-Classic-Cups“

Datum	Veranstaltung	Ort	Bemerkungen
03. Mai 2025	Classic-Shorttrack	St. Jakob i.R.	
07./08. Juni 2025	Croatia-Classic-Marathon	Zagreb, Kroatien; es zählt der 08. Juni	
29. Juni 2025	RCS-Classic	Klagenfurt	
06. September 2025	SMS- Classic-Sprint	Ebenthal	
11. Oktober 2025	Adriatic Tour	Bakar, führt durch Kroatien und Slowenien	
25. Oktober 2025	Burgen & Schlösser-Classic	Hochosterwitz	

Ausschreibung für den „Karawanken-Classic-Cup“, aber auch für einen Teil der Veranstaltungen des „Karawanken-Classic-Cups“ findet Ihr auf der Homepage

www.carteamferlach.at

Wir freuen uns auf Eure Teilnahme beim „Karawanken-Classic-Cup“ 2025!

**Erste Veranstaltung:
Classic-Shorttrack am 3. Mai 2025**



Kärntner Rallye-Oldies trafen sich bei der SP-Gunzenberg



Foto: Fradler Marion und Michael

In den Siebziger- und Achtziger-Jahren war Kärnten einer der Hot Spots im Rallyesport. Die Karawanken-Rallye - besser bekannt als „Karawanken-Safari“ - und die „Lavantaler Mitternachtsrallye“ generierten einen Boom an talentierten Kärntner Rallye-Piloten.



Russling/Koschutnig, Karawanken-Rallye 1978, SP St.Johann

Aber auch die Semperit-Rallye vom Bodensee nach Wien, machte ebenso regelmäßig Station in Kärnten, ebenso wie die Österreichische Alpenfahrt. Der Titel eines „österreichischen Rallye-Staatsmeisters“ wanderte durch Piloten wie der Rallye-Legende Klaus Russling und Achim Mörtl mehrfach nach Kärnten.



Figura/Kulterer, Puch 650 TR Histor. Fotos: Technik-Museum Wien

Erich Haberl, damals selbst auf einem froschgrünen Porsche und einem Fiat des legendären „Uillah-Teams“ in dieser histor-

ischen Zeit unterwegs, organisierte ein Treffen der ehemaligen Kärntner Rallye-Piloten und Co-Piloten. Treffpunkt war am 28. Februar im Gasthof einer weiteren Motorsport-Legende, des mehrfachen Autocross-Staatsmeisters Walter Marcher.

Nicht umsonst wurde gerade dieser Treffpunkt gewählt, denn Gunzenberg ist nicht nur wegen seiner wunderschönen Gegend als Ausflugs- und Urlaubsort bekannt, sondern war früher auch als Sonderprüfung der Karawanken-Rallye entscheidend für den Sieg.



„Katastrophen-Dixi“ auf dem ondulierten Porsche Carrera

Die DRIFT-Redaktion, die erstmals an diesem Treffen teilnahm, freute sich über ein Wiedersehen mit ehemaligen Größen der Kärntner Rallye-Szene, wie den beiden FIA/OSK-Sportkommissaren Willi Singer und Walter Jobst. Aber auch über ehemalige „Konkurrenten“, wie dem unverwüstlichen und heute immer noch aktiven Kurtl Jabornig oder dem Gründer des MSC-Wolfsberg, Gerhard Leeb, der heute allerdings mehr Kilometer mit dem Rad als mit dem

Auto abspult.

Auch mit seinen ehemaligen Co-Piloten Klaus Kulterer und Franz Fister gab es nach vielen Jahren ein Wiedersehen für den DRIFT-Redakteur,.



„Karawanken-Safari“ - Der Ritt durch die Drau-Auen

Teilnehmer des „Rallye-Oldy-Treffens“:

BURGSTALLER Friedl
FIGURA Gerd
FISTER Franz
GLANTSCHNIG Gebhard
HABERL Erich
JABORNIG Kurt
JOBST Walter
KOSCHTIG Ernst-Karl
KULTERER Klaus
LEEB Gerhard
OBERDORFER Detmar
PUCK Peter
ROM Hugo
SINGER Willi
THAMER Gotthard
TSCHOPP Josef



Hansi Schönlieb/Willi Singer



FRITZ Johann
GUTSCHO Eduard
KAISER Jenny
LIEGL Rudolf
LUCYSHIN Herbert
MOSER Werner
PENDL Raimund
RONACHER Adi
SIEGL Herbert
USCHAN Michael
WABER Rudolf
WÖLBISCH Josef



Der DRIFT-Redakteur war allerdings erstaunt über die große Anzahl ehemaligen Rallye-Piloten und Beifahrer die er nicht mehr zuordnen konnte. - Verständlich, denn, an den meisten - inklusive der DRIFT-Redaktion selbst - hat der Zahn der Zeit zum Teil heftige Spuren hinterlassen und 50 Jahre Vollgas steckt man auch nicht so einfach weg.



Wie immer hatte aber EKK Koschutnig, ehemaliger Co-Pilot von Klaus Russling, eine Erklärung parat:

„I kenn viele a nit und hab daher an g'fragt ob er bei da Karawanken-Rallye mit g'fahm is“.

Antwort: *„Jo klar war i do dabei!“*

EKK: *„Mit wos bist denn g'fahm und in welchem Jahr?“*



Antwort: *„Des wass i oba nimma!“*

Egal! - Hauptsache war, dass man sich in geselliger Runde an die alten Zeiten, in denen es im Rallyesport noch nicht so tierisch ernst zuzuging wie heute, erinnern durfte!



Und so machten wieder die alten Geschichten über den ehemaligen Lokalmatador Klaus Russling die Runde, der mit seinen „Abschneidern“ auf den Sonderprüfungen noch heute Stoff für Legenden bietet.

Ebenso wie die Stories, bei denen Klaus seine Beifahrer nach der Ziel-Durchfahrt „abflachte“ wenn ihnen ein Fehler bei der Ansage unterlaufen war.

EKK sofort: *„Bei mir hat er des nie g'macht!“*



Hausherr Walter Marcher, links

Da durfte auch die Ferlacher Rallye-Legende „Katastrophen-Dixer“ und sein Porsche Carrera nicht fehlen, den „Dixi“ bei der SP-Abtei der Karawanken-Rallye auf's Dach legte; s. Foto der vorige Seite.



Wo das schöne Stück vergraben wurde und ob man es je wieder finden würde, darüber rätselten die Rallye-Oldies am Gunzenberg noch heute.

Zum Abschluss des Abends bot der Gastgeber und mehrfache Autocross-Staatsmeister Walter Marcher noch einen Blick auf seine zahlreichen Porsche-Exponate einschließlich seiner Autocross-Wettbewerbs-Fahrzeuge.



Eine eindrucksvolle Sammlung, bei der Walter zu jedem einzelnen Stück eine spannende Geschichte liefern konnte.

Der Organisator des Oldy-Treffens, Erich Haberl, ließ zuletzt eine Anwesenheitsliste herum gehen, um beim nächsten Treffen auch wirklich alle ansprechen zu können.

Dazu der dreifache „Kärntner Classic-Meister“ und Ex-Rallye-Pilot Hugo Rom:

„Um wos geht's do?“

Walter Jobst:

„Des is a Unterschriftenliste für a neue Waschmaschin, die da Walter braucht; do wos muasst spenden!“

Hugo: *„Na do gib i nix!“*

Es war jedenfalls ein gelungenes Treffen der ehemaligen Kärntner Rallye-Größen.

Danke an Erich Haberl und Walter Marcher!

Bis zum nächstenmal!

STAATSMEISTERSCHAFT
2025
www.öemv.at OCC

2025 Classic-Shorttrack

Erstmals mit Teilnehmern aus Ungarn!

2025 findet der „Classic-Shorttrack am Sonntag, dem 3. Mai, ab 12 Uhr, statt. Der internationale Bewerb zählt zur Österreichischen Classic-Staatsmeisterschaft und konnte in den vergangenen Jahren auf Teams aus Italien, Kroatien und Slowenien verwiesen. Erstmals nehmen nun auch Fahrer aus Ungarn daran teil.

Viktor Bahhidi und sein Navigator Arpad Bor stammen beide aus Budapest und werden mit einem Opel Calibra, Baujahr 1997 an den Start gehen.

Die beiden kennen sich schon seit ihrer Zeit auf der High School und haben dabei über ihre gemeinsame Leidenschaft, Automobile, zueinander gefunden.

Als erste Anfänge startete das junge Team bei Amateur-Rallyes, musste aber dann studienbedingt eine kurze Pause eingelegen um später dann doch wieder zu ihrer Leidenschaft für Oldtimer zurück zu kehren.

Viktors erstes Auto wurde im Jahr 2000 angeschafft und entsprach der finanziellen Lage der beiden New-comer: Es war ein Trabant 500, Baujahr 1962 und war das, was man unter einem echter „Scheunenfund“ versteht. Der Name „Trabant“ wurde im Rahmen einer Umfrage gefunden und bedeutet „Begleiter“ oder „Weggefährte“. Das schaffte der Scheunenfund leider nicht, denn Viktor konnte seine „Renn-Pappe“ nie fertig reparieren.

2019 haben die beiden Puzta-Piloten damit begonnen, an Oldtimer-Bergrennen teilzunehmen. Aber schon ein Jahr später wurde das Duo vom Gleichmäßigkeit-Virus befallen.



Für ihre 1/100-Sekunden-Performance bei Gleichmäßigkeitsrallyes haben die beiden die unterschiedlichste Autotypen ausprobiert um heraus zu finden womit sich die besten Ergebnisse erzielen lassen.



Darunter waren ein IZS 2715 Pickup, ein ...



BMW M3, ein Mazda 323 GT



und ein Peugeot 205 Multi.

Nicht weniger als dreimal konnten die Rookies ihre Klasse gewinnen.

Letztes Jahr stieg Viktor auf einen 1997er Opel Calibra „Cliff Motorsport Edition“ um und nahm damit erstmals auch an

internationalen Veranstaltungen teil. Dabei wurde das Team u.a. beim Seiberer Bergpreis Zweiter in ihrer Klasse. Weitere Starts bei der „St. Pölten Classic“ und internationalen Bergrennen in Ungarn folgten.



Heuer wollen die beiden Ungarn an möglichst vielen internationalen Classics teilnehmen um sich auf ihr Ziel, der Teilnahme an der ÖMVV-Staatsmeisterschaft 2026 optimal vorzubereiten, Daher haben sie auch bereits ihre Nennung nicht nur für den „Classic-Shorttrack“ am 3. Mai, sondern auch für den „SMS-Classic-Sprint“ und die „Burgen- und Schlösser-Classic“ im Herbst abgegeben.

Das 1. C.A.R. Team Ferlach freut sich darauf, die beiden Classic-Freaks - und natürlich auch die anderen Piloten - am 3. Mai kennen zu lernen!



Besuch bei der RETRO CLASSICS

27. Februar - 02. März 2025

Fotos: Vrhunec material



Unser Klubmitglied aus Laibach, Slowenien, ist den Lesern des Drift bestens bekannt als fleißigster Blogger seines Landes und hat uns auch diesmal wieder einiges für diese DRIFT-Ausgabe zukommen lassen, siehe „Kunterbuntes“.



Aber nicht nur als unser „Auslands-Korrespondent in Slowenien“ ist Miha tätig. Der Oldy- und MG-Fan besucht auch regelmäßig Classic-Ausstellungen und -Messen im In- und Ausland.



Vom Besuch der „Retro-Classic“ in Stuttgart übermittelte uns Miha einen Bericht und schöne Fotos.



Über die „Retro-Classic“ haben wir im letzten DRIFT eine Vorschau gezeigt. Sie ist der weltweit größte Treffpunkt für Liebhaber automobiler Legenden bzw. Motorräder aus vergangenen Tagen aber auch von zukünftigen Oldtimer-Preziosen.



Aussteller aus vielen Teilen der Welt präsentieren in einem extravaganen Ambiente kostbare und sehenswerte Raritäten



Hier Miha's Eindruck von der Retro Classic Messe 2025 in Stuttgart:

Die Auswirkungen von COVID-19 sind vorbei. Alle Hallen sind wieder voll belegt von allen Ausstellern, die schon vor der Pandemie dabei waren.



Es wurden sehr interessante und seltene Oldtimer aus allen Epochen der Automobilgeschichte, aber auch historische Motorräder usw. ausgestellt.



Dazu gab es erstklassige Sonderschauen und ein rasantes und unterhaltsames Rahmen-Programm.



Ergänzt wurde die „Retro-Classic“ in Stuttgart durch einen großen Teile- und Werkzeug-Markt.

Oldtimer- und Sportwagen-Clubs waren ebenso vertreten wie namhafte Museen die ihre selten gezeigte Raritäten ausstellten etc. etc....

