

20. Sachsen Classic

VON ZWICKAU BIS DRESDEN — 17.–19. AUGUST 2023



OFFIZIELLES PROGRAMM

Teams • Autos • Strecken • Zeitplan

www.sachsen-classic.de



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



NORAMIS

130
JAHRE

UNION
GLASHÜTTE/SA.

WWW.UNION-GLASHUETTE.COM

Sachsen Classic 2023

- 4 Grußworte Organisationsleiter und Chefredaktion Motor Klassik**
Von Dirk Johae und Hans-Jörg Götzl
- 6 Dank an die Partner**
- 8 Das Rallye-Poloshirt 2023**
Passend gekleidet mit GPO
- 10 Zeitplan**
Der Ablauf im Detail
- 12 Strecke und Highlights**
Die Strecken der
20. SACHSEN CLASSIC
- 18 Caspar David Friedrich**
Zum 250. Geburtstag des Malers
- 20 Joker-Auto von Young Classic Cars**
Die S-Klasse aus dem Tanzlokal
- 22 VSZ Sachsenring**
Eine der modernsten Anlagen Europas
- 23 Volkswagen Sachsen**
Drei Standorte im Freistaat
- 24 Drei Versionen des VW Golf IV**
Klassiker der Zukunft
- 36 Windschlüpfig**
Sonderausstellung im
August-Horch-Museum

- 40 UNION GLASHÜTTE**
Die Uhren für die Sieger
- 42 Geschichte des Designs**
Sonderausstellung im Skoda Museum
- 44 Geburtshaus Ferdinand Porsche**
Zu Besuch im modernen Museum
- 46 Neuer Sprit für alte Kisten**
E-Fuels für klassische Autos
- 52 Porträt Alexander Hirsch**
Der neue Sportliche Leiter
- 56 Teilnehmerkatalog**
Die Autos auf einen Blick
- 92 Großes Markenlexikon**
Geschichten und Fakten
- 120 Teilnehmerkatalog**
Die Motorräder auf einen Blick
- 130 Von Oldtimer bis Youngtimer**
Die spannende Welt klassischer Autos
bei Motor Klassik und YOUNGTIMER
- 136 Dank an die Helfer**
- 138 Vorschau**
Die nächsten Classic Rallyes der MPS

IMPRESSUM

Veranstaltergemeinschaft:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG Stuttgart, mit Motor Klassik und
auto motor und sport

Organisations-Team:

Dirk Johae (Ltg.), Monika Brenner,
Charlotte Heim, Beate Köngeter,
Joscha Maier, Ann-Kathrin Möller

Sportliche Leitung: Alexander
Hirsch

Routenplanung und Roadbook:
Jens Meinig

Streckensicherung: Wolfgang
Kießling

Team-Betreuer: Stefan Nowack

Team Zeitnahme: Leo Wilhelm
(Leitung), René Fritzsche

Team Auswertung: Markus Wil-
helm (Leitung)

Streckensprecher: Andreas Hoff-
mann und Johannes Hübner

Für den Inhalt verantwortlich:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG, D-70174 Stuttgart, Leuschner-
straße 1, Telefon 00 49/7 11/182-0

**Leitung Event & Corporate
Publishing:** Bert Brandenburg

Verantwortlicher Redakteur:
Dirk Johae

Mitarbeit: Daniel Endreß, Hans-
Jörg Götzl, Felix Seufert

Grafische Gestaltung: Raoul Rainer
Produktion: Paulina Ulherr

Anzeigen: Harald Koepke, Gabi
Volkert

Herstellung und Repro: Nicole
Peter, Alina Augenschein

Druck: P+K Solutions GmbH & Co. KG
Julius-Hölder-Str. 30, 70597
Stuttgart

Willkommen bei der 20. Sachsen Classic



Zum ersten Mal grüße ich in meiner neuen Funktion als Organisationsleiter Classic Rallyes der Motor Presse Stuttgart. Dass ich bei der 20. SACHSEN CLASSIC meine Premiere feiern darf, ist eine glückliche Fügung. Die Begeisterung der Menschen in Sachsen und auch im angrenzenden Tschechien für histori-

sche Autos und Motorräder ist so groß wie bei kaum einer anderen Oldtimerrallye. Das motiviert uns ganz besonders, den Teilnehmerinnen und Teilnehmern drei erlebnisreiche Rallyefahrtstage zu beschermen. Darüber hinaus freuen wir uns auf viele begeisternde Autos und Motorräder, die wir in unserem rollenden Museum präsentieren können.

Wie bei den Teilnehmenden auch gilt auch für die Organisation einer Classic Rallye: Alles entsteht im Teamwork. Nur mit Hilfe sehr einsatzfreudiger Kolleginnen und Kollegen wie auch der vielen Helfenden können wir eine solche Veranstaltung umsetzen. Dazu zählte auch mein Vorgänger Harald Koepke, dem ich an dieser Stelle eine schöne Zeit als (Un-)Ruheständler wünsche. Uns allen wünsche ich eine pannen- und unfallfreie Fahrt.

Dirk Johae

Organisationsleiter Rallyes

Sachsen – das ideale Rallyeland!

Vom Redaktionssitz Stuttgart aus sind es gut 400 Kilometer bis nach Zwickau, dem Startort der Sachsen Classic, vom Ziel in Dresden zurück sind es deutlich über 500 km – da könnte man beispielsweise auch an den Gardasee fahren, zu Recht eines der Lieblings-Reiseziele der Deutsche. Ich persönlich aber würde stets lieber Kurs Nord-Ost als Süd-Süd-Ost einschlagen, vor allem natürlich, wenn gerade die Sachsen Classic durch das östlichste Bundesland rollt.

Warum? Weil insbesondere Dresden eine wunderschöne Stadt ist, in der man sich tagelang verlieren kann. Weil es in Sachsen Landstriche gibt, und zwar reichlich, die mit den schönsten Europas locker mithalten können und Dirk Johae und seine Streckenscouts die Rallyeroute auch bei dieser 20. Auflage der Sachsen Classic genau dort entlang gelegt haben. Und weil die Sachsen ein ganz besonderer Menschenschlag sind, besonders freundlich nämlich, und voller Begeisterung für klassische Automobile. All das zusammen macht Sachsen nicht nur zu einem idealen Reise- sondern auch idealen Rallyeland.



H.-J. Götzl

Hans-Jörg Götzl
Chefredakteur Motor Klassik

SPONSOREN



Dank an die Partner

*Wir danken unseren Sponsoren und allen Personen,
Institutionen, Gemeinden, Vereine und Unternehmen.
Ohne ihre Unterstützung wäre es nicht möglich
gewesen, die 20. SACHSEN CLASSIC 2023
zu veranstalten.*

Herzlichen Dank!



HORIBA



RedAnts®



UNION
GLASHÜTTE/SA.



ww württem
bergische



Schicke Polos

Exklusiv für die Teilnehmer der 20. Ausgabe der Sachsen Classic gibt es schicke Polos von GPO. In British Racing Green erinnert das Shirt an legendäre britische Rennwagen.