Zusammenfassend kann man wohl behaupten, dass die „Retro-Classic“ in Stuttgart eine Reise wert war und man sich daher den Termin für 2026 schon heute vormerken sollte!“

Retro-Classic 2026
19. - 22. Februar 2026
Die Messe für Fahrkultur
Stuttgart

Vor drei Jahren ereignete sich beim Lauf zum „Kärntner Race Cup“ ein schwerer Unfall mit 12 verletzten Zuschauern in Patergassen; der DRIFT berichtete darüber.

**Kronen
Zeitung**

Jetzt nach 3 Jahren - Gottes Mühlen und unsere Justiz mahlen halt langsam - wurde der Fall abgeschlossen wie die Kronen Zeitung und 5Min.at berichten.

Kärnten 28.02.2025



Zwölf Verletzte bei Autoslalom: Rennfahrer muss nicht haften

Dramatischer Unfall in Kärnten endete mit überraschendem Urteil – Fahrfehler verletzen nicht die Sorgfaltspflicht

Mit zum Teil schweren Verletzungen endete für zwölf Besucher, darunter auch Kinder, vor fast drei Jahren ein beliebtes Autorennen in der Kärntner Gemeinde Patergassen. Einer der Rennfahrer hatte in der Zielkurve die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und war in die Zuschauermenge gerast. Die Justiz hat sich seither gründlich mit dem Unfall befasst. Zum einen mussten die Veranstalter im Rahmen einer Diversion Geldbußen bezahlen, weil die Absperrungen entlang der Strecke mangelhaft gewesen seien. Zum anderen forderte die Haftpflichtversicherung das Geld für Schäden und



Foto: Marcel Tratnik

Der Wagen raste in Patergassen in die Zuschauermenge

Schmerzensgeldzahlungen von rund 200.000 Euro vom Rennfahrer zurück.

Vergeblich, wie Richterinnen Lara Rausch am Landesgericht Klagenfurt feststellt: Typische Fahrfehler wie hier – der Lenker hatte die Handbremse zu lange

angezogen, dadurch übersteuerte der Wagen – seien im Motorsport keine Sorgfaltswidrigkeit, sondern könnten jederzeit passieren. Daher muss der Fahrer nicht haften. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. **Kerstin Wassermann**

5

Auch 5Min.at berichtet unter der Überschrift „Rallye-Fahrer krachte in Menschenmenge: Versicherung scheidet mit Klage“ über den Fall und schließt mit:

„...Im Gegensatz zu untypischen Fahrfehlern können im Motorsport einem Rennfahrer typische Fahrfehler nicht als objektive Sorgfaltswidrigkeit vorgeworfen werden“, hieß es dazu vom Gericht. Auch eine Manipulation an dem Auto, „die als unfallkausal gewertet hätte werden können“, habe nicht stattgefunden. Aus diesen Gründen hafte der Lenker nicht. Das Urteil war vorerst noch nicht rechtskräftig. Die Klägerin kann noch eine Berufung erheben, über die das Oberlandesgericht Graz zu entscheiden hat. [APA/ Red. 28.2.2025].“

Den ganzen Artikel findet Ihr hier >>



Die Youngsters der Formel 1-Saison 2025

Mit 40 Jahren ist der 7-fache Weltmeister Lewis Hamilton zwar noch immer schnell, aber sicherlich nicht mehr als „Jüngling“ zu bezeichnen. Noch älter ist nur noch „Renn-Opa“ Fernando Alonso mit satten 43 Jährchen.

Da ist es nicht verwunderlich, dass junge Piloten nachdrängen an deren Namen wir uns in diesem Formel 1-Jahr erst gewöhnen müssen:

Liam Lawson



wikimedia; Foto: ArjunR00

Der Neuseeländer, geb. 11. Februar 2002, trat 2020 in der Formel-3 an und 2021/2022 in der Formel-2 (3. Rang) und in der DTM (2. Platz). Formel 1-Debut beim Großen Preis der Niederlande 2023. Ab 2024 bei den Racing Bulls.

2025 ersetzt er den glücklosen Mexikaner Sergio Perez und startet mit dem 4-fachen Weltmeister Max Verstappen für Red Bull Racing.

Keine leichte Aufgabe für Youngster! Leider bei allen Qualies immer Letzter in den ersten Rennen. - Hoffentlich verbessert sich der Kiwi noch?



Isack Alexandre Hadjar

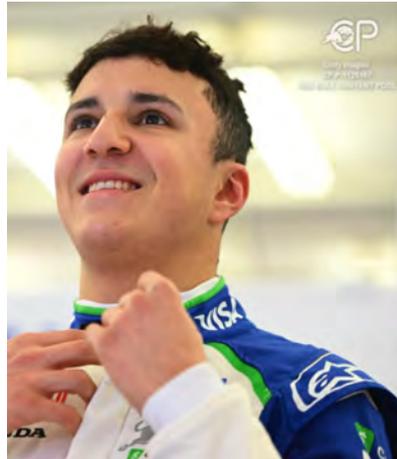


Foto: redbullcontentpool

Am 28. September 2004 in Paris geboren hat der junge Pilot auch algerischer Wurzeln. Er startete 2023/2024 in der Formel-2. 2024 landete er auf dem zweiten Platz hinter Gabriel Bortoletto.



Ab der Saison 2025 startet er für die Racing Bulls in der Formel 1-Weltmeisterschaft. - Einstand mit einem Ausflug in der Aufwärmrunde beim AustralienGP.



Andrea Kimi Antonelli

Foto: mercedesamgf1/media



Geboren am 25. August 2006

in Bologna, Italien, wird er meist nur „Kimi“ genannt.

Er ist mit dzt. 18 Jahren der jüngste Fahrer in der Formel 1. Seit 2019 ist er Mitglied des Mercedes-F1-Nachwuchsteams. 2024 wurde Antonelli direkt in die Formel 2 geschickt ohne vorher in der Formel 3 zu fahren. Beim Sprintrennen in Silverstone erzielte er seinen ersten Sieg, ein weiterer folgte zwei Wochen später beim Hauptrennen in Ungarn.



2025 wird Kimi für das Mercedes AMG F1

Team als Nachfolger von Lewis Hamilton fahren und machte dort sofort einen tollen Job!



Oscar Piastri

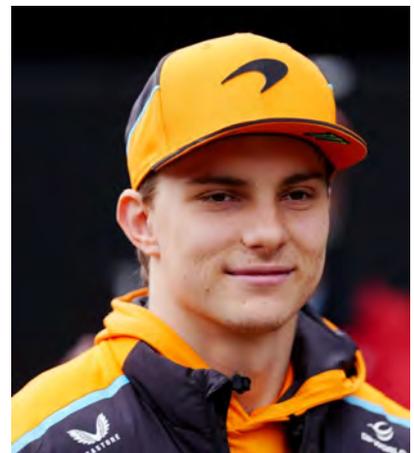


Foto: wikimedia, Nicolasdafinn27

Der, am 6. April 2001 in Melbourne geborene Australier wurde 2020 meister in der Formel-3 und 2021 in der Formel-2-Meisterschaft.

2022 Testfahrer für das Alpine, geht er seit der Saison

2023 als Teamkollege von Lando Norris für McLaren als Stammfahrer sehr erfolgreich an den Start. In Australien zu stürmisch, holt er sich beim China-GP seine erste Pole!



Jack Doohan



Foto: wikimedia, Byxelisiert

Als weiterer Australier (geboren am 20. Januar 2003 an der australischen Gold Coast) startete er 2022 und 2023 in der Formel-2-Meisterschaft. Mit drei Rennsiegen belegte er 2022 den sechsten Rang. 2023 belegte Jack mit 168 Punkten den dritten Rang in der F-2-Meisterschaft.



Er geht seit dem GP von Abu Dhabi 2024 für Alpine in

der Formel 1 an den Start ohne bisher großartig hervorstechen



Oliver Bearman



Foto: wikimedia, KVVYTICAL

„Ollie“ Bearman wurde am 8. Mai 2005 in Chelmsford, England, geboren. Er gewann 2021 die Italienische und auch

die Deutsche Formel-4-Meisterschaft.

Seit 2022 ist er Fahrer in der Ferrari Driver Academy und belegte den dritten Platz der Formel-3-Meisterschaft.

2023 ging Bearman in der Formel-2-Meisterschaft an den Start. Am Ende dieser Rookie-Saison, hatte er drei Rennsieg und einen Sprintsieg auf seinem Konto.

2024 debütierte er beim Großen Preis von Saudi-Arabien als Ersatzfahrer für den erkrankten Carlos Sainz jr. für die Scuderia Ferrari in der Formel 1. und beendete das Rennen auf Rang 7.

Zudem vertrat er 2024 den gesperrten Kevin Magnussen beim Großen Preis von Aserbaidschan und beendete das Rennen auf dem zehnten Platz. Damit wurde er der erste Fahrer der bei seinen ersten beiden Formel-1-Rennen für zwei verschiedene Teams Punkte erzielte.

Ab 2025 f ä h r t Bearman in der Formel

1 für das Haas-Team. - Beim GP von Australien war er, neben Kimi Antonelli, der einzige Youngster, der dieses Rennen beendete; allerdings als Letzter.



Gabriel Bortoleto Oliveira



Foto: wikimedia, Lito Cavalcanti
Am 14. Oktober 2004 in São Paulo, Brasilien, geboren ist

der brasilianischer Automobilrennfahrer ein potentieller Nachfolger für den legendären Ayrton Senna:

2023 gewann er die Formel-3-Meisterschaft und 2024 die Formel 2 Meisterschaft.

Er war damit, nach Charles Leclerc, George Russell und Oscar Piastrri der vierte Fahrer, dem es gelang, sowohl die Formel 3 als auch die Formel 2 im ersten Jahr zu gewinnen.



Sauber bzw. Audi gaben 2024 bekannt,

dass Gabriel Bortoleto ab der Saison 2025 als Teamkollege von Nico Hülkenberg für Sauber in der Formel 1 fahren wird.

Ab 2026 steigt dann Audi mit den beiden Fahrern in die Formel 1 ein.

Beim Australien-GP ausgefallen, fuhren beide Sauber-Piloten in China dem Feld hinterher.



2026 wird nicht nur Audi offiziell als neues Team die Formel 1-Landschaft bereichern, sondern auch Cadillac / General Motors / Andretti. Es werden also insgesamt elf Formel-1-Teams antreten und damit wird es zwei weitere Cockpit-Plätze geben.

Es stellt sich also die Frage: „Wer bekommt diese freien Plätze?“

Wird Cadillac auf weitere talentierte Youngsters zugreifen oder doch lieber beim Neueinstieg auf erfahrene Piloten vertrauen? - Denn da gäbe es doch einige Anwärter, z.B.: Den frühere Red Bull Racing-Pilot Sergio Pérez.

Oder Zhou Guanyu dessen Vertrag bei Sauber nicht verlängert wurde.

Nicht zu vergessen Daniel Ricciardo. Der Aussie ist erfahren und holte immerhin acht GP-Siege.



- Fortsetzung des Duells McLaren : Red Bull
- Dominanz von McLaren
- Diesen Start haben sich die Rookies anders vorgestellt
- Ex-Weltmeister Lewis Hamilton, Ferrari, nur Statist



Fotos: redbullcontentpool / McLaren Pressedienst / Mercedes media

Alles andere als australisches Sommerwetter herrschte beim Formel 1 Australian Grand Prix (14.-16. März 2025) in Melbourne. Starker Regen wechselte mit kurzen, regenfreien Perioden ehe es wieder zu nieseln begann. Die nasse Oberfläche machte den Albert Park Circuit in Melbourne während des ganzen Tages extrem schmierig und war aber für die Zuseher, trotz mehrerer Unterbrechungen äußerst unterhaltsam.

Nachdem der starke Regen abgezogen gingen alle Fahrer auf Intermediate-Reifen an den Start, hatten aber schon in der Einführungsrunde mit mangelndem Grip und viel Gischt zu kämpfen. Für Rookie Hadjar von Red Bull Racing begann sein Dilemma schon in der Einführungsrunde; der französisch-algerische Fahrer drehte sich bereits in Kurve 3, krachte in die Mauer, zerstörte seinen Heckflügel und beendete sein Rennen damit vorzeitig. - Durch diesen Unfall musste erst die Strecke geräumt und danach das ganze Start-Procederee abgebrochen und nach einer Pause neu gestartet werden.



Aber auch den anderen Rookies der neuen Formel 1-Saison erging es kaum besser; lediglich zwei der Formel 1_Neulinge, die wir auf den vorigen Seiten vorstellten, beendeten den GP von Australien, nämlich Kimi Antonelli und Oliver Bearman.

Der Grand Prix von Australien stand übrigens erstmals unter der Patronanz der Luxusmarke Louis Vuitton.

Pole-Setter Lando Norris, McLaren, nutzte die erste Startreihe und holte sich bei den wechselnden Bedingungen einen hart erkämpften Sieg, der von etlichen Ausritten und Safety-Car-Phasen geprägt war.



Während es in der Anfangsphase des Rennens ganz nach einem McLaren-Doppelsieg aussah, kämpfte sich der Red Bull-Pilot Max Verstappen bei schlechter werdenden Bedingungen an Norris und Piastri heran und setzte den zweitplatzierten Oscar Piastri so stark unter Druck, dass dieser kurz vor Rennende von der Piste rutschte, aber doch noch weiterfahren konnte, nachdem er sich eine Minute lang aus glitschigem Gras heraus quälte.

Besser werdende Bedingungen ließen für Max aber keine weiteren Attacken auf den überlegenen McLaren von Lando Norris zu.



Das erste Siegerfoto der neuen Formel 1-Saison 2025; Max Verstappen, Lando Norris, George Russell

Ferrari-Newcomer Lewis Hamilton musste bei seinem Ferrari-Debüt nicht nur viel Lehrgeld zahlen sondern auch Überholungen durch seinen Team-Kollegen Charles Leclerc hinnehmen, der damit deutlich demonstrierte, dass er die Position des ersten Fahrers im Team nicht kampflös abgibt.



Beide Ferrari-Piloten wurden aber von einem unerwartet starkem Mercedes-AMG-Team überrascht: während George Russell von Platz 4 startete und durch den Abflug von Piastri auf das Podium klettern konnte, zeigte Team-Kollege und Rookie Andrea Kimi Antonelli eine reife Leistung und schob sich mit einer gelungenen Aufholjagd von Platz 16 auf Platz 4.

McLaren-Pilot Lando Norris nach dem Rennen: *"Ein hartes Rennen, vor allem mit Max hinter mir. Ich habe gepusht, aber die letzten zwei Runden wurden ein bisschen stressig; insgesamt aber*

ein fantastischer Start ins Jahr. Dieses Mal haben wir alles richtig gemacht und sind am Ende an der Spitze. Ich bin sehr glücklich."

Ergebnis Grand Prix von Australien, Melbourne, 16.03.2025



1..Lando Norris	McLaren/Mercedes	-
2. Max Verstappen	Red Bull/Honda RBPT	+0.895
3. George Russell	Mercedes	+8.481
4. Andrea Kimi Antonelli	Mercedes	+10.135
5. Alexander Albon	Williams/Mercedes	+12.773
6. Lance Stroll	Aston Martin/Mercedes	+17.413
7. Nico Hülkenberg	Sauber/Ferrari	+18.423
8. Charles Leclerc	Ferrari	+19.826





- Ferrari überrascht beim Sprint am Samstag
- Doppelsieg von McLaren beim Hauptrennen
- Debakel und Disqualifikationen für Ferrari
- Rookie Kimi Antonelli wieder Top

Stop 2 in der Formel 1 Grand Prix von China 14.-16. März 2025



Fotos: redbullcontentpool / McLaren Pressedienst / Mercedes media

Nach dem, für Ferrari sicherlich nicht zufrieden stellendem Start in Melbourne, hatte es in der italienischen Presse schon wieder leicht zu brodeln begonnen. Da kam ein überraschender Befreiungsschlag gerade recht, als Lewis Hamilton sowohl die beste Zeit beim Qualifying für das Sprintrennen und sogar das Sprintrennen am Samstag gewann.



Es war für Ferrari der erste Sprintsieg und für Hamilton (Foto links) der erste Sieg für Ferrari bei seinem erst zweiten Rennen für die springenden Pferde. Die Plätze hinter dem Ferrari-Piloten belegten Oscar Piastri, McLaren, mit dem Respekt-Abstand von 6,88 Sek. Und Max Verstappen, Red Bull Racing, + 9,80 Sek.

Das Qualifying für das Rennen am Sonntag wurde von den beiden McLaren mit Oscar Piastri dominiert; damit erklärte sich das orange Duo auch gleich zu den Favoriten des kommenden Rennens.

Und genauso kam es dann auch: Der Australier und McLaren-Pilot Oscar Piastri holte sich beim China-GP im Qqualifying die Pole-Position und verwandelte diese Position in den dritten Grand-Prix-Sieg seiner Karriere. Teamkollege Lando Norris kam als Zweiter ins Ziel. Dieser Platz und damit der Doppelsieg für die Truppe aus Woking war für den Australiensieger nicht leicht; Bremsprobleme ließen schon einen Ausfall befürchten. .

Nach Platz 3 in Australien, belegte Mercedes-Pilot George Russell auch den 3. Platz im GP von China. Der Engländer sicherte Mercedes mit diesem Podiumsplatz das 300ste Podest in der Formel-1-Geschichte des Teams.

Der coole US-Boy Oscar Piastri nach dem Rennen: *"Es war ein unglaubliches Wochenende, und das Auto war die ganze Zeit mega. Die Reifen haben sich ganz anders verhalten als in den früheren Sessions, aber das Rennen war hervorragend. Die Unterstützung von den Tribünen und allen Papaya-Fans war großartig und wir können stolz auf das Doppelergebnis sein, das wir uns durch harte Arbeit erkämpft haben."*





George Russel (rechts) gratuliert dem Sieger des Grand Prix von China

Ergebnis des Chinesischer GP vom 23.03.2025

1. Oscar Piastri	McLaren	1:30:55.026 h
2. Lando Norris	McLaren	+ 9.748 s
3. George Russell	Mercedes	+ 11.097 s
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 16.656 s
5. Esteban Ocon	Haas	+ 49.969 s
6. Andrea Kimi Antonelli	Mercedes	+ 53.748 s
7. Alexander Albon	Williams	+ 56.321 s
8. Oliver Bearman	Haas	+ 61.303 s



Aufmerksamen Lesern wird auffallen „hier fehlt doch Einer?“

Richtig! Die Scuderia Ferrari scheint hier nicht auf:.. Warum?:

Drei Stunden nach Rennende in China kam für die Ferrari-Fahrer die niederschmetternde Nachricht. Sowohl Charles Leclerc, der das Rennen auf Rang fünf liegend beendet hatte, als auch Lewis Hamilton (Platz sechs) wurden nachträglich disqualifiziert.

Das Auto von Charles Leclerc wog inklusive Fahrer 799 Kilogramm und war damit um ein Kilogramm unter dem Mindestgewicht von 800 kg. Die Stewards mussten den Monegasen disqualifizieren. Aber auch sein Teamkollege bekam seine Punkte aberkannt. Denn bei Hamilton waren die Skids hinten am Wagen zu dünn. Vorgeschrieben ist eine Dicke von 9 Millimetern, gemessen wurden aber nur 8,6 Millimeter. Auch hier folgte die Disqualifikation.

Ebenfalls disqualifiziert wurde Pierre Gasly (Platz 10). Auch der Alpine des Franzosen war um 1 kg zu leicht.

Sowohl Ferrari, als auch Alpine werden nicht in Berufung gehen und haben ihre Schuld zugegeben. Die Rennkommissare notierten in ihrem Report über Ferrari: *"Das Team bestätigte auch, dass es keine mildernden Umstände gab und dass es sich um einen Fehler des Teams handelte."*

Nicht zufrieden war Red Bull Racing denn der 4. Platz von Max Verstappen zeigte, dass ihr Auto derzeit nicht nur mit McLaren nicht mithalten kann, sondern auch mit Mercedes und Ferrari zu kämpfen hat.

Dazu kommt, dass Liam Lawson die Erwartungen bisher nicht erfüllte - Nur 18. Platz im Qualifying und Ausfall in Australien, Letzter in der Quali und beim Sprint in China und - obwohl mit dem besseren Red-Bull-Auto ausgestattet - immer hinter dem Schwester-Team der Racing Bulls.

„Formel 1 ist Leistungssport und es zählt nur die Leistung“ so das beinharte Urteil von Red-Bull-Motorsport-Chef Dr. Helmut Marko. Steht mit diesem Statement bei Red Bull ev. schon ein Fahrerwechsel bevor um in der Konstrukteurswertung konkurrenzfähig zu bleiben?

Andere Neulinge in der Formel1, vor allem Andrea Kimi Antonelli, Mercedes, und Oliver Bearman, Haas, zeigten eine beeindruckende Leistung und lieferten Punkte für ihr Team

Zwischenstnd der Fahrerwertung nach 2 Rennen.



1. Oscar Piastri	McLaren	44
2. Max Verstappen	Red Bull	36
3. George Russell	Mercedes-AMG	35
4. Oscar Piastri	McLaren	34
5. Andrea Kimi Antonelli	Mercedes-AMG	22
6. Alexander Albon	Williams	16

Ecclestone's Formel 1-Sammlung verkauft an Mark Mateschitz

Artikel von APA

Wie in unserem DRIFT-1/2025 angekündigt hat Bernie Ecclestone seine Sammlung von insgesamt 69 historischen Formel-1-Autos an den Red-Bull-Erben Mark Mateschitz verkauft. Das bestätigte der US-Autohändler Tom Harley jun. am 7. März auf seiner Homepage.



Der 32-jährige Mark Mateschitz ist der Sohn des verstorbenen österreichischen Red-Bull-Milliardärs Dietrich Mateschitz, und hatte daher gute Kontakte zu dem 94-jährigen Ecclestone. Laut Tom Harley jun. hat Mateschitz versichert, dass er die Kollektion zur Gänze zusammenhalten will, um auch kommenden Generationen eine einmaligen Einblick in die Geschichte der Formel 1 zu sichern. Zusätzlich hat er sich verpflichtet, die Kollektion öffentlich zugänglich zu machen.

Maserati 250 F, Baujahr 1958 / Wikimedia commons: Lothar Spurzem

BRM P261, Baujahr 1964 / Wikimedia commons: Pyrope

Für Ecclestone ging damit auch ein Wunsch in Erfüllung, nämlich, dass seine Sammlung alter Formel 1-Legenden nicht zerstreut wird: *„Ich bin mehr als glücklich, dass sie dort gelandet sind. Ich hätte sie nicht an irgendjemanden verkauft, wenn ich nicht gewusst hätte, wo sie landen würden“*, sagte Ecclestone. Die 69 Boliden sollen laut Ecclestone in Zukunft öffentlich ausgestellt werden. *„Sie werden so etwas wie ein Museum bauen“*, teilte der Brite mit.



Die ehemalige Ecclestone-Sammlung gilt als die umfangreichste Rennwagen-Sammlung und zeigt 70 Jahre Grand-Prix- und Formel-1-Rennwagen-Geschichte. Von siegreichen Ferraris, die von Michael Schumacher, Niki Lauda und Mike Hawthorn gesteuert wurden, führt die Sammlung über Bernies Brabhams bis hin zu Maseratis oder dem 16-Zylinder-Monster BRM Mark II. Auch die Autos anderer Weltmeister wie Alberto Ascari, Nelson Piquet und etlicher anderer, findet man in dieser Sammlung.

Vanwall VW7, Wikimedia commons: Pyrope

Ferrari Thin Wall Special, Baujahr 1948 / Wikipedia you tube

Obwohl es keine offiziellen Zahlen gibt, dürfte die Ecclestone-Sammlung laut Britischen Medienberichten um einen Betrag von 500 Millionen Pfund (596 Mio. Euro) den Besitzer gewechselt haben.



Brabham BT44, BJ 1974 / Wikipedia:Gerald Swan

Laut Forbes beträgt das Vermögen des ehemaligen Formel 1-Zampanos Bernie Ecclestone etwa 2,4 Milliarden US-Dollar (ca. 2,3 Mrd. Euro). Es war daher kein Wunder, dass sich Bernie nur hochklassige Rennwagen in seine private Sammlung stellte. Sein Motto war immer: *„Ich habe immer das beste Exemplar gekauft.“*



Trotzdem dürfte der, letztendlich wegen des großen Interesses erzielte Preis von fast 600 Mio. Euro, auch ihn überrascht (und gefreut) haben; denn die ursprüngliche Schätzung seiner Sammlung betrug „nur“ 392 Mio Euro.

Für uns ist es erfreulich, dass Mark Mateschitz in die Fußstapfen seines Vaters tritt und die Sammlung gerettet hat. Hoffentlich findet sie ihren Platz in Österreich, ev. als Zusatz zum berühmten „Hangar 7“?



20. – 23. März 2025 - Elvyn Evans siegt in den afrikanischen Savannen!

Fotos: toyotagazooracing / hyundai motorsport / wrcsafarirally

Im Gegensatz zur Formel 1 gibt es bei den Matadoren des Rallyesports fast keine Pause. Nach der Rallye Japan 2024 (21. bis 24. November) startete die neue Weltmeisterschafts-Saison 2025 für Thierry Neuville, Sebastian Ogier, Kalle Rovanperä etc. bereits im Jänner bei der Monte Carlo Rallye (23.01. - 26.01.2025). Die Safari Rally Kenya war, nach Monte und Schweden-Rallye, der bereits dritte Lauf der WRC 2025. Zeit also, ein bisschen mehr über diese legendäre Rallye zu erfahren:

Wie bei keiner anderen Rallye des WRC-Kalenders wurde die Safari Rallye Kenia bereits in den ersten Jahren ihres Bestehens. (1953 - 1972) berühmt und berüchtigt für ihr unerbittliches Gelände, das unberechenbare Wetter und die atemberaubende Landschaft.