Es gibt nur wenig Farben, die so mit dem Motorsport verbunden sind wie der kräftige Grünton British Racing Green. Die Motorsporthistorie der Farbe reicht tief in das vergangene Jahrhundert zurück: Der 1903 im irischen Athy ausgetragene Gordon Bennett Cup war die Geburtsstunde der Farbe – um den Iren ihren Dank auszudrücken, lackierten die britischen Teams ihre Wagen in der irischen Nationalfarbe, die später als British Racing Green bekannt wurde. Auch in Le Mans waren Rennwagen in der populären Farbe unterwegs, Bentley gewann in British Racing Green 1924 und ab 1927 viermal in Folge auf dem Circuit de La Sarthe.

Da passt es perfekt, dass die Polos für die diesjährige Sachsen Classic in diesem legendären Grünton erscheinen. Entworfen von der in der Automobilsportszene bestens bekannten Marke Grandprix Originals aus dem badischen Ettlingen, präsen-

tiert sich das Shirt in einem lässigen Design: Gelbe Akzente an den Schultern und Ärmeln geben einen sportiven Touch und erinnern zusammen mit dem Grün an die Hausfarben von Lotus und die berühmte Lackierung des legendären Lotus 49 des schottischen Ausnahme-talents Jim Clark. Dank der hohen Verarbeitungsqualität und einem angenehm sitzenden Schnitt ist das Shirt von Grandprix Originals ein idealer Begleiter auf den langen Etappen und später eine schöne Erinnerung an die Sachsen Classic 2023. fs



**Eine legendäre
Farbe für legendäre
Autos: das Polo der
Sachsen Classic**

Immer gut geschützt mit der ADAC Mitgliedschaft.



Schließen Sie hier die Mitgliedschaft
mit dem für Sie passenden Schutz ab.

ZEITPLAN

20. Sachsen Classic Rallye 2023

Mit der Sachsen Classic geht das Rallye - Engagement der Motor Presse Stuttgart in diesem Jahr in die dritte Runde - über die sächsische Grenze hinaus bis ins tschechische Nachbarland



Dienstag, 15. August 2023

16:00–18:00 Uhr Akkreditierung Rathaus Zwickau.
(Die Technische Abnahme ist erst
ab Mittwoch)

Mittwoch, 16. August 2023

09:30–19:00 Uhr Akkreditierung Rathaus Zwickau
und Technische Abnahme auf
dem Kornmarkt

14:00 Uhr Rallye-Lehrgang Sachsenring

Donnerstag, 17. August 2023

ab 11:30 Uhr Startaufstellung in Zwickau,
Hauptmarkt

**Die nachfolgend genannten Zeiten
gelten jeweils für das erste Fahrzeug!**

12:01 Uhr Start in Zwickau, Hauptmarkt, zur
Etappe „Sachsenring“ über 109 km

12:15 Uhr Arena E, Mülsen,
Wertungsprüfung 1

12:35 Uhr Steile Wand von Meerane,
Wertungsprüfung

12:45 Uhr Sachsenlandhalle, Glauchau

14:00 Uhr Sachsenring, MotoGP-Strecke,
Wertungsprüfung

15:00 Uhr Arena E, Mülsen,
Wertungsprüfung 2

ab 15:35 Uhr Tagesziel Zwickau, Hauptmarkt

**Zeitplan Motorräder im Rahmen der Sachsen
Classic – nur am Donnerstag, 17. August!**

11:00 Uhr Start in Zwickau, Hauptmarkt,
zur Etappe der Motorräder

11:15 Uhr Steile Wand von Meerane,
Wertungsprüfung

13:00 Uhr Sachsenring, Boxengasse,
3 Runden MotoGP-Strecke

ab 14:30 Uhr Zieleinlauf in Zwickau,
Hauptmarkt

**Stand: 26. Juli 2023; Änderungen vorbehalten!*

Freitag, 18. August 2023

ab 07:30 Uhr Startaufstellung in Zwickau,
Hauptmarkt

**Die nachfolgend genannten Zeiten
gelten jeweils für das erste Fahrzeug!**

08:01 Uhr Start in Zwickau, Hauptmarkt, zur
Etappe „Erzgebirge“ über 215 km

08:45 Uhr Hundshübel, Mühle Rasurkultur,
Wertungsprüfung

09:50 Uhr Schwarzenberg, Zeitkontrolle

10:30 Uhr Annaberg, Pöhlberg, Wertungs-
prüfung

11:30 Uhr Pobershau, Böttcherfabrik
Zeitkontrolle

ab 12:00 Uhr Mittagspause Saigerhütte,
Olbernhau, ca. 60 Min. Aufenthalt

13:30 Uhr Sayda, Am Markt

15:15 Uhr Schloss Burgk, Zeitkontrolle

15:16 Uhr Illusionswelt Oskarshausen,
Wertungsprüfung

ab 15:30 Uhr Tagesziel Dresden, Internationales
Congress Center/Maritim Hotel

Samstag, 19. August 2023

ab 07:30 Uhr Startaufstellung in Dresden,
Internationales Congress Center

**Die nachfolgend genannten Zeiten
gelten jeweils für das erste Fahrzeug!**

08:01 Uhr Start in Dresden, Internationales
Congress Center zur Etappe
„Canaletto Stadtfest“ über 220 km

08:30 Uhr Pirna, V8-Werk, Wertungsprüfung

09:30 Uhr Bad Schandau, Zeitkontrolle

10:25 Uhr Krasna Lipa, Wertungsprüfung

11:20 Uhr Herrnhut, Manufaktur,
Zeitkontrolle

ab 11:45 Uhr Mittagspause Löbau, Blumenhal-
le, ca. 60 Minuten Aufenthalt

14:05 Uhr Bischofswerda, Marktplatz,
Zeitkontrolle

15:00 Uhr Dresden, Zeitenströmung,
Zeitkontrolle

15:05 Uhr Zieleinlauf Dresden,
Internationales Kongress Center/
Maritim Hotel

Gesamte Streckenlänge 544 km

STRECKE UND HIGHLIGHTS

Zum 20. Jubiläum

Vom 17. bis zum 19. August ist die Sachsen Classic wieder im Osten der Republik unterwegs. In diesem Jahr geht es von Zwickau über Tschechien nach Dresden.





Zieleinlauf

Die 20. Sachsen Classic endet in der Landeshauptstadt Dresden

Neunzehn mal fiel bisher der Startschuss für die Sachsen Classic. In diesem Jahr feiert die Rallye mit ihrer 20. Ausgabe also ein kleines Jubiläum – und da dürfen sich die Teilnehmer ebenso auf wunderschöne neue Streckenabschnitte freuen wie auf liebgewonnene Traditionen.

Los geht es am Donnerstag, den 17. August, in Zwickau auf dem Hauptmarkt. Um 12:01 Uhr startet das rollende Automuseum, traditionell angeführt von Klassikern der heimischen Automarken, Horch, Wanderer und Audi, in den ersten Rallyetag. Und schon knapp eine halbe Stunde später erklimmen die Teams die Steile Wand von Meerane, eine Station, die bei keiner Ausgabe fehlen darf. Ab 14 Uhr entern die Klassiker dann den Sachsenring, auf der es eine Wertungsprüfung zu bewältigen gilt. Über die Arena E in Mülsen geht es dann zurück zum Hauptmarkt in Zwickau, dem Tagesziel, wo ab etwa 15:30 die Teilnehmer ins Ziel einfahren.