Safari 1962.:Joginder Singh, VW Type 1, Erik Carlsson , Saab 96, Fotos: wikicommons Jitze Couperu

1953 wurde mit der die Thronbesteigung von Königin Elizabeth II. die Rallye als „East African Coronation Safari“ gestartet. Was als Festveranstaltung gedacht war, steigerte sich schon bald zu einer der härtesten Prüfungen des Motorsports. Denn die teilnehmenden Teams kämpften sich über Tausende von Kilometern durch Kenia, Uganda und Tansania. Es gab damals noch keine gesperrten Straßen. Sintflutartige, afrikanische Regenfälle konnten die Pisten der 5.000 Kilometer langen Rallye zu einem unpassierbarem Morast und trockene Bachläufe in reißende Flüsse verwandeln. Sengende Hitze und bodenloser Sand beanspruchten die Autos bis zum Zerfall. Allein das Erreichen der Ziellinie war an sich bereits eine Leistung.



Obwohl es eine der schnellsten Rallyes ihrer Zeit war - Durchschnittsgeschwindigkeiten über 100 km/h - reichte Geschwindigkeit allein nicht aus, um zu gewinnen. Zuverlässigkeit war gefragt. Das war auch der Grund, warum in den Anfangsjahren Fahrzeuge wie VW, Saab oder Peugeot die Rallye dominierten.

Das unwegsame Gelände bedeutete aber auch, dass strategisches Fahren oft zum Sieg führte. Die Teams passten sich zudem mit verstärkten Autos, modifizierter Aufhängung, Frontschutzbügeln (Büffelfänger) und Schnorcheln (für Fluss-

durchquerungen) an, um bestehen zu können.

Der Inder Shekhar Mehta dominierte diese Zeit mit fünf Siegen und wurde zu einer Legende in Kenia; auch bei der österreichischen Alpenfahrt ging die Rallye-Legende aus Kenia an den Start. Andere Legenden wie Björn Waldegård, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen und Colin McRae waren weitere Dompteure die die afrikanische Wildnis zähmten.



Foto: wikimedia commons Jared-G-Maina.

Fotos: toyotagazooracing / wrcsafarirally
Motorsportereignisse der Welt bei dem man den Sieger bis zum Ende nicht vorhersehen kann.
Die Safari Rallye im Hinterland der kenianischen Hauptstadt Nairobi gilt noch immer als das letzte große Abenteuer für die WRC-Haudegen. Folgt uns zur Safari Rally Kenya 2025 >>>

Den Namen „East Africa Safari Rally“ behielt die Rallye bis 1974; danach wurde sie in „Safari Rally“ umbenannt. Ab 1973 war die Rallye Teil der Rallye-Weltmeisterschaft.

Der Aufwand bei der Safari-Rallye wurde in der Folge so groß, dass bei den Top-Teams Hubschrauber vor den Autos flogen, um vor Tieren oder anderen Fahrzeugen auf der Rallyestrecke zu warnen.

In den 1990er Jahren hatte das Toyota Team Europe sogar ein Vollzeit-Testteam in Kenia, das die Rallyeautos für die Veranstaltung vorbeitete und testete.



Mit der Modernisierung der WRC wurde es schwierig, die Größe und vor allem die Länge der Rallye aufrecht zu erhalten. Im Jahr 2002 zwangen dann finanzielle und logistische Herausforderungen die Streichung aus dem Kalender. - Viele befürchteten damals das sei das Ende einer Ära. Sie haben sich geirrt.

Denn im Jahr 2019 kam die „Safari Rally Kenya“ zurück. Ursprünglich nur für 2020 geplant, wurde die mit Spannung erwartete Rückkehr aufgrund der COVID-19-Pandemie verschoben. Aber 2021 bewies die Rallye, dass seine Legende lebte und das neue Format passte.

Das moderne Format brachte zwar abgesperrte Wertungsprüfungen aber die generellen Herausforderungen waren nach wie vor hart. Rauer Kies, tiefer Sand, tiefe und plötzliche Wasserdurchquerungen sowie unberechenbares Wetter hielten die Crews in Atem.

Beim ersten Revival dominierte Thierry Neuville zu Beginn der Rallye, doch am letzten Tag sorgte eine gebrochene Aufhängung für einen anderen Sieger >> Sébastien Ogier.

Seitdem hat sich die Safari Rally Kenya als moderner WRC-Klassiker etabliert. 2023 triumphierte neuerlich Ogier, während Kalle Rovanperä mit seinen Siegen in den Jahren 2022 und 2024 die Serie von Siegen für Toyota GAZOO Racing in der neuen Ära fortsetzte.

Es ist zwar kein Marathon mehr, aber die „Safari Rallye Kenia“ ist immer noch eines der härtesten



weitere tagazooracing / hyundai motorsport / redbullcontentpool / wrsafari rally

Die diesjährige Safari Rally Kenia galt als die härteste und schwierigste seit ihrer Rückkehr in den Kalender der FIA Rallye-Weltmeisterschaft im Jahr 2021. Neben einer langen Distanz von 383,1 Sonderprüfungs-Kilometern erwiesen sich die Etappen in diesem Jahr als besonders anspruchsvoll. Das felsige Gelände barg ein hohes Risiko für Reifen- und Fahrzeugschäden und das nasse Wetter machte die Etappen am Samstag besonders tückisch.



Aber die Faszination „Rallye“ war auch in diesem Jahr wieder zu spüren. Als "Rallye für die Fans" angekündigt, wurde die Veranstaltung zu einem wahren Fest des Rallyesports, bestehend aus fahrerischem Können auf höchstem Niveau, High Tec, afrikanischem Flair und Farben und zahlreichen Feierlichkeiten, was in dieser Art einzigartig ist.

Die Monster-Besucherzahl von rd. 400.000 enthusiastischen Zuschauern entlang der Strecke bestätigte die Entscheidung des Veranstalters, auch den Zielbereich zum ersten Mal seit seiner Rückkehr in die WRC im Jahr 2021 für die Öffentlichkeit zu öffnen. Allein dazu waren aus den Nachbarländern Uganda, Tansania und Ruanda über 20.000 Fans angereist.



Nachdem er am Donnerstag die Rallye vor tausenden Rallye-Fans in Nairobi eröffnet hatte, flog der kenianische Präsident William Ruto eigens zum Ziel in Naivasha, um die Veranstaltung offiziell zu beenden und die Gewinner auszuzeichnen. Zehntausenden von lokalen und internationalen Fans begrüßten mit ihm die Piloten am Zielpunkt des Hell's Gate.

Bereits am Vortag hatten sich die Fans auf den Weg gemacht um die besten Plätze zu ergattern; als die Morgendämmerung kam, war die Moi South Lake Road, die zum Hell's Gate führt, total verstopft; nichts ging mehr!

Luftaufnahmen von Hubschraubern und Drohnen zeigten einen kilometerlangen Stau was aber die Karnevals-Stimmung der Fans nicht beeinflusste, die geduldig auf die Rallye-Cracks warteten, durch das „Höllens-Tor“ kamen kommen. s. Foto unten.





Wie schon in den vergangenen Jahren, kam es auch diesmal zum Duell zwischen Toyota und Hyundai. Für die Koreaner war der erste Sieg bei der Safari Rally Kenia das Ziel, während die Japaner ihre Dominanz der letzten Jahre wiederholen wollten.

Freitag, 21.03.2025:

Während Hyundai am Freitag, dem ersten vollen Rallyetag, kräftig Tempo machte, ging es Toyota mit Elvyn Evans „etwas ruhiger“ an. Zwar führten der Hyundai-Piloten Ott Tänak anfangs die Rallye mit 46,1 Sekunden Vorsprung an, aber am Ende des Tages war es Toyota-Fahrer Evans der mit 7,7 Sekunden Vorsprung vor seinem Teamkollegen Kalle Rovanperä lag.

Sowohl Tänak, als auch Weltmeister Thierry Neuville hatten mechanische Probleme - davor hatte der Este, der 2019 den Weltmeistertitel gewann, das Geschehen dominiert und vier Sonderprüfungen am längsten Tag der Rallye gewonnen.

Evans erzielte nach den Problemen des Esten vier SP-Bestzeiten



Samstag, 22.03.2025:

Der führende Evans begann den Samstag mit einem Vorsprung von 1:54,4 Minuten. Da er trotz der schlechten Bedingungen keine größeren Schwierigkeiten hatte, wuchs sein Vorsprung bis zum Ende der Samstag-Etappe auf fast zwei Minuten an. Dazu gewann er zwei der fünf Etappen des Tages.



Sonntag, 23.03.2025:

So konnte Evans in den letzten fünf Wertungsprüfungen am Sonntag auf Sicherheit fahren und sich den Sieg bei dieser Afrika-Rallye holen. Dank der hervorragenden Fahrt von Evans und Beifahrer Scott Martin hielt Toyota Gazoo Racing seinen bisher ungeschlagenen Rekord als Gesamtsieger der Safari Rallye Kenia weiterhin aufrecht.

Trotzdem Toyota seinen fünften Safari-Rallye-Titel in Folge feierte, war das Endergebnis für Hyundai Shell Mobis WRT die beste Leistung aller Zeiten in Kenia. Denn hinter Evans komplettierten die beiden Hyundai-Piloten Tänak und der amtierende Weltmeister Neuville das WRC-Podium.

Hingegen hatten Evans Markenkollegen am letzten Tag der Rallye Probleme; der zweifache Weltmeister und zweifache Safari-Rallye-Sieger Kalle Rovanperä hatte am Samstagnachmittag einen Aufhängungsschaden erlitten und musste am Sonntag auf Grund eines elektrischen Problems auf dem Streckenabschnitt zur SP18 aufgeben.

Sein Teamkollege und zu dieser Zeit Viertplatzierter, Takamoto Katsuta, überschlug sich und musste ebenfalls wegen des Schadens an seinem Auto vor Erreichen der letzten Zeitkontrolle aufgeben.





Der Waliser Elyn Evans gewann die Safari Rallye Kenia 2025 für Toyota Gazoo Racing WRT vor dem Hyundai Shell Mobis-Duo Ott Tänak aus Estland und Weltmeister Thierry Neuville aus Belgien.

WRC		WRC SAFARI RALLY KENYA			FIA
HELL'S GATE 2 - WOLF POWER STAGE		OVERALL CLASSIFICATION STAGE 21/21			
1	ELFYN EVANS		SCOTT MARTIN		4:20:03.8
2	OTT TÄNAK		MARTIN JÄRVEOJA		+1:09.9
3	THIERRY NEUVILLE		MARTIJN WYDAEGHE		+2:22.1
4	SAMI PAJARI		MARCO SALMINEN		+3:46.7
5	TAKAMOTO KATSUTA		AARON JOHNSTON		+57.0
6	GRÉGOIRE MUNSTER		LOUIS LOUKA		+3:19.6
7	JOUHDAN SERDERIDIS		FÉDÉRIC MICLOTTE		+17:10.2
8	JOSHUA MCERLEAN		FOIN TREACY		+8:30.3
9	ADRIEN FOURMAUX		ALEXANDRE CORIA		+1:08:34.0
					+1:45:49.8

WRC		DRIVERS' CHAMPIONSHIP		FIA
AFTER ROUND 3				
1	ELFYN EVANS		88 PTS	
2	THIERRY NEUVILLE		52 PTS	
3	OTT TÄNAK		49 PTS	
4	TAKAMOTO KATSUTA		35 PTS	
5	SÉBASTIEN OGIER		33 PTS	
6	ADRIEN FOURMAUX		33 PTS	
7	KALLE ROVANPERÄ		31 PTS	
8	SAMI PAJARI		19 PTS	
9	GRÉGOIRE MUNSTER		14 PTS	
10	JOSHUA MCERLEAN		11 PTS	



Stop 01 Buriram, Thailand

Fotos: redbullcontentpool

Es geht wieder los: Mit dem Grand Prix von Thailand fällt der Startschuss für die neue MotoGP-Saison 2025 und „Bühne frei“ für die spektakulärste Motorsport-Serie der Welt. Nach der langen Winterpause gaben die Stars der Motorrad-Königsklasse endlich wieder Vollgas! Und wie!! - Die Marquez-Brüder Marc und Alex dominierten auf ihren Ducatis!

Perfekter Start für Marc Márquez auf der Rennstrecke von Buriram, Thailand, bereits am Samstag! Nach der Pole Position sichert er sich auch den Sprintsieg. Er führte das Rennen vom Start bis ins Ziel an. Bruder Alex Márquez wurde Zweiter und Francesco Bagnaia komplettierte das Podium.

Auf den ersten vier Plätzen wieder nur Ducatis! Das lässt schon jetzt befürchten, dass andere Marken wenig Chancen auf den WM-Titel haben, obwohl die Leistung des Japaners Ai Ogura auf Aprilia bemerkenswert ist. 4. Rang bei seinem ersten Start in der MotoGP, das ist schon was! Von KTM konnte nur Pedro Acosta, allerdings mit Respektabstand mithalten.