Nach dem noch verhältnismäßig entspannten Eingrooven am ersten Tag geht es am Freitag dann in die längste Tagesetappe der Rallye. Die Teams mit den frühen Startnummern müssen dann schon ab 8 Uhr hellwach sein, wenn sie wieder auf dem Hauptmarkt

Start und Ziel

Der große Marktplatz in Zwickau, der Heimat von Horch und Audi, ist sowohl Start als auch Ziel des ersten Rallyetages



IMAGO



Mittagspause

Auf der Saigerhütte in Obernhau macht die Rallye am zweiten Tag einen längeren Zwischenstopp

STRECKE UND HIGHLIGHTS





Rundreise

Von Zwickau über das Erzgebirge und Tschechien nach Dresden. An den drei Rallye-Tagen lernen die Teilnehmer das kleine Bundesland im Osten mit seinen schönen Strecken intensiv kennen.

STRECKE UND HIGHLIGHTS

Rallye am Ring

Für eine Wertungsprüfung rollen die Klassiker am ersten Tag über den Sachsenring



Natur pur

Auf der Rallye-Strecke lassen sich die wunderschönen Landschaften Sachsens erleben



Stippvisite

Auch in diesem Jahr sind die Old- und Youngtimer wieder am Samstag für einen Kurzbesuch in Tschechien

in Zwickau durch den Startbogen rollen. Die Route führt dann durch Hundshübel, Schwarzenberg, Annaberg und Pöbershau zur Mittagspause auf der Saigerhütte in Obernhau. Hier haben Zuschauer ab 12 Uhr die Möglichkeit, die teilnehmenden Klassiker aus direkter Nähe in Augenschein zu nehmen.

Von da aus geht es über die schönen Straßen des Erzgebirges weiter nach Sayda (ca. 13:30 Uhr), zum Schloss Burgk (ca. 15:15 Uhr) und die Illusionswelt Oskarshausen zum Etappenziel am Congress Centrum in Dresden.

FINALE IM ELBFLORENZ

Samstag, der dritte und letzte Rallyetag, startet noch früher. Schon um 8 Uhr fällt der Startschuss am Congress Centrum in Dresden. Erste Station ist das V8-Werk in Pirna. Von dort führt die Route via Bad Schandau die Elbe entlang über die tschechische Grenze bis nach Krasna Lipa. Zur Mittagspause, gegen 11:45 Uhr, besuchen die Teilnehmer das ehemalige Landeskartenschaugelände in Löbau und verweilen hier für circa eine Stunde. Über Bischofswerda fahren die Teams zurück nach Dresden, wo die 20. Sachsen Classic ab 15 Uhr beim Zieleinlauf am Internationalen Congress Center endet.

de

Ihr Fels in der Brandung.

wvv württem
bergische

Wir wünschen
allen Teilnehmern
eine unfallfreie
Fahrt.

Das Beste für Ihren Schatz.

Markt-, Wiederbeschaffungs- oder
Wiederherstellungswert:
Wir versichern Ihren Oldtimer.



Digital. Telefonisch. Persönlich.
Weitere Infos unter **oldtimer.de**
und **Telefon 0711 662 725778**

Auf den Pfaden von Caspar David Friedrich

Kein anderer Maler hat unser Bild von der Romantik so geprägt, wie der 1774 in Greifswald geborene Künstler. Die meiste Zeit seines Lebens verbrachte er in Sachsen.

Große Ereignisse kündigen sich an: 2024 jährt sich zum 250. Mal der Geburtstag von Caspar David Friedrich. In Sachsen gibt es zahlreiche Wirkungsstätten, die mit dem wohl bedeutendsten Landschaftsmaler der Romantik verbunden sind. Kein Wunder, denn in Sachsen verbrachte der Künstler die meiste Zeit seines Lebens – 40 Jahre lang lebte er in Dresden, wo er auch sein Atelier hatte. Inspiration für seine Werke holte er sich bei seinen Spaziergängen und Wanderungen durch die Felsenlandschaft

der Sächsischen Schweiz, in und um Oybin in der Oberlausitz oder auch im Dresdner Elbtal. Dabei würde man ihn heute als Slow Traveler bezeichnen, denn Caspar David Friedrich ging die Wege zu Fuß, um die Landschaft zu genießen. Selbst eine Kutsche war ihm schon zu schnell – und ganz gewiss wäre auch ein Oldtimer zu schnittig gewesen.

Folgt man den Pfaden des Malers heute in Sachsen, lernt man seine Lieblingsorte kennen. Es ist eine Reise mit Muße, die beflügelt und beeindruckende Erlebnisse schafft. Ein möglicher Ausgangspunkt dafür ist Dresden mit den Staatlichen Kunstsammlungen, die mit 14 Werken im Albertinum eine der größten Sammlungen seiner Gemälde dauerhaft zeigt. Zum 250. Geburtstag wird sich die Ausstellung „Caspar David Friedrich in Dresden“ dem Künstler an zwei Standorten wid-





Friedrichs Welt entdecken

Die Sächsische Schweiz beeindruckte den Maler ebenso wie die Oberlausitz mit der Klosterruine Oybin. Gearbeitet hat er in Dresden.

men: im Albertinum vom 24. August 2024 bis zum 5. Januar 2025 und im Kupferstich-Kabinett im Residenzschloss vom 24. August bis 17. November 2024.

„Der Wanderer über dem Nebelmeer“ ist das wohl bekannteste Gemälde der deutschen Romantik, geschaffen um 1818 von Caspar David Friedrich. Das Bild zeigt die wildromantische Felsenwelt der Sächsischen Schweiz. Nachspüren lässt sich der Sehnsuchtsort von Friedrich heute auf dem Malerweg. Der 116 Kilometer lange Fernwanderweg verbindet in acht Etappen viele der Orte und Ansichten miteinander, die Friedrich und weitere Künstler faszinierten. Er führt Wandernde zu bezaubernden Aussichten im Elbsandsteingebirge. Der Malerweg beginnt im Liebethaler Grund und endet in der Stadtschönheit Pirna. Jüngstes Highlight am Malerweg ist übrigens die neue schwebende Aussichtsplattform an der weltberühmten Bastei, die einen traumhaften Panoramablick über die Nationalparkregion eröffnet.

Wer einen kürzeren Wanderweg bevorzugt, ist auf dem Caspar-David-Fried-



rich-Weg richtig. Rund um Krippen, einem Ortsteil von Bad Schandau, kann er auf 15 Kilometern individuell oder auf einer geführten Tour erkundet werden.

KLOSTERRUINE ALS INSPIRATION

Ein geheimnisvoll anmutender Ort ist Oybin mitten im Zittauer Gebirge in der südöstlichen Oberlausitz. Auf dem Berg thront spektakulär die Klosterruine Oybin, die heute besichtigt werden kann und die nicht nur für Caspar David Friedrich schon eine Inspirationsquelle war. Zu den Wirkungsstätten der Maler in Oybin führt ein romantischer Dorfspaziergang, der zum Träumen einlädt und die malerische Entdeckungsreise durch Sachsen abrundet.

Wann packen Sie die Wanderschuhe in den Oldtimer und starten mit Reiselust den Urlaubsmotor?

Weitere Informationen:

www.sachsen-tourismus.de

www.skd.museum

www.saechische-schweiz.de/nebelmeer

www.oybin.com

Ein Joker mit Luxus

Es ist eine schöne Tradition, dass das erste, durch einen technischen Defekt ausgefallene Team die Rallye mit einem Jokerauto fortsetzen kann. Diesmal wartet eine S-Klasse.

Um es gleich vorwegzunehmen: Welches Team den Zuschlag für diesen Mercedes-Benz S500L bekommt, entscheidet die Gelben Engel des ADAC. Sonst hätte Alexander Raabe während der Rallye wahrscheinlich keine ruhige Minute mehr. Mit seiner Firma Young & Classic Cars Chemnitz stellt er in jedem Jahr ein Jokerauto für die SACHSEN CLASSIC zur Verfügung.

Das Team, welches als erstes wegen technischen Defekts ausfällt, kommt in den Genuss des Autos aus dem Fundus von Young & Classic Cars. In diesem Jahr tut Alexander Raabe alles dafür, dass der Schmerz über den frühen Ausfall so gering wie möglich

ausfällt. Wenn der eigene Klassiker die Grätsche macht, wartet ein Hauch von Luxus auf die Pechvögel. Sie dürfen ins großzügig bemessene Innere eine S-Klasse (Generation W140) von Mercedes in der Langversion umsteigen. Auf den bequem konturierten Veloursitzen der Limousine lässt sich die Fahrt mit Noblesse genießen. Natürlich verfügt die S-Klasse über eine Klimaanlage, aber ebenfalls über ein Stahlschiebedach.

LIMOUSINE EINES TANZLOKALS

Unter der Haube flüstert ein Fünfzylinder-V8 mit 320 PS Leistung. Damit schwebt die Besatzung über die Straßen im Freistaat und im angrenzenden Tschechien. Erstbesitzer dieser S-Klasse war ein großer italienischer Tanzlokal für Gesellschaftstanz. Bis 2019 leistet der Mercedes dort seine treuen Dienste für die eleganten Gäste des Hauses. Außerhalb des SACHSEN CLASSIC-Wochenendes kann man diesen Mercedes übrigens mieten, wenns stilvoll sein soll, sogar mit Chauffeur. Alle Infos: www.young-classic-cars.com dj



Reichlich Platz im Innenraum

Die S-Klasse mit dem zehn Zentimeter längeren Radstand bietet viel Raum



Cockpit mit Aussicht

Auf das Team, das in den Genuss des Jokerautos kommt, wartet ein angenehm gediegenes Interieur



Die Volkswagen Classic Allstars:
Volkswagen Futura

War schon 1989 in der Zukunft unterwegs



Wir schreiben das Jahr 1989. Auf der IAA in Frankfurt präsentiert Volkswagen ein Auto, in das die Forscher, Entwickler und Designer alles gesteckt haben, was technisch machbar ist: den Futura. „Das Auto von morgen – heute schon Wirklichkeit“, lautet der Slogan. Und das ist nicht zu viel versprochen. Automatische Distanzregelung. Parkassistent. LCD-Display. Viele Technologien heutiger Autos nimmt der Futura vorweg. Bei Volkswagen ist man so überzeugt von ihm, dass man ihn in die TV-Sendung „Wetten, dass ...?“ zu Thomas Gottschalk schickt. Dort parkt der Futura vor Millionenpublikum autonom ein. Und zeigt allen, wie die Zukunft aussieht.

volkswagen-classic.com



Mehr Verkehrssicherheit

Das auto motor und sport Fahrsicherheitszentrum Sachsenring setzt seit 1995 mit neuer Philosophie eine Tradition fort, die 1927 begann.

Nach dem endgültigen Aus für den „Alten Sachsenring“ (Gründung 1927) im Jahr 1990 wurde fünf Jahre später das Fahrsicherheitszentrum Sachsenring als privates Unternehmen mit fünf Gesellschaftern eröffnet. Auf einem Gelände mit mehr als 50 Hektar Gesamtfläche entstand unmittelbar an der ehemaligen Traditionsstrecke, einer Naturrennstrecke, eine der größten und vielseitigsten multifunktionalen Anlagen in Europa.

Der Unternehmensauftrag besteht darin, für Auto- und Motorradfahrer:innen sowie auch Fahrer:innen von LKWs, Bussen, Traktoren und Einsatzfahrzeugen professionell organisierte und technisch auf dem neuesten Stand durchgeführte Fahrsicherheitstrainings anzubieten und damit zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen.

Zusätzlich bietet das Fahrsicherheitszentrum Sachsenring ambitionierten Fahrer:innen und Fahrern von Motorrädern und Autos auch verschiedenste Sportfahrertrainings an. Spannend sind auch die Angebote der Spaß

& Action Programme, bei denen man in verschiedenen Taxis als Beifahrer den Sachsenring genießen oder auch in Formel- und Tourenwagen selbst ins Lenkrad greifen kann.

Fahrspaß und Dynamik mit Sicherheit und Souveränität: diese Themen stehen bei den Sicherheits- und Sportfahrertrainings auf dem Sachsenring ebenso im Mittelpunkt wie bei Präsentationen und Firmenevents.

SACHSENRING – DIE RENNSTRECKE

An 10 Tagen im Jahr ist „Der Sachsenring“ eine reinrassige und selektive Rennstrecke, die den Motorsportlern alles abverlangt. Der Sachsenring ist inzwischen bekannt für spannende Rennen und tolle Stimmung vor hunderttausenden Zuschauern. Die Fernsehbilder mit packenden Duellen der Motorrad-Grand-Prix-Fahrer und der Profis aus dem Automobil-Rennsport tragen die Begeisterung und den einmaligen Charakter dieser abwechslungsreichen Strecke weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. PZ



50 Hektar Gesamtfläche: Das FSZ Sachsenring ist eine der größten, vielseitigsten multifunktionalen Anlagen Europas

Historische Wegmarke

Die Volkswagen Sachsen GmbH verfügt über drei Standorte: das Fahrzeugwerk Zwickau, das Motorenwerk Chemnitz und die Gläserne Manufaktur Dresden



Der VW-Werk Zwickau ist so groß wie 252 Fußballfelder. Gebaut werden ausschließlich E-Autos der Konzernmarken



An diesen drei modernen Standorten, an denen Spitzen-Modelle von Volkswagen und innovative Motoren hergestellt werden. Mit rund 10.000 bestens ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt die Volkswagen Sachsen GmbH zu den größten Arbeitgebern und umsatzstärksten Unternehmen Sachsens. Über Kooperationen mit regionalen Hochschulen und Universitäten sowie als aktiver Partner automobiler Netzwerke setzt Volkswagen bereits heute auf die gemeinsame Generierung innovativer Fertigungsverfahren, Energieeffizienz und Know-how orientierte Arbeitsplätze von Morgen. „Tradition, Präzision und Perfektion: Dafür und dazu stehen wir mit der Kompetenz und der Begeisterung für moderne Automobile und Motoren“,

Im Zwickauer Fahrzeugwerk werden nur vollelektrische Fahrzeuge wie der Volkswagen ID.3, ID.4 und ID.5, der Audi Q4 e-tron sowie Sportback e-tron und der Seat Cupra Born produziert. Im Januar 2022 wurde mit dem

Start der Produktion des ID.5 die Transformation des Werkes Zwickau zum reinen E-Mehrmarkenstandort abgeschlossen. Die Fläche des Werks erstreckt sich über 1.800.000 Quadratmeter. Das entspricht einer Größe von 252 Fußballfeldern.