2025 Thailand Grand Prix Sprint, 01.03.2025

1. M. Marquez	Ducati Ducati	
2. A. Marquez	Gresini Ducati	+1.185
3. F. Bagnaia	Ducati Ducati	+3.423
4. A. Ogura	Trackhouse Aprilia	+4.392
5. F. Morbidelli	VR46 Ducati	+5.790
6. P. Acosta	KTM KTM	+11.700

Beim Hauptrennen am Sonntag ging für Marc Márquez ein perfekter Saisonstart zu Ende. Nach Pole Position und Sprintsieg am Samstag gewann er auch den Grand Prix.

Marquez ließ sich sogar zeitweise hinter seinen Bruder Alex zurückfallen, nur um ihn kurz vor dem Ziel wieder zu überholen. Der Grund war ein zu geringer Reifendruck den er durch die heiße Abluft einer anderen Maschine wieder in das normale Fenster bringen wollte.

Zur Erklärung: Der Reifendruck muss mehr als 60% des Rennen über dem vorgeschriebenen Mindestdruck liegen. Ohne das o.a. Manöver und der Fahrt hinter Bruder Alex hätte Marc nicht gewonnen, denn er wäre mit 16 Strafsekunden belegt worden.

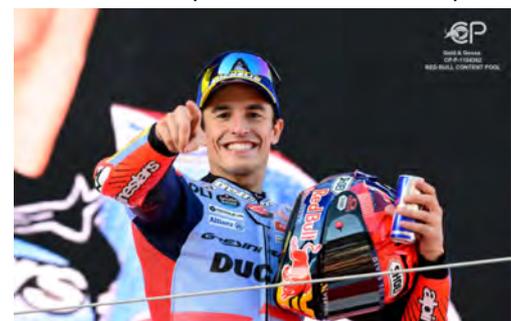
Marc Marquez verlässt Thailand somit mit dem Punkte-maximum von 37 Zählern. Alex Marquez hält in der WM bei bei 29 Punkten, Bagnaia kommt auf 23 Zähler.

2025 Thailand Grand Prix, Rennen, 02.03.2025

1. M. Marquez	Ducati	
2. A. Marquez	Gresini Ducati	+1.732
3. F. Bagnaia	Ducati	+2.398
4. F. Morbidelli	VR46 Ducati	+5.176
5. A. Ogura	Trackhouse Aprilia	+7.450
6. M. Bezzecchi	Aprilia	+14.967
7. J. Zarco	LCR Honda	+15.225
8. B. Binder	KTM	+19.929
9. E. Bastianini	Tech3 KTM	+20.053
10. F. Di Giannantonio	VR46 Ducati	+21.546



Die beiden Marquez-Brüder im Zweikampf



Dominator der Spanier Marc Márquez



Brad Binder war bester KTM-Pilot auf Platz 8



Wie geht es nun bei **KTM** weiter?

Fotos: redbullcontentpool

Nach der Annahme des Sanierungsplans bei der KTM AG durch die Gläubiger scheidet Stefan Pierer nun endgültig aus dem Vorstand aus. Der Co-CEO legt sein Vorstandsmandat zurück, CEO Gottfried Neumeister übernimmt damit die alleinige Führung, teilte das Unternehmen mit. Neu in den Vorstand gewählt wurde Verena Schneglbberger-Grossmann, Prokuristin und Leiterin der Rechtsabteilung.

Mit Neumeister habe er "den perfekten Nachfolger" gefunden. Er sei "fest davon überzeugt, dass er das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen wird", sagte Stefan Pierer laut der Aussendung. Für Neumeister sei es "eine Ehre und Verpflichtung, die Geschichte von KTM fortzuschreiben" und weiter "Ich möchte mich bei Stefan Pierer für sein Vertrauen bedanken, sein Lebenswerk weiterführen zu dürfen."

Die Produktion in Mattighofen wurde am 17. März wieder aufgenommen. Die Renn-Abteilung war bereits vorher bei den Testtagen und beim GP vom Thailand bzw. dem GP von Argentinien dabei; leider nicht mit dem Erfolg den man sich erhofft hatte.

Padro Acosta machte dort weiter, wo er 2024 aufgehört hat ... mit einem Sturz

Einmal mehr war Pedro Acosta innerhalb der KTM-Mannschaft das Maß aller Dinge: Beim Sprint am Samstag in Thailand hatte er gegen die Ducatis keine Chance. Dass er aber auch mit Aprilia und Honda zu kämpfen hatte stimmt schon nachdenklich. Immerhin landete Pedro als bester KTM-Pilot beim Sprint in Thailand auf Platz 6.

Noch schlimmer kam es aber am Sonntag für KTM: Auf guter Position liegend stieg „Sturz-Weltmeister“ Pedro wieder einmal vorzeitig von seiner Maschine ab. Er konnte zwar weiterfahren, landete aber nur an 18. Stelle

Acosta diagnostizierte: Loses Heck der KTM führte zum Sturz und die neue KTM hat eine gefährliche Eigenschaft. "Es sieht so aus, als wäre es dieses Jahr viel leichter, das Heck zu verlieren. Ich verlor es hinter Bezzecchi und ging etwas weit. Das bremste ich zu stark und ich verlor dabei die Front. Das ist ein recht normaler Sturz, aber wir müssen verstehen lernen, wo dieses lose Heck herkommt".

Hoffentlich bekommt das Team diese Problem beim MotoGP von Argentinien am 15. März in den Griff!



Pedro Acosta (o), Brad Binder (u)



Stop 02

14.-16.03.2025

Argentinien

CIRCUITO

TERMAS DE RIO HONDO

ARGENTINA

MotoGP™

An den Marques-Brüdern muss man erst vorbei kommen!

Fotos: redbullcontentpool



Die Ergebnisse der beiden ersten MotoGP-Rennen wiederholen sich:

Thailand Grand Prix Sprint, 01.03.2025

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. M. Marquez | Ducati Ducati |
| 2. A. Marquez | Gresini Ducati |

Thailand Grand Prix, Rennen, 02.03.2025

- | | |
|---------------|---------------|
| 1. M. Marquez | Ducati Ducati |
|---------------|---------------|

Argentinien Grand Prix, Sprint, 15.03.2025

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. M. Marquez | Ducati |
| 2. A. Marquez | Gresini Ducati |

Argentinien Grand Prix, Rennen, 07.03.2025

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. M. Marquez | Ducati |
| 2. A. Marquez | Gresini Ducati |



Beim ersten Saisonstopp in Buriram (Thailand) hatte Marc Marquez nach dem Sprint- auch das Hauptrennen vor seinem Bruder Alex gewonnen. Diese Reihung und damit den vierten Doppelsieg der beiden Brüder (Fotos links), gab es auch beim Argentinien-GP. Die Akteure hinter den beiden wechseln sich (ein wenig) ab. Franco Morbidelli, Francesco Bagnaia und Fabio Di Giannantonio (alle Italien) sorgten für einen Ducati-Fünffachsieg.



Wie in Thailand ließ Marc einen Teil der Führungsarbeit während des Rennens von seinem drei Jahre jüngeren Bruder Alex erledigen. Vier Runden vor Schluss setzte Marc Marquez aber zum Überholmanöver an und lag im Ziel um fast 1,5 Sekunden vor seinem Bruder.

90 GP-Siege hat der achtfache Weltmeister Marc Marquez nun auf dem Konto, 64 davon in der Königsklasse,

Marc ist damit auf seiner Ducati-Werksmaschine auf dem besten Weg seine siebente Weltmeisterschaft in der MotoGP, nach seinem letzte Titel aus 2019, zu erobern.

Der Titelverteidiger Jorge Martín (Aprilia) fehlte auch bei diesem zweiten Rennen in Südamerika wegen Brüchen der linken Hand nach einem

Unfall. Auch bei der nächsten Station, dem MotoGP, „Grand Prix of The Americas“ in Austin, Texas, (28. bis 30. März) kann der Spanier noch nicht dabei sein.

Somit führt Marc Márquez mit dem Punkte-Maximum von 74 Punkten die WM-Tabelle an. Dahinter folgen Bruder Álex (58 Pkt.) vor dem Weltmeister von 2022 und 2023, Francesco Bagnaia (43 Pkt.),



Bei KTM dürften die Probleme der letzten Monate doch Nachwirkungen gezeigt haben. Beim Sprint am Samstag kam Pedro Acosta nicht über den 9. Platz hinaus, während Brad Binder durch einen Unfall ausschied.

War KTM 2024 noch die klare Nummer 1 hinter den überlegenen Ducatis, hat man es in dieser Saison - zumindest bis jetzt - durch Honda und Aprilia mit gleichwertigen, wenn nicht sogar überlegenen Gegnern zu tun.

Beide Marken konnten sowohl beim Sprint, als auch beim Hauptrennen (nach Disqualifikation von Ai Ogura, s.u.), ihre Piloten vor den Red Bull KTM platzieren.

In der Konstrukteurs-Meisterschaft liegt Honda auf Platz zwei hinter Ducati.

Argentinien Grand Prix, Sprint, 15.03.2025

1. M. Márquez	Ducati Team	
2. Á. Márquez	BK8 Gresini Racing MotoGP	+ 0.903
3. F. Bagnaia	Ducati Team	+ 3.859
4. J. Zarco	CASTROL Honda LCR	+ 5.026
5. F. Di Giannantonio	Pertamina Enduro VR46 RT	+ 6.451
6. M. Bezzecchi	Aprilia Racing	+ 7.333



Beim Hauptrennen am Sonntag war KTM-Pilot Pedro Acosta's Saisonstart noch vom vielversprechenden 5. Platz gestartet und sogar bis auf Platz vier nach vorn gekommen, ehe er nach hinten durchgereicht wurde. Zuletzt kämpfte er mit dem neuen „Wunder-Rookie“ Ai Ogura, der zuletzt in Thailand mit den Plätzen vier (Sprint) und fünf (Grand Prix) bester Aprilia-Pilot war, um Platz acht. Der japanische Aprilia-Pilot behielt dabei die Oberhand.

Nur 3 Stunden nach dem Zieleinlauf wurde Ai Ogura allerdings disqualifiziert. Bei seiner Aprilia wurde bei der abschließenden Kontrolluntersuchung eine Software gefunden, die nicht

homologiert war. Das bedeutet die sofortige Disqualifikation. Der Japaner verlor Rang acht und alle anderen Fahrer dahinter rücken um eine Position vor.

Damit erbte Acosta (Bild oben) den zuvor heiß umkämpften achten Platz.

Teamkollege Brad Binder arbeite sich aus der vierten Startreihe, nach einem fulminanten Start, immer weiter nach vorne bis auf Platz sieben.

Argentinien Grand Prix, Rennen, 07.03.2025

1. Marc Marquez	ESP	Ducati	41:11,100
2. Alex Marquez	ESP	Ducati	+ 1,362
3. Franco Morbidelli	ITA	Ducati	4,695
4. Francesco Bagnaia	ITA	Ducati	5,536
5. Fabio Di Giannantonio	ITA	Ducati	7,138
6. Johann Zarco	FRA	Honda	7,487
7. Brad Binder	RSA	KTM	14,294
8. Pedro Acosta	ESP	KTM	15,647
9. Joan Mir	ESP	Honda	15,787
10. Luca Marini	ITA	Honda	

Kommende Termine und Live-Übertragungen:

Fotos: redbullcontentpool / toyotagazooracing



Formel 1:

Live

Red Bull Racing und Max Verstappen stehen unter Zugzwang, denn das stärkste McLaren-Team droht in der WM davon zu ziehen.

Andrea Schlager und Christian Klien liefern bei ServusTV Stimmungsberichte, News und Interviews von vor Ort. Die Rennen werden von Andreas Gröbl und den Experten Mathias Lauda, Philipp Eng und Philipp Brändle kommentiert.

- 06.04.2025 07:00 Uhr GP von Japan, Suzuka ORF 1
- 13.04.2025 17:00 Uhr GP von Bahrain, Sakhir ServusTV
- 20.04.2025 19:00 Uhr GP von Saudi-Arabien, Dschidda ORF 1
- 04.05.2025 22:00 Uhr GP von Miami, Miami ServusTV



WRC

Live

Im Vergleich zu 2024 kommt der WRC-Kalender 2025 mit mehreren Neuerungen daher - die Rallye Kroatien ist nicht mehr Teil im WM-Programm, und auch die Rallye Polen legt eine Pause ein. Neu hinzu kommen dafür die Rallye

Islas Canarias (24.-27.04.), Rallye Paraguay (28.-31.08.) sowie die Rallye Saudi-Arabien (27.-30.11.) - letztere ist zugleich das Saisonfinale der Rallye-Weltmeisterschaft 2025.

- ServusTV & ServusTV On überträgt
 - 24.04. - 27.04.2025 Las Palmas/Gran Canaria
 - 15.05. - 18.05.2025 Matosinhos/Portugal
 - 05.06. - 08.06.2025 Olbia/Sardinien
- Übertragungszeiten sind noch nicht bekannt.



MotoGP

Live

28.03. - 30.03.2025

Auf dem abwechslungsreichen Circuit of the Americas mit seinen langsamen Kurven, schnellen Richtungswechseln und der endlos langen Geraden gibt es einen unumstrittenen Favoriten: Marc Márquez.