Das letzte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor lief am 26. Juni 2020 vom Band – eine historische Wegmarke. Seit der Gründung des Standorts 1990 verließen mehr als sechs Millionen Fahrzeuge die Werkhallen. Mit dem Start der Produktion von E-Fahrzeugen spielt Zwickau eine Schlüsselrolle: Erstmals wurde eine große Autofabrik mit Investitionen von 1,2 Milliarden Euro komplett auf die Elektromobilität umgerüstet. In Zwickau werden sechs E-Modelle für drei Konzernmarken gebaut. Der Standort hat sich damit zum größten und leistungsfähigsten E-Auto-Werk Europas entwickelt und übernimmt eine Vorreiterrolle bei der Transformation des weltweiten Produktionsnetzwerks von Volkswagen.

Text und Bilder: Volkswagen AG



VW Golf V6 4Motion

Eckdaten Sechszyl.-VR-Motor, 2792 cm³,
204 PS, 1470 kg, 235 km/h, 1999 bis 2003

Preis 9800 Euro (guter Zustand)

Charakter Der Understatement-Golf, weil im
Biedermann-Look, aber mit mächtig Power und
Allradantrieb. Obendrein sehr komfortabel



Klassiker der Zukunft!



VW Golf R32

Eckdaten Sechszyl.-VR-Motor, 3189 cm³,
241 PS, 1475 kg, 247 km/h, 2002 bis 2004

Preis 31600 Euro (guter Zustand)

Charakter Der Über-Golf, weil bärenstark und
sehr schnell. Verfügt über Allradantrieb und
längst auch über Sammlerstatus, daher teuer



VW Golf 1,8 T GTI Edition 25

Eckdaten Turbo-Vierzylinder, 1781 cm³,
180 PS, 1279 kg, 222 km/h, 2001 bis 2002

Preis 10 100 Euro (guter Zustand)

Charakter Der quirlige Golf, weil vergleichs-
weise leicht und als Editionsmodell 180 Turbo-
PS stark, tolles sportliches Interieur



Kaum zu glauben, wie die Zeit vergeht: Vor 20 Jahren rollte der letzte Golf IV vom Band. Aber hat er auch das Zeug zum Klassiker? Wir sind sicher, dass der GTI, der V6 4Motion und der R32 auf jeden Fall heiße Kandidaten sind.



Der Vierer-GTI kommt mit Spoilerpaket, 18-Zöllern und Golfball-Schaltknäuf, seine Leistung: 180 PS



DATEN & FAKTEN VW Golf IV 1,8 T GTI Edition 25, Baujahr 2002

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, Turbolader mit Intercooler, Bohrung x Hub 81 x 86,4 mm, Hubraum 1781 cm³, 180 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 1950/min, fünf Ventile pro Brennraum, V-förmig angeordnet, betätigt über zwei obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen und Hydro-Tassenstößel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellen-

lager, elektr. Benzineinspritzung, Ölinh. Motor 4,5 l

Kraftübertragung Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Vorderradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Stahlblechkarosserie, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten Verbundlenkerachse, vorn und hinten Kurvenstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Scheibenbremsen, ABS, ESP, Servo-Zahnstangenlenkung, Räder 7,5 J x 18, Reifen

225/40 R 18

Maße und Gewicht Radstand 2515 mm, Länge x Breite x Höhe 4149 x 1735 x 1417 mm, Gewicht 1279 kg, Tankinhalt 55 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 222 km/h, 0–100 km/h in 8,1 s, Verbrauch 11,5 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl VW Golf IV 1,8 T Edition 25 von 2001 bis 2002, 3000 Exemplare, VW Golf IV von 1997 bis 2003 insgesamt rund 4990 000 Stück

Wir sehen ihn noch immer tagtäglich, den Vierer-Golf. Aber vermutlich nehmen wir ihn aufgrund seiner großen Präsenz kaum noch wahr, schauen schon lange nicht mehr hinterher oder auch schon mal weg, wenn er als abgehalfterter Einsvierer irgendwo am Straßenrand parkt. Ja, das Leben ist unfair, obendrein undankbar. Weil man es als volksnaher Bestseller mit einer Stückzahl von fast fünf Millionen produzierten Exemplaren nun einmal sehr viel schwerer hat, in einem späteren Leben als Klassiker akzeptiert zu werden, als ein Modell, welches bereits während seiner Bauzeit zum Exoten geadelt wurde.

Doch gemacht, wir sind ja erst am Anfang dieser Geschichte. Denn es gibt sie natürlich, die heißen Stars unter den Vierer-Gölfen, auf die die Szene 20 Jahre nach Produktionsschluss ein Auge geworfen hat. Was sie eint? Viel Leistung, klar, dazu eine besondere Ausstattung und eine vergleichsweise überschaubare Stückzahl, eben die üblichen Zutaten, um endlich an der Tür des Klassiker-Olymps anklopfen zu können. In diesem Fall heißen unsere Kandidaten GTI, V6 4Motion und R32.

Wie vereinbart, stehen diese drei wilden Kerle dann auch in Wolfsburg bei den Kollagen von Volkswagen Classic zur Abfahrt bereit. Und es ist jener Golf, der diese seit jeher magische Buchstabenkombination GTI trägt, der den Auftakt macht – selbst wenn VW sein einstiges sportliches Topmodell sehr beliebig hat werden lassen: keine Spoiler mehr und auch kein Mattschwarz. Das Kürzel GTI – beim Vierer quasi nur noch auf eine von vielen Ausstattungsvarianten reduziert, die sich mit mehreren Motoren kombinieren ließ. Der wilde Geist von 1976? Offenbar auf und davon.

SONDERMODELL 25 JAHRE GTI

Doch hier und heute haben wir es mit keinem Standard-GTI der vierten Golf-Generation zu tun, sondern vielmehr mit dem Sondermodell „Edition 25“, also der angeschräkten Version, die 2001 anlässlich des 25. Geburtstags des ersten GTI vorgestellt wurde. Und da hat man sich bei VW dann doch einiges einfällen lassen, ein üppiges Spoilerpaket rundum beispielsweise. Sehr gelungen auch die polierten 18-Zöller von BBS im Kreuzspeichen-Design, die roten Bremssättel und natürlich



Im Cockpit des Editions-GTI finden sich schicke Aluminium-Einlagen und feine Recaro-Sportsitze



Der V6 4Motion war 1999 der schnellste Golf, den VW im Angebot hatte, der Tacho reicht bis 260 km/h

der Sportauspuff mit verchromtem Endrohr. Zusätzlich wurde das Fahrwerk des normalen GTI nochmals um rund zehn Millimeter tiefergelegt, was das Auto noch eine Spur stämmiger wirken lässt.

Im Innenraum fallen sofort weitere Änderungen auf: Recaro-Sportsitze mit GTI-Schriftzug, rote Nähte am Sportlenkrad, an den Gurten, am Handbremshebelgriff und an der Schalthebelmanschette sowie die silbernen Dekoreinlagen in gebürsteter Alu-Optik an der Armaturentafel. Der Clou: natürlich der legendäre Golfball-Schaltknopf.

Wir rollen an, biegen im nächsten Moment auf eine Landstraße ab, lassen es laufen. Der 1,8-Liter-Fünfventil-Turbomotor darf in unserem tornadoroten Jubiläums-GTI kerngesunde 180 statt wie zuvor eher brave 150 PS leisten; schnelle Beschleunigungsmanöver entpuppen sich sofort als dessen Paradedisziplin, wozu erstaunlicherweise nicht einmal hohe Drehzahlen erforderlich sind: Bereits ab 1750 Touren steht ein Drehmoment von 210 Nm bereit. Vmax? 222 km/h.

Kurven? Kein Problem für diesen modifizierten Golf. Er lenkt präzise und ohne lästige Antriebseinflüsse ein, begnügt sich allenfalls

mit einem milden Untersteuern, das sich im Ernstfall durch Gaswegnehmen neutralisieren lässt. Selbst der Federungskomfort hat trotz des tiefergelegten Sportfahrwerks kaum gelitten; obendrein macht sich am Lenkrad sofort diese Golf-typische Ausgewogenheit bemerkbar. Ach ja, bevor wir es vergessen: VW hat genau 3000 Stück dieses 180 PS starken Jubiläums-Vierer-GTI produziert. Modelle im Originalzustand dürften heute demnach als potenzielle Klassiker gelten.

KÖNIG DER AMPEL DUELLE

Gänzlich anders hingegen der Auftritt des V6 4Motion, ein auf den ersten Blick doch recht braver Fünftürer, der keinerlei Aufhebens um sein Wesen macht: keine Spoiler, keine Schürzen und auch kein auffälliges Räderwerk, wie es beim daneben abgestellten GTI der Fall ist (oder erst recht bei dem weiter hinten geparkten R32, aber zu dem kommen wir gleich noch). Nur ein kleines Typenschild auf der Heckklappe gibt Aufschluss darüber, was sich unter seinem Blech verbirgt – Allradantrieb und ein 204 PS starker 2,8-Liter-V6, bei dem es sich im Prinzip um den VR6-Motor des Golf III handelt.

DATEN & FAKTEN VW Golf V6 4Motion, Baujahr 2002

Motor Wassergekühlter Sechszylinder-VR-Motor (15 Grad), vorn quer, Bohrung x Hub 81 x 90,3 mm, Hubraum 2792 cm³, 204 PS bei 6200/min, max. Drehmoment 270 Nm bei 3200/min, vier Ventile pro Brennraum, V-förmig angeordnet, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Hydro-Tassenstößel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elek-

tronische Benzineinspritzung, Ölinhalt Motor 5,5 Liter

Kraftübertragung Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, permanenter Allradantrieb mit Haldex-Kupplung

Karosserie und Fahrwerk Stahlblechkarosserie, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten Verbundlenkerachse, Längslenker, doppelte Querlenker, vorn und hinten Kurvenstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Schei-

benbremsen, ABS, ESP, Servo-Zahnstangenlenkung, Räder 6,5 J x 16, Reifen 205/55 R 16

Maße und Gewicht Radstand 2515 mm, Länge x Breite x Höhe 4149 x 1735 x 1439 mm, Gewicht 1470 kg, Tankinhalt 62 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 235 km/h, 0–100 km/h in 7,1 s, Verbrauch 11–13 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl VW Golf IV V6 4Motion von 1999 bis 2003, 4089 Stück



Keine Spoiler und keine großen Räder, aber viel Power: der 2,8 Liter-VR-Sechszylinder leistet 204 PS





Dynamisches Golf-Trio: Auf diese drei Modelle hat die Szene längst ein Auge geworfen

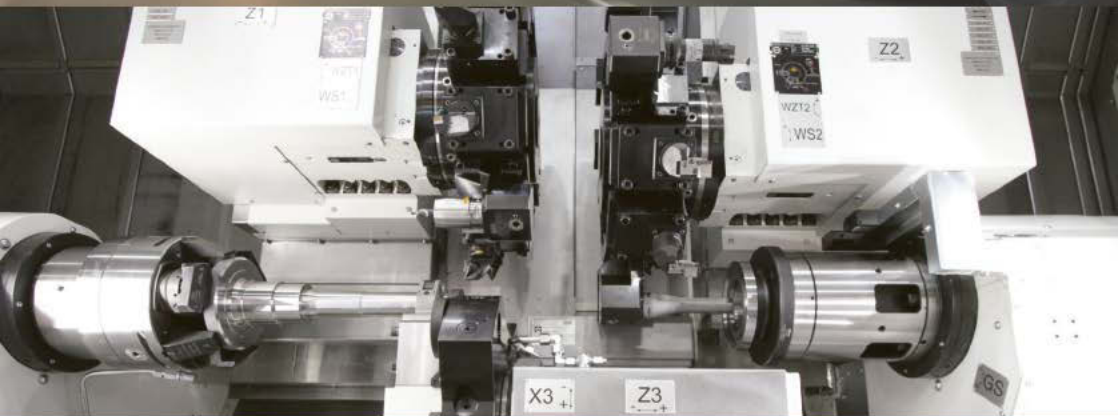
Denn trotz der neuen Bezeichnung hat sich nichts am Prinzip der ungewöhnlichen Bauweise geändert: Die sechs Zylinder sind in einem schmalen Winkel von nur 15 Grad gruppiert; ihnen genügt somit ein Zylinderkopf, der im Vierer-Golf nun allerdings als Vierventiler ausgelegt ist. Und in dem zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen rotieren.

Auch drinnen verzichtet der V6 auf jede zur Schau getragene Sportlichkeit. Er bietet seinen Fahrgästen mit diversen Nussbaum-Holzverzierungen und edlen Bezugstoffen vielmehr einen Hauch von Luxus und Gediegenheit inklusive damals serienmäßigem Radio, Schiebedach und Sechsganggetriebe. Man sollte sich dennoch nicht täuschen lassen, wir erinnern uns kurz: Dieser innen wie äußerlich vollkommen unscheinbare Fünftürer ist mit seinen 204 PS stärker und

als V6 mit Allradantrieb technisch obendrein aufwendiger als jeder Power-Golf, den es bis zu seinem Erscheinen im Jahr 1999 gab. Man redete schon vom geistigen Nachfolger des GTI, andere sprachen auch vom König der Ampelduelle.