- 29.03. 21:00 Uhr Sprint
- 30.03. 21:00 Uhr Rennen
- ServusTV & ServusTV On
- 11.04. - 13.04.2025 Losail/Katar
- ServusTV & ServusTV On
- 25.04. - 27.04.2025 Jerez/Spanien
- ServusTV & ServusTV On
- 09.05. - 11.05.2025 Le Mans/Frankreich
- ServusTV & ServusTV / Red Bull TV
- 23.05. - 25.05.2025 Silverstone/Großbritan.
- ServusTV & ServusTV On



Rennhaftpflichtversicherung: Was Oldtimer-Besitzer jetzt wissen müssen



Die Oldtimer-Community diskutiert derzeit intensiv über den Versicherungsschutz bei Rennveranstaltungen. Hintergrund ist die Auswirkung der neuen EU-Richtlinie 2021/2118, die besagt, dass künftig auf Rennstrecken der Versicherungsschutz grundsätzlich ausgeschlossen wird.

Doch was bedeutet das konkret für Sie als Oldtimer-Besitzer? Wer haftet künftig bei Schäden und Unfällen? Sind Gleichmäßigkeitsfahrten, Rallyes oder Trackdays noch versichert?

Bernd Uhlenbruck, Lead Product Manager bei OCC, bringt Licht ins Dunkel und sagt, welche Absicherung Ihnen OCC bietet.

Hintergrund: Warum gibt es eine Änderung?

Die EU-Richtlinie 2021/2118 musste bis Ende 2023 von allen Mitgliedsstaaten umgesetzt werden. Viele Länder wie Österreich, Italien oder Frankreich haben dies bereits getan, Deutschland hat es im Jahr 2024 umgesetzt. Ziel der neuen Richtlinie ist es, die Regelungen zu modernisieren, den Schutz von Verkehrsunfallopfern zu verbessern und die Harmonisierung innerhalb der EU zu fördern. Die wichtigste Änderung betrifft die Kfz-Haftpflichtversicherung.

- Der Versicherungsschutz auf Rennstrecken wurde grundsätzlich ausgeschlossen.
- Die Verantwortung für eine Absicherung liegt nun bei den Rennstreckenbetreibern oder Veranstaltern.
- Oldtimer-Besitzer, die an bestimmten Events teilnehmen, sollten sich rechtzeitig informieren.



Der Stadtkurs beim beliebten Gaisbergrennen in Salzburg.

Fotos: SRC Salzburg Rallye Club OG

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Haftpflicht- und Kaskoschutz: Was bleibt, was ändert sich?

Kfz-Haftpflichtversicherung:

- Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr, auch mit Wertungsprüfungen (z. B. Schnittfahren, Sollzeitprüfungen), sind weiterhin versichert.
- Sobald eine Veranstaltung auf einer abgesperrten Strecke oder Rennstrecke stattfindet, besteht kein Haftpflichtschutz mehr.
- Die Haftung geht auf den Betreiber der Strecke oder den Veranstalter über.

Kaskoversicherung:

- OCC versichert weiterhin Gleichmäßigkeitsfahrten auf abgesperrten Strecken, solange die Durchschnittsgeschwindigkeit 80 km/h nicht übersteigt.
- Trackdays, Touristenfahrten oder freies Fahren auf der Rennstrecke sind nicht mitversichert.

Welche Lösung bietet OCC?

Wir wissen, dass viele Oldtimer-Liebhaber an klassischen Motorsportveranstaltungen teilnehmen. Deshalb arbeiten wir an einer speziellen Absicherungslösung. Diese wird jedoch, aufgrund des hohen Risikos, nicht für alle Fahrer sinnvoll sein. Wer regelmäßig an solchen Events teilnimmt, kann sich jedoch individuell beraten lassen.

Unser Tipp:

Prüfen Sie vor der Teilnahme an einer Veranstaltung genau, welche Versicherung greift. Veranstalter oder Streckenbetreiber sind künftig verpflichtet, eine eigene Motorsport-Haftpflichtversicherung anzubieten – oft bereits im Ticketpreis enthalten.

Fazit:

Die neuen Regelungen bringen Klarheit, aber auch Herausforderungen. Als Oldtimer-Versicherer begleiten wir Sie durch diese Änderungen und halten Sie auf dem Laufenden. Für individuelle Fragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Fragen zu Ihrer Absicherung? Kontaktieren Sie uns!

Welche Events sind bei OCC versichert?

- ✓ Haftpflicht & Kasko gedeckt:
Rallyes mit Wertungsprüfungen im öffentlichen Verkehr
- ✓ Nur Kasko gedeckt:
Gleichmäßigkeitsfahrten auf abgesperrten Strecken (max. 80 km/h)
- ✗ Keine Deckung:
Trackdays, Touristenfahrten, freies Fahren auf der Rennstrecke. Tipp:



Vor Veranstaltung Versicherungsschutz prüfen

Versicherung oft im Ticketschutz enthalten



„Wir wissen, dass viele Oldtimer-Liebhaber an klassischen Motorsportveranstaltungen teilnehmen. Deshalb arbeiten wir an einer speziellen Absicherungslösung. Diese wird jedoch auf Grund des hohen Risikos nicht für alle Fahrer sinnvoll sein. Wer regelmäßig an solchen Events teilnimmt, kann sich individuell beraten lassen. Unser Tipp: Prüfen Sie vor der Teilnahme an einer Veranstaltung genau, welche Versicherung greift. Veranstalter oder Streckenbetreiber sind künftig verpflichtet, eine eigene Motorsport-Haftpflichtversicherung anzubieten - oft bereits im Ticketpreis enthalten.“

Bernd Uhlenbruck, Lead Product Manager bei OCC

OCC

Wir versichern Klassiker.

Generationenwechsel im Oldtimer-Markt: Wohin geht die Reise?



Fotos & Text: TILL WAITZINGER | BMW AG

Die Saison 2025 ist eröffnet! Draußen mag es noch kalt und ungemütlich sein, doch die ersten großen Oldtimer-Messen des Jahres haben bereits stattgefunden. Traditionell startete die Szene mit der Bremen Classic Motorshow, gefolgt von der Retromobile in Paris – zwei Veranstaltungen, die unterschiedlicher kaum sein könnten.

Während Bremen mit Bodenständigkeit, frostigen Temperaturen im Parkhaus und einem regen Handel bei Händlern und Privatverkäufern punktet, ist Paris das glanzvolle Gegenstück: international, hochpreisig, voller automobiler Schätze, die oft erst nach der Messe einen neuen Besitzer finden. Dieses Jahr wurde dort das Le-Mans-Siegerauto von Jochen Rindt und Masten Gregory, ein Ferrari 250LM von 1965, für stolze 35 Millionen Euro versteigert. In Stuttgart wechselte ein Mercedes W196, einst gefahren von Fangio und Moss, für über 51 Millionen Euro den Besitzer – kein schlechter Auftakt für 2025.

Doch abseits der beeindruckenden Auktionsergebnisse stellt sich die Frage: Wie entwickelt sich der Markt für klassische Fahrzeuge weiter? Die gute Nachricht: Die Szene ist lebendig.

Die weniger gute: Der Markt verändert sich – und das spürbar.



Gefragtes Sammlerstück und definitiv nichts für den schmalen Geldbeutel: ein 1954er Ferrari 375 Plus, der in Le Mans und an der Mille Miglia teilnahm



Die wichtigsten Markttrends 2025: Das erwartet uns

1. Wirtschaftliche Unsicherheit beeinflusst den Klassiker-Markt

Die allgemeine wirtschaftliche Lage und steigende Lebenshaltungskosten hinterlassen Spuren. Viele halten sich mit Käufen zurück oder lassen ihre Fahrzeuge vorerst in der Garage stehen.

2. Der Zuwachs an H-Kennzeichen verlangsamt sich

Zwar werden weiterhin Fahrzeuge über 30 Jahre als Oldtimer zugelassen, doch das Wachstum stagniert.

Die Gründe sind vielschichtig – von strengeren Umweltauflagen bis hin zu steigenden Unterhaltskosten.

3. Spekulanten ziehen sich zurück – echtes Interesse bleibt

Die Zeiten von günstigen Finanzierungen sind vorbei, Kredite kosten wieder Geld.

Das bedeutet: Fahrzeuge werden seltener aus reiner Spekulation gekauft, sondern eher von Enthusiasten, die wirklich einen Oldtimer besitzen möchten.

4. Werkstätten boomen, doch es fehlt an Nachwuchs

Oldtimer-Werkstätten haben volle Auftragsbücher, doch qualifizierte Fachkräfte sind rar. Junge Menschen, die bereit sind, sich auf die Technik klassischer Fahrzeuge einzulassen oder am Wochenende bei Events zu arbeiten, sind schwer zu finden.

5. Der Generationswechsel verändert den Markt

„Vom Vater zum Sohn“ – was lange galt, ist nicht mehr selbstverständlich. Viele langjährige Sammler lösen ihre Garagen auf, doch die nachkommende Generation hat andere Interessen.

Besonders Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit, den 50ern und 60ern verlieren an Wert. Britische Klassiker wie Austin Healey, Triumph, MG und sogar Jaguar sind schwerer zu verkaufen, und auch ein Mercedes Pagode oder Porsche 356 findet nicht mehr so leicht einen neuen Besitzer.

Dafür gewinnen andere Fahrzeuge an Bedeutung: Youngtimer und Newtimer, die „fahrbar“ sind, stehen hoch im Kurs. In Bremen war das gut zu beobachten – ein BMW E36 Cabrio war sofort verkauft, während ein Mercedes Ponton kaum Beachtung fand.

6. Neue Enthusiasten schaffen neue Marktsegmente

Der Markt passt sich an: Fahrzeuge, die früher als reine Gebrauchtwagen galten, tauchen vermehrt bei Auktionen auf und erzielen Höchstpreise. Neue Käufer setzen damit Trends – und Preise.

Auch wir bei OCC erkennen diesen Wandel und freuen uns, neue Partner an unserer Seite zu haben. Es ist spannend zu sehen, was die Generation Z in der Szene aufbaut!

7. Technik-Skepsis verändert das Kaufverhalten

Selbst schrauben? Fehlanzeige! Viele junge Käufer scheuen sich vor aufwendigen Restaurierungen. Hohe Ersatzteilpreise und steigende Stundensätze in den Werkstätten führen dazu, dass nur noch Fahrzeuge in gutem bis sehr gutem Zustand gefragt sind. Das drückt die Preise im unteren Segment, während Spitzenfahrzeuge weiter hohe Summen erzielen.

8. Online-Auktionen gewinnen an Bedeutung

2024 war das Jahr der Online-Auktionen – und der Trend setzt sich fort.

Erstmals wurden weltweit mehr Fahrzeuge online als auf klassischen Live-Auktionen versteigert, mit einem Anteil von 72 Prozent.

Plattformen wie Bring a Trailer expandieren nach Europa, und auch Classic Trader ist inzwischen auf den Zug aufgesprungen.

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Welche Fahrzeuge könnten 2025 im Wert steigen?

Einige Segmente könnten in den kommenden Monaten besonders gefragt sein:

- ✓ JDM-Klassiker: Fahrzeuge aus dem Japanese Domestic Market erfreuen sich wachsender Beliebtheit.
- ✓ Kleine, schnelle Coupés: Modelle wie der Mini Cooper S (2002–2006), Renault Clio Williams/V6 oder Golf III VR6 sind gefragt.
- ✓ Audi R8 (erste Generation, Schaltgetriebe): Mit dem Produktionsende des Modells könnte sich der Wert steigern. Gleiches gilt für den Lamborghini Gallardo (ab 2003).
- ✓ Ferraris der 90er: Der F355 hat bereits angezogen – folgt der 348 als Nächstes?



Ist er als künftiger Klassiker interessant für Sammler? Der neue Mini Cooper S wurde unter der Federführung von BMW konstruiert und 2001 vorgestellt

Fazit: Ein spannendes Jahr liegt vor uns

Die Oldtimer-Szene ist im Wandel. Während klassische Vorkriegsfahrzeuge zunehmend an Wert verlieren, gewinnen gut erhaltene Youngtimer und Newtimer an Bedeutung. Wer den richtigen Riecher hat, kann sich jetzt Fahrzeuge sichern, die in den kommenden Jahren stark im Wert steigen könnten.

Mit steigenden Umweltauflagen und dem drohenden Aus für Verbrennungsmotoren rückt eine ganz neue Fahrzeuggeneration ins Rampenlicht: Autos aus den frühen 2000ern mit Saugmotor, Handschaltung und wenigen elektronischen Fahrhilfen. Wer einen solchen Klassiker sichern will, sollte jetzt genau hinschauen.

Eins steht fest: 2025 wird für den Oldtimer-Markt ein Jahr voller Veränderungen – und Chancen. Wir freuen uns auf die kommende Saison!



Technik-Skepsis verändert das Kaufverhalten Selbst schrauben? - Fehlanzeige!

„Viele junge Käufer scheuen sich vor aufwändigen Restaurierungen. Hohe Ersatzteilpreise und steigende Stundensätze in den Werkstätten führen dazu, dass nur noch Fahrzeuge in gutem und sehr gutem Zustand gefragt sind. Das drückt die Preise im unteren Segment, während Spitzenfahrzeuge weiterhin hohe Preise erzielen. „Vom Vater zum Sohn“ - was lange galt, ist nicht mehr selbstverständlich. Viele langjährige Sammler lösen ihre Garagen auf, doch die nachkommende Generation hat andere Interessen. Besonders Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit, den 50ern und 60ern verlieren an Wert.“

Till Waltzinger, Chief Representative officer (CRO) bei OCC und Dozent an der HFWU Nürtingen-Geislingen im Rahmen des Zertifikatkurses CEHC (Certified Expert for Historic Cars)

OCC

Wir versichern
Klassiker.

Schon mal gesehen? Brasinca 4200 GT



Bruno von Rotz

Eigentlich fokussierte sich die Firma „Brasinca“ in Brasilien ja auf Autobuskarosserien und Lastwagenkabinen, sowie Fahrzeugbestandteile, aber anfangs der Sechzigerjahre sah man eine Chance, mit einem kompletten Personenwagen Erfolg zu haben.

Man ließ Rigoberto Gisbert eine Sportwagenkarosserie zeichnen, die je nach Blickwinkel an den Jensen Interceptor oder den Studebaker Avanti erinnert. Der Aufbau wurde aus Stahlblech hergestellt und auf ein eigens konzipiertes robustes Fahrgestell montiert und mit Aufhängungselementen aus der Chevrolet-Lieferwagen-Fertigung ergänzt. Auch der Motor stammte von Chevrolet und leistete als Reihensechszylinder mit 4271 cm³ und drei SU-Vergasern 155 PS bei 4000 Umdrehungen. Die Kraft wurde über ein Drei- oder Viergang-Getriebe auf die Hinterräder übertragen.

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.

Im Gegensatz anderen Sportwagen jener Zeit, die Fiberglas-Karosserien verwendeten, hatte der Wagen eine handgefertigte Karosserie aus Stahlblech auf einem maßgeschneiderten Monoblock-Rahmen. Der „Brasinca 4200 GT“ war auch eines der ersten brasilianischen Autos, das Windkanaltests unterzogen wurde.

Man organisierte Wilson Fittipaldi, den Bruder des F1-Weltmeisters Emerson Fittipaldi, um ein paar Runden in Interlagos zu fahren und offenbar wurden dabei respektable Rundenzeiten erzielt. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei rund 185 km/h laut Werk.

Ende November 1964 wurde die Serienversion auf dem Automobilsalon von Sao Paulo präsentiert und schon bald war eine eigene Montagestraße eingerichtet, die einen Ausstoß von 20 Wagen pro Monat versprach.

Der Brasinca 4200 GT, der auch Uirapuru genannt wurde, war mit damals umgerechneten 35.500 EUR ziemlich teuer, so dass sich die Nachfrage in Grenzen hielt, weshalb das Abenteuer schon 1966 nach 77 Exemplaren (darunter auch drei Cabriolets) bereits beendet wurde.



Gryff, der schnelle Kunststoff-Sportwagen aus Basel

Bruno von Rotz



Aus Basel kamen bekanntlich die schnellen und eleganten Sportwagen des Peter Monteverdi. 1983 aber stellte Pierre Läubin einen aufregenden Kunststoff-Sportwagen vor, den er in Anlehnung an den Namen seiner Kleingarage "Gryff" (Greif) nannte.

Es handelte sich dabei um eine sowohl optisch wie auch technisch modifizierte Version des Nova GT. Dieser wiederum war bereits 1971 entstanden und das Werk der Firma "Automotive Design and Development Ltd" (ADD). Die Rechte an der Konstruktion wechselten allerdings bereit 1975 zu Vic Elam, der den Wagen bis 1990 unter dem Firmennamen Nova Cars vermarktete, nur um später in Cornwall in Kleinstserien weiter zu entstehen. Neben dem "Original" gab es diverse Lizenzversionen des Nova GT, u.a. Ledl (Österreich), Puma (Italien), Eagle (Südafrika), Sterling (USA) oder Scorpion (Neuseeland).



Der Nova GT kombinierte eine atemberaubende keilförmige Karosserie mit dem Chassis des VW Käfers. Eine Besonderheit war, dass der Wagen keine Türen hatte. Zum Einsteigen hob man das ganze Cockpit-Dach an.

Der Gryff in Basel entstand ebenfalls als Lizenzproduktion des Nova GT. Es wurden aber an der Karosserie einige Änderungen vorgenommen, z.B. bei der Gestaltung der Scheinwerfer, die beim Gryff klappbar waren. Das Chassis verstärkte Läubin mit einem kräftig dimensionierten Rohrrahmen; als Radführungen montierte er vorne und hinten Einzelradaufhängungen. Scheibenbremsen an allen Rädern und Motoren von Porsche (911 SC mit

204 PS) oder Ford (Capri 2.8i mit 150 PS) garantierten supersportwagenmäßige Fahrleistungen und Bremsverzögerung, nicht zuletzt dank des günstigen Leichtgewichts von 900 kg. Das Interieur wurde attraktiv ausgestattet und die Felgen von Wolfrace veredelten den Wagen weiter.

Artikel von www.zwischengas.com



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

Man konnte den, in rund 800 Stunden entstehenden Wagen ob all der von Läubin ausgetüftelten Verfeinerungen durchaus als Eigenkonstruktion bezeichnen, die der Konstrukteur für 73.000 (Ford-V6) respektive 83.000 EUR (Porsche) auf Bestellung liefern wollte.

Die Automobil Revue 9/1983 vermeldete, dass die notwendigen Schritte zur Zertifizierung in der Schweiz 1983 absolviert worden waren. Wie viele Fahrzeuge des Typs Gryff Läubin baute, ist unbekannt, genauso wie der Verbleib des Prototypen und der allfälligen Serienfahrzeuge.

Das Unternehmen besteht heute noch als Kfz-Werkstatt.

Eine Walküre hätte man sich vermutlich anders vorgestellt - Fiberfab Valkyrie

Bruno von Rotz



1966 stellte die amerikanische Firma Fiberfab einen neuen Sportwagen vor, der Valkyrie 500 genannt wurde. Über 290 km/h Spitze versprachen damals die Macher und die Kunststoffkarosserie sah auf jeden Fall schnell genug aus dafür. Unter der flachen Schale verbarg sich ein Rohrrahmenchassis und ein 7-Liter-V8-Motor mit 456 SAE-PS.

Rund 850 kg schwer war der Sportwagen und die Beschleunigungszeit wurde mit 3,9 Sekunden für den Spurt von 0 bis 96 km/h (60 Meilen/h) angegeben. Neben den vier Scheibenbremsen im Pizza-Format (30 cm) gab es zusätzlich einen Simpson-Bremsfallschirm an Bord.

Artikel von www.zwischengas.com



Zwischengas – Dokumentiert. Informiert. Fasziniert.

Auf zwischen.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.

12.500 US-Dollar sollte der Wagen kosten und auch eine Präsentation am Genfer Automobilsalon 1967 war angekündigt worden.

Neben dieser kaum verkauften High-End-Version konnte man den Sportwagen schließlich auch als "Kit" kaufen und einen Motor nach Wahl einbauen, der Small-Block-V8 von Chevrolet war eine übliche Wahl.

Fiberfab und wohl auch die Formen wechselten ein paar Mal den Besitzer, und der Valkyrie überlebte all die Wirren und wird bis heute in homöopathischen Stückzahlen hergestellt.

Aston Martin hat sich für seinen Mittelmotor-Supersportwagen, der in Genf dem Publikum präsentiert wurde, wieder diesen Namen ausgesucht. Der Aston Martin Valkyrie, der in Zusammenarbeit mit Red Bull entwickelt wurde, soll mit einem Cosworth-V12 rund 1000 PS auf die Räder bringen. Der Preis wird gewiss siebenstellig sein..



Konzeptfahrzeuge als beliebte Sammlerobjekte, oder doch nicht?

Bruno von Rotz / wikimedia: Brian Snelson



Vor einiger Zeit versteigerte Bonhams in Goodwood unter anderem auch drei Konzeptfahrzeuge der Marke Lotus. Highlight war dabei sicher der Lotus Etna V8 von 1984, eine funktionsfähige Studie aus der Hand von Giorgetto Giugiaro.

Im Gegensatz zu mancher Studie war der Etna V8 weitgehend fahrfähig. Man hatte ihn damals auf einer verlängerten Esprit-Plattform aufgebaut. Der Motor allerdings ist einzigartig, es handelt sich um eine Prototypenmaschine mit acht Zylindern und vier oberliegenden Nockenwellen. Runde 335 PS soll das Aggregat entwickelt haben. Obschon Lotus große Pläne mit dem Etna hatte, er wäre vermutlich zu einem sehr zukunftsweisenden Sportwagen geworden, zwangen finanzielle Schwierigkeiten und schließlich das Desinteresse des Lotus-Käufers GM zum Abbruch des Projektes.

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.

Was war der Hintergrund für die Entwicklung des Konzept-Supersportwagen Etna: Eine Krise. Nach Colin Chapmans Tod im Jahr 1982 war Lotus in Aufruhr. Nach dem Iran-Irak-Krieg von 1979 und dem anschließenden Anstieg der Kraftstoffpreise, der die Nachfrage nach allen Luxusautos beeinträchtigte, blieben die Verkaufszahlen niedrig.



General Motors kaufte Lotus im Jahr 1986 und der Etna wurde auf Eis gelegt. Schließlich erfolgte die endgültige Einstellung des Projekts, als das Unternehmen seinen Kurs komplett änderte und auf einen preiswerten Sportwagen hinarbeitete, der schließlich 1989 als Elan mit Frontantrieb auf den Markt kam.

Der Geist des Etna lebte zwar in Peter Stevens' Esprit-Remix von 1987 weiter, aber die Einführung eines neuen Lotus-V8-Motors musste noch bis 1996 warten.



Mit £ 90.000 bis 130.000, respektive Euro 110.000 bis 160.000 hatte Bonhams den Lotus Etna eingeschätzt, doch offensichtlich war dies dem sicher nicht geldverlegenen Publikum zuviel.

Im Vergleich zu den weit über € 1 Million, die im vergangenen Jahr für den Bertone Lamborghini Marzal bezahlt wurden, ...



... oder den € 600.000, die 2011 in Como für den Lancia Stratos Zero eingefordert wurden, ..

erscheinen die geforderten Beträge für den Etna allerdings mehr als human, insbesondere weil er umfangreich restauriert und komplettiert wurde. Eine verpasste Chance!

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 eingefeischter Oldtimer-Fan auf keinen Fall entgehen lassen darf.

Auch der zweite Prototyp, ein Lotus M200 Speedster fand keinen Käufer.



Der Speedster-Prototyp wurde erstmals 1991 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt vorgestellt. Lotus wollte, dass der M200 eine noch aufregendere Alternative zum M100 verkörpern sollte. Vielleicht stand hinter diesem Konzept auch das Bemühen von Lotus, von der Abkehr von der Lotus-Philosophie abzulenken, handelte es sich doch um das erste frontgetriebene Auto der Marke. Speedster standen damals schwer im Trend – alle Sportwagenmarken verzichteten auf die Windschutzscheibe. Auch Lotus ließ das Glas weg und setzte auf die Fahrerbrillen der Käufer.

Ungeachtet dessen gelang es auf überzeugende Weise ein Design zu entwerfen, dass wie ein überdimensioniertes Hot Wheels-Modell wirkte. Wir finden, dass dieser Lotus sogar ein Verkaufsschlager geworden wäre, aber nur, wenn - a la Hot Wheels-Track - ein orangefarbenes Looping mitgeliefert worden wäre.

£ 80.000 bis 120.000, respektive € 100.000 bis 150.000 scheint auch im Vergleich zum Etna nicht wenig, obschon der Speedster auch dank seiner Nähe zum damaligen frontgetriebenen Elan als voll fahrfähig beschrieben war.

KUNTERBUNTES

aus der Presse



Auch für diesen DRIFT hat unser Klubmitglied aus Laibach, Slowenien - Miha Vrhunec - wieder ein paar Schmankerln heraus gesucht.

Das diesjährige Oldtimerrennen in Italien, die „Mille Miglia“ rückt näher und da hat Miha eine spannenden Rückblick auf die frühen Jahre dieses Event, 1953, gefunden.

Der Film über dieses Rennen von 1953 ist aus den vielen gezeigten Blickwinkeln interessant. Ein Kommentar ist dabei nicht erforderlich.



Ein alter Freund von Miha hat ihm ein weiteres Video geschickt, das vor allem für viele Rallye-Fans interessant sein wird. Dazu Miha:

„Schnelles Fahren bei Rennen und Rallyes begeistert uns, doch wenn ein Unfall passiert, sind wir überrascht oder sogar geschockt.