SNELLER ALS DER GTI

Kaum hörbar nimmt der V6 gleich darauf seine Arbeit auf, gibt sich auf den ersten Kilometern so gediegen wie das gesamte Erscheinungsbild des Autos. Sobald man diesen Power-Golf dann aber fordert, wechselt der dezente Ton der 2,8-Liter-Maschine in ein tiefes Grollen. Und wenn man es damals gewollt hätte, wäre es ein Leichtes gewesen, mit 7,1 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h dem soeben gefahrenen GTI gleich schon mal eine Sekunde einzuschenken – und zwar ohne durchdrehende oder quietschende Rei-



CNC-Drehmaschine N20: Komplettbearbeitung von LKW-Antriebswellen

Weitere LKW Teile, die auf NSH Drehzentren bearbeitet werden:

Kurbelwellen



Achsschenkel



Hinterachsbrücken





Der VW Golf R32 kommt mit 18-Zöllern, vielen Spoilern und Ledersitzen, der 3,2-Liter-Motor leistet 241 PS



DATEN & FAKTEN VW Golf IV R32 (2003)

Motor Wassergekühlter Sechszylinder-VR-Motor (15 Grad), vorn quer, Bohrung x Hub 84 x 95,9 mm, Hubraum 3189 cm³, 241 PS bei 6250/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 2800/min, Verdichtung 11,3:1, vier Ventile pro Brennraum, v-förmig angeordnet, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Hydro-Tassenstößel, stufenlos variable Nockenwellenverstellung, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben

Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung, Ölinhalt 5,5 Liter

Kraftübertragung Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, a. W. Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG), Allradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Stahlblechkarosserie, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten doppelte Querlenker und Längslenker, vorn und hinten Schraubenfedern, Teleskopstoß-

dämpfer, Kurvenstabilisatoren, Scheibenbremsen, ABS, ESP, Servo-Zahnstangenlenk., Räder 7,5 J x 18, Reifen 225/40 R 18

Maße und Gewicht Radstand 2520 mm, Länge x Breite x Höhe 4150 x 1735 x 1420 mm, Gewicht 1475 kg, Tankinhalt 62 l

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 247 km/h, 0–100 km/h in 6,6 s (mit DSG in 6,4 s), Verbrauch 11,5 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl 2002 bis 2004, insgesamt 12000 Stück

fen. 4Motion lautet das Rezept, was im VW-Sprech für Allradantrieb mitsamt einer Hallex-Kupplung steht. Traktion ist also immer vorhanden, egal wie stark man auf den Pinsel drückt.

Schneller als der GTI ist so ein V6 oben-drein, er läuft trotz Mehrgewicht von knapp 200 Kilo echte 235 Sachen. Die Kraft ist bereits aus niedrigsten Drehzahlen im Überfluss vorhanden, man könnte vom zweiten auch direkt in den sechsten Gang schalten und locker hochbeschleunigen. So kultiviert und gleichmäßig dieser V6 seine Leistung abliefern, hätte er sich damals sicherlich auch in einer Oberklasse-Limousine gut gemacht. Für Langstreckenfahrer dürfte dieser schnelle wie komfortable Golf damals eine gute Wahl gewesen sein. Heute gefällt er besonders durch sein Understatement.

Bescheidenheit oder gar Unaufdringlichkeit sind hingegen Vokabeln, die ein R32 nie gelernt hat. So, wie er breit und stämmig vor dir parkt, gebührt ihm in diesem Trio die Rolle des Machos, sein Aussehen allein verrät bereits viel über seinen Charakter: sichtbar tiefergelegt (um 20 Millimeter gegenüber einem Serien-Golf), mit drei riesigen Lufteinlässen

in der Frontschürze, dicken Seitenschwellern und 18 Zoll großen Rädern, die gerade so in die Radhäuser passen. Hinten ergänzen zwei verchromte Endrohre und ein markanter Dachkantenspoiler den breitschultrigen Auftritt dieses Power-Golfs, den VW 2002, also erst kurz vor dem Ende der vierten Golf-Generation, aus dem Hut zauberte. Wie dem auch sei: Dieser Kerl macht bereits im Stand auf dicke Hose.

FEINSTER MOTORENBAU IM R32

Drinne ist ebenfalls alles auf Sport getrimmt: Stark konturierte, lederne Sportsitze, eine Tachoskala bis Tempo 300 (bei einem Golf, wohlgemerkt!) und, klar, die Schaltwippen des optionalen Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebes (DSG) hinterm Lenkrad vermitteln zusätzlich das Gefühl, in einem echten Sportwagen zu sitzen. Ansonsten herrscht mit Ausnahme der edlen Applikationen in gebürstetem Aluminium an der Mittelkonsole oder den Pedalen eine durchaus vernunftorientierte Sachlichkeit, die keinerlei Fragen aufwirft.

Unter der Haube des R32: ebenfalls ein VR-Sechszylinder, hier allerdings mit 3,2 Li-

Tacho bis 300 km/h und Schaltwippen am Lenkrad – im wilden R32 ist alles auf Sportlichkeit getrimmt



Der Golf kann alles, sein Repertoire reicht von brav bis sportlich. Nicht schlecht



Volksnahe Bestseller: Diese drei VW Golf-Modelle begeistern durch ihre Ausstattung und Leistung

tern Hubraum und auf 241 PS erstarkt. Zum Inventar dieses Motors, der zeitgleich auch im Phaeton zum Einsatz kam, zählen weiter zwei obenliegende, verstellbare Nockenwellen und 24 Ventile. Feinster Motorenbau also, mit dem der technikbegeisterte VW-Chef Ferdinand Piëch am Ende seiner Amtszeit noch einmal ein Zeichen gesetzt hat. Nicht wenige halten diesen Motor für den besten aus dem Hause VW.

Da sind die Erwartungen natürlich groß, also Abfahrt. Erster Eindruck: Man braucht nicht wirklich lange, um sich mit diesem Power-Golf zu arrangieren. Okay, dessen großer Saugmotor hängt am Gas, wie man es von einem Golf bisher noch nicht gekannt hat, und dann tut dieser Kerl auch noch so, als wolle er vor Leistung förmlich explodieren. Trotzdem fällt es leicht, auf Antrieb schnell zu sein, denn auch hier wirkt der 4Motion

genannte Allradantrieb perfekt im Verborgenen, selbst die Lenkung kennt kaum Einflüsse. Den Sprint von null auf 100 km/h erledigt der knapp 250 Sachen schnelle R32 übrigens in 6,4 Sekunden.

KLANGVOLLER SECHSZYLINDER

Klasse auch das Doppelkupplungsgetriebe, welches im R32 ab 2003 seine Premiere feierte. Ein Fingerzucken an der jeweiligen Schaltwippe genügt, um die nächste Fahrstufe des Sechsganggetriebes ohne Zugkraftunterbrechung reinzuschalten. Auf jeden Fall ertappt man sich dabei, die Gänge öfter zu wechseln als unbedingt erforderlich. Möglicherweise ist es aber auch dieser betörende Klang des Sechszylinders, der einen zu immer neuen Beschleunigungsmanövern verleitet. Aber genau genommen spielt das Warum am Steuer eines R32 keine Rolle. *msc*



COLLECTING CARS®

24/7 ONLINE-AUKTIONEN

DER VERKAUF IHRES SAMMLERFAHRZEUGES KOSTET WENIGER ALS DIESER FLYER

Wir bei Collecting Cars haben den besten Online-Marktplatz für Enthusiasten geschaffen, auf dem Ihr geschätztes Auto von einem internationalen Publikum gesehen wird.

collectingcars.com ist mit mehr als **11.000** durchgeführten Auktionen die führende Plattform für Sammlerfahrzeuge in Europa.