Dieses Video zeigt zahlreiche Unfälle die auf Fahrfehler oder Selbstüberschätzung passiert sind. - Jeder soll sich seine eigene Meinung über das Gezeigt bilden“; das will Miha mit diesem Video nicht beeinflussen.



Einen weiteren Einblick in den historischen Classicsport hat unser fleißiger Miha bei der „Dakar Classic 2025“ gefunden.

Hier verfolgen wir den Einsatz seiner slowenischen Landsmänner bei der härtesten Rallye der Welt. Das Video ist

zwar auf Slowenisch, aber es spricht für sich:



In eine weitere, interessante Oldtimerwelt entführt uns Miha mit diesem Blog:

Trondheim in Norwegen ist ein Ort der allen Fans großer Skisprungschanzen bekannt ist ... und auch allen Couch-Potatos. Der Ort wurde vom slowenischen Antiquitätenhändler Emil Šterbenk besucht der auch gleich eine interessante Antiquität gefunden hat - die Straßenbahn von Trondheim:



Schaut Euch die Videos auf Miha's Bloggseite an!



Liebe Freunde von Austro Classic,

am Wochenende 31. Juli - 2. August 2025 ist es wieder einmal so weit - Im schönen Ötztal im Heiligen Land Tirol geht die legendäre Ötztal-Classic zum 27. Mal über die Bühne und über die Berge - und Ihr seid dabei!

Tolle Autos, spektakuläre Landschaft und ein klassi-



sches Umfeld - wie könnte man eines der Highlights der Saison besser begehnen!

Unter

<https://www.austroclassic.net/hello-friends/27-oetztal-classic-vom-31-juli-bis-2-august-2025>

findet Ihr die Detailinformation über die "27. Ötztal-Classic"

Und dazu für alle Austro Classic Leser ein Gewinnspiel

Unter allen, die uns bis 31. Mai 2025 23:59 unter www.austroclassic.net -> Kontakt eine Mail mit dem Betreff "Pfadfinder auf vier Rädern!" schicken (Name und Adresse nicht vergessen!) dürfen wir einen **Startplatz für die 27. Ötztal-Classic vom 31.7. bis 2.8. im Wert von 1.590,- € verlosen!**



Frühschoppen am Sonntag, 18. Mai 2025



Der 1. Puch & Oldieclub St. Paul lädt ab 10.00 Uhr auf das Sportgelände St. Paul im Lavanttal

Sportwagen- und Oldtimertreffen am 18.5.2025 in Wolfsberg



CARS & COFFEE
FOR KIDS WITH CANCER

WO: **CAFÉ**
ERNST SWATEK STRASSE 4
7100 WOLFSBERG

Highlights des Tages:

- SPORTWAGEN & OLDTIMER
- CAPPÉ LATTE ART

18. MAI
10:00 UHR

Vom Veranstalter wird ein Bereich der Innenstadt vom Wolfsberg für die Veranstaltung komplett abgesperrt. Parkmöglichkeiten gibt es in der Ernst Swatek Straße und auf den umliegenden Parkplätzen. Damit ist genug Platz vorhanden um die Autos zu parken und anzusehen.

Es gibt keinerlei Eintritts- oder Einschreibekosten. Einfach vorbeikommen, einen guten Kaffee trinken und die Freude an besonderen Autos teilen. Ein gutes Café und

andere Gaststätten liegen ebenfalls in unmittelbarer Nähe.

Dieses Treffen dient vor allem dazu um Spenden für die Österreichische Kinderkrebshilfe zu sammeln - niemand muss, aber jeder kann :)

Das 1. C.A.R. Team Ferlach hat sich stets für die Krebshilfe eingesetzt; daher veröffentlichen wir diese Einladung gerne.



Die italienische „WinterRace-Rundfahrt 2025“ machte am Samstag, 15. März 2025, Station in Kärnten und Osttirol



Mit einem eher graulichem Wetter mussten die Teilnehmer des italienischen „WinterRace“ zurecht kommen. Aber es ist eben doch noch Winter und da muss man mit Allem rechnen auch wenn wir teilweise schon Temperaturen hatten, die an Frühling erinnerten.

Etwa 70 stolze Oldtimerbesitzer aus Italien, Mexiko, Argentinien, Belgien, Kroatien und Monte Carlo präsentierten ihre Prachtstücke in Lienz und Kötschach.

Natürlich handelte es sich um eine Gleichmäßigkeitsfahrt, mit Start und Ziel in Cortina, bei der rund 460 Kilometer bewältigt werden müssen.



Fotos: WinterRace, Area Press



Einigung auf Reform der EU-Führerscheinrichtlinie

Text: APA / ÖAMTC

Der Autofahrer-Klub ÖAMTC begrüßt die Einigung zwischen dem Europaparlament und den Mitgliedsstaaten in Hinblick auf die EU-Führerscheinrichtlinie:

"Wir freuen uns, dass sich viele unserer Vorschläge und Forderungen in der Richtlinie wiederfinden. Als Interessenvertretung ist es uns ein großes Anliegen, praktikable und faire Lösungen im Sinne der Konsumenten zu haben."

Anhebung der Gewichtslimits für B-Schein

Als "Meilenstein" bezeichnet der ÖAMTC die Anhebung der Gewichtslimits für Führerscheine der Klasse B:

"Es ist für das Freiwilligenwesen wie z. B. Rettungsdienste eine große Erleichterung, dass es nun unter bestimmten Voraussetzungen auch ohne Lkw-Schein möglich ist, Fahrzeuge mit bis zu fünf Tonnen und schweren Anhängern zu lenken."

Im Endeffekt gilt damit der Feuerwehr- bzw. Rettungsführerschein, den es in Österreich schon länger gibt, nun endlich auch bei grenzüberschreitenden Einsätzen."



Foto: pixabay, MemoryCatcher

Gilt auch für große Wohnmobile!

Die Neuregelung bei den Gewichtslimits kommt im Übrigen auch Camping-Freunden entgegen: Die Richtlinie sieht vor, dass künftig zwei Jahre nach Führerschein-

erwerb Wohnmobile bis zu 4,25 Tonnen plus Anhänger gelenkt werden dürfen, wenn ein Training oder eine Prüfung absolviert wurden:

"Außerdem berücksichtigt die Reform das mitunter höhere Gewicht alternativer Antriebe. Verfügt ein Wohnmobil oder ein Pkw über ein solches, darf es zwei Jahre nach Führerscheinwerb ohne zusätzliche Prüfung oder Training mit 'B-Schein' gesteuert werden."

Österreichische Regelungen als Vorbild für gesamte EU

In anderen Bereichen, die durch die Reform nun EU-weit kommen, wurden bewährte, österreichische Regelungen aufgegriffen.

L 17:

So soll die "L17"-Ausbildung künftig in allen Mitgliedsstaaten Standard werden. Ausserdem wird es eine zweijährige Probezeit auf mindestens zwei Jahre inklusive Alkoholverbot geben (in Österreich sind es bereits jetzt drei Jahre).

Senioren im Straßenverkehr:

Wichtig im Sinne des diskriminierungsfreien Zugangs zur Mobilität wird es auch künftig keine verpflichtenden medizinischen Checks für Senioren geben.

Hier kommt das, auch vom ÖAMTC favorisierte - und im Rahmen der "Fahrfitness-Checks" bereits praktizierte - Programm für die Selbsteinschätzung der persönlichen Pkw-Fahrfähigkeiten zum Einsatz:

"Bei der Führerscheinverlängerung soll es ein offenes, flexibles System geben, das den EU-Staaten zugesteht, bestehende Regelungen beizubehalten - oder anlassbezogen, z. B. bei ent-

sprechender Vorgeschichte der Lenke, zu reagieren".



Digitaler Führerschein:

In Österreich schon länger im Einsatz, kommt nun auch auf EU-Ebene spätestens 2030 der digitale Führerschein.

Wichtig aus Sicht des ÖAMTC: Der "physische" Führerschein bleibt weiterhin gültig, um niemanden auszuschließen und ein Problem mit digitalen Medien zu haben.



Foto: pixabay, dendoktoor

Knackpunkt Traktore - uneinheitlich und unklar

Bei allen positiven Ergebnissen sieht der ÖAMTC auch einen Wermutstropfen:

"Leider wurde keine einheitliche Führerschein-Klasse für landwirtschaftliche Fahrzeuge geschaffen. Für Traktore gibt es in der EU, sechs verschiedenen Führerscheinbezeichnungen. Daher auch Unklarheiten bei grenzüberschreitender Verwendung."



AUSTRO
CLASSIC.com

Auf Wiedersehen in Tulln!

Liebe Freunde von Austro Classic,

am Wochenende, 10. und 11. Mai findet die traditionelle Oldtimer Messe Tulln - die 37. übrigens - statt, und wir dürfen - ebenfalls traditionell - 10x2 Eintrittskarten für Euch verlosen!



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

<https://www.austroclassic.net/hello-friends/37-int-oldtimer-messe-tulln>

findet Ihr die wichtigsten Fakten über die Messe und genau Anweisungen wie Ihr die Eintrittskarten gewinnen könnt!



Es freut sich auf ein Wiedersehen in Tulln

Wolfgang M. Buchta & Team
Austro Classic



10. - 13. April 2025

Fotos: technoclassica.com/visitor-information

188.000 Besucher aus 41 Nationen waren 2024 begeistert von den Präsentationen von mehr als 1.250 Ausstellern aus 30 Ländern.



Der Erfolg der Messe beruht vor allem durch die große Zahl internationaler Sammler und Fachbesucher Das zeichnen die Techno-Classica Essen als globales Zentrum der Klassikbranche aus.



Neben ihrer Position als führender Handelsplatz ist die Automobil Classic Weltausstellung mit 21 facettenreichen Ausstellungssegmenten auch die dominierende Kommunikationsplattform für die Automobilindustrie, Zulieferer, Restauratoren, Automobilverbände und Dienstleister.

Viele Hersteller zeigen auf der Messe ganze Ahnenlinien und kontrastieren aktuelle Modelle mit historischen Fahrzeugen. Dass Unterhaltung und Hinter-

grundinformationen nicht zu kurz kommen, versteht sich von selbst.



Für die Besucher der Techno-Classica Essen ist die gebotene Vielfalt weit mehr als nur ein überdimensionales Ausstellensfenster von Autos, ein Wettstreit zwischen Marken und Leistungsdaten; denn die Hersteller stellen ganz unterschiedliche Aspekte in den Fokus ihrer Vergangenheit.



Öffnungszeiten:

Mittwoch, 9. April 2025:
Happy View Day/Vorschau
13 bis 20 Uhr,

Donnerstag, 10. April 2025
Bis Sonntag, 13. April 2025
9 bis 18 Uhr



Noch kurz vor Redaktionsschluss hat uns „Auslands-Korrespondent“ Miha Vrhunec noch ein Video über die Oldtimer-Rallye „Mallorca Clásico“ geschickt.

Diese umfasst zwei Kategorien: Speed-Wettbewerb und Gleichmäßigkeit.

Bei Letzterem war auch der Slowene Simon Belak, ein IT-Experte, mit einem britischen Co auf Austin Healy 100 dabei.





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

2025

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

03. April



1. Klubabend des 1. C.A.R. Teams Ferlach im Jahr 2025

Mit einem prominenten Gast, s. Seite 3

Ort: GH Plöschenberg

Zeit: 18 Uhr

04. – 06. April

Oldtimermesse „Classic Cars & Bikes“
Messegelände in Klagenfurt

11. April

8. Kraigerberg Classic
Ort: Gemeinde Kraig
Veranstalter: Luttenberger Event-Management >> [Info](#)

01. Mai

„Frühstück bei mir“
Oldtimer-Treffen bei unserem Klubmitglied Ingrid Weichsl
Ort: Brennerstraße, Klagenfurt; Nähe Gurkerwirt

01. Mai

47. Landes- Oldtimertreffen Dullach
Ort: Drauhafen Dullach
Veranstalter: KMVC

03. Mai



Classic Shorttrack

Ort: Fa. GLOBO, St.Jakob im Rosental
Lauf zur Österr. Classic-Staatsmeisterschaft und KCC
Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)



10. - 11. Mai

Oldtimermesse Tulln
Info: www.oldtimermesse.att

16. Mai

Kraigerberg Classic Challenge
Ort: Gemeinde St.Veit/Glan
Veranstalter: Luttenberger Event-Management >> [Info](#)

28. Mai – 01. Juni

XS-Carnight
Messegelände in Klagenfurt

29. Mai – 01. Juni

22. Oldtimer-Treffen ROSE VOM WÖRTHERSEE
Ort: Gemeinde Pörschach am Wörthersee
Veranstalter: KMVC >> [Info](#)

05. Juni



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

Ort: Gunzenberg 3, GH Walter Marcher

07.-08. Juni

Croatia Classic Marathon
Ort: Sveta Nedelja, Zagreb, Kroatien
Veranstalter: OTK Stari Kotači
Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)



29. Juni



Slalom Ferlach

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



29. Juni



RCS-Classic Ferlach

Termin: folgt
Ort: folgt
Lauf zum Karawanken-Classic-Cup (KCC)