Darüber hinaus erheben wir keine Verkäufergebühren, sodass Sie bei jedem Verkauf **100%** des gewinnenden Gebots erhalten.

AKTUELLE
AUKTIONEN



KONTAKT
AUFNEHMEN



COLLECTINGCARS.DE



Automobil und Aerodynamik

Im August-Horch Museum in Zwickau ist noch bis zum 22. Oktober 2023 die Sonderausstellung „Windschnittig – Automobil und Aerodynamik“ zu sehen. Eine Zeitreise in die Anfänge strömungsgünstiger Karosserie-Designs.

Bevor moderne Autos mit c_w -Wert-Rekorden von 0,22 aufwarten konnten, wie zum Beispiel der aktuelle Mercedes-Benz EQS, war einiges an Pionierarbeit nötig. Diese begann vor etwas mehr als 100 Jahren, als Ingenieure wie Edmund Rumpler mit seinem Tropfenwagen oder Paul Jaray mit seinen Stromlinienkarosserien erstmals einen Fokus auf Aerodynamik bei Straßenfahrzeugen legten.

Jaray, der zunächst als Ingenieur und Aerodynamiker in der Luftfahrt arbeitete, war einer der ersten, der verstand, dass windschnittig konstruierte Karosserien auch im Automobilbau relevant sind. Mit seiner Konstruktion eines Stromlinienwagens, der optisch das damals gewohnte Automobil-Design durchbrach, setzte er neue Impulse, die bis heute im Automobilbau Bestand haben.

Das für damalige Verhältnisse futuristische Design sorgte in der Öffentlichkeit zunächst für Spott. Doch technische Tests

bewiesen die Überlegenheit der Stromlinienform gegenüber herkömmlichen, eher zerklüfteten Karosserien. 1922 karossierte Jaray einen Ley T6 in Stromlinienform. Gegenüber dem klassischen Design sparte Jarays Prototyp 41 Prozent Kraftstoff ein, zeigte eine Leistungssteigerung von 60 Prozent, und die Höchstgeschwindigkeit stieg um 40 Prozent.

JARAYS STROMLINIEN-AUDI

Auf diese eindeutigen Vorteile wurden auch andere Autohersteller aufmerksam. August Horch ließ Jaray 1923 eine Stromlinien-Karosserie für den Audi Typ K entwerfen. Mit unverändertem Motor schaffte dieser dank aerodynamischer Karosserie nun 130 km/h in der Spitze statt der bisherigen 95 km/h. Doch trotz einer aufwendigen Werbefahrt durch Deutschland und die Schweiz, gemeinsam mit dem Ley T6 und einem ebenfalls stromlinienförmig karossierten Dixi G7, wurde keine Serienproduktion aufgenommen. Die deutschen Autohersteller glaubten nicht an die Massentauglichkeit dieser ungewöhnlichen Designs. Die Erkenntnisse flossen aber in die Entwicklungen weiterer Prototypen, vor allem im Rennsport.

Der Rennwagen Auto Union Typ C bekam beispielsweise eine Stromlinienkarosserie verpasst. Mit dem Ausnahme-Rennfahrer



ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Paul Jaray meldete 1921 das Patent für eine stromlinienförmige Karosserie an



August Horch Museum/Nina Kaluza (3)

Pionierarbeit Mit einem Holzmodell unternahm Paul Jaray erste Aerodynamiktests in einem Windkanal





Prototypen Das Spantenmodell für die windschnittige Karosserie eines DKW F8 Stromlinie

Bernd Rosemeyer am Steuer knackte der Stromlinien-Typ-C mehrere Geschwindigkeitsrekorde und erreichte in der Spitze atemberaubende 436 km/h.

Erst Mitte der 30er-Jahre schafften es Autos mit Stromlinienform in die Serienfertigung. Die tschechoslowakische Oberklasse-Limousine Tatra 77 machte 1934 den Anfang. Im Windkanal erreichte der 5,13 Meter lange Wagen mit den drei Frontscheinwerfern und der charakteristischen Finne am Heck einen damals sensationellen c_w -Wert von 0,38. Die überarbeitete Variante Tatra 77A schaffte 1935 sogar 0,33.

SONDERAUSSTELLUNG

Die faszinierende Geschichte der Aerodynamik im Automobilbau haben Ausstellungsgestalter Matthias Kaluza und Kurator Randy Kämpf mit dem Team des August Horch Museums in Zwickau erlebbar gemacht. Die

Ausstellung „Windschnittig – Automobil und Aerodynamik“ zeigt neben Jarays ersten Entwürfen auch den Stromlinien-Audi, den Auto Union Typ C und einen Tatra 77.

Insgesamt 13 Großexponate, viele Modelle und Ausstellungsstücke und interaktive Medienstationen umfassen die Ausstellung, die noch bis zum 22. Oktober 2023 zu sehen sein wird. Wer sich für noch mehr Hintergründe und Details interessiert, kann auch gemeinsam mit Kurator Randy Kämpf die Exponate besichtigen. Am Mittwoch, den 23. August, Mittwoch, den 27. September und Mittwoch 18. Oktober finden ab 15:30 Uhr etwa einstündige Kuratorführungen statt.

Das Museum hat von Dienstag bis Sonntag von 9:30 Uhr bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintritt kostet 13 Euro, elf Euro ermäßigt; Kinder unter 6 Jahren haben freien Eintritt. *de*

Alle Informationen unter: horch-museum.de

E-MOTOR TESTING BEYOND MEASURE.

Komplettlösung zum Testen von Hochleistungs-E-Motoren
inklusive Batteriesimulation bis zu 1000 kW, 1200 V und 1600 A.

Testen mit Drehzahlen von bis zu 30.000 U/min., einer Leistung
von bis zu 750 kW* und einem Drehmoment von bis zu 1300 Nm*.

Flexibles Testen aller gängigen Prüflingstypen unabhängig der
Anbringungsart.

Modulares Design ermöglicht individuell angepasste Testverfahren
z.B. Erweiterung mit Klimakammer (-60 bis + 180 °C).

*Überlast

horiba.com



EMISSIONS



ELECTRIFICATION



CAV



DATA

HORIBA
Automotive

Feinmechanik für das Handgelenk

Auch bei der 20. Auflage der Sachsen Classic erhalten die Sieger Uhren von UNION GLASHÜTTE. Das beste Team der UNION-Wertungsprüfung gewinnt zwei Exemplare der Noramis Datum, die Gesamtsieger der 20. SACHSEN CLASSIC dürfen sich über zwei Modelle des Viro Chronographen freuen.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1893 durch Johannes Dürrstein steht die Marke UNION GLASHÜTTE für edle deutsche Uhrmacherkunst – inzwischen seit über 130 Jahren. Diese Historie steckt auch in den Gewinneruhren für die diesjährige Ausgabe der SACHSEN CLASSIC.

Die Noramis Datum Modelle sind inspiriert von den ausgefallenden Automobillackierungen der 70er Jahre. So präsentieren sich die Zifferblätter der Gewinneruhren für die UNION GLASHÜTTE-Wertungsprüfung in oldtimergrün und positanogelb. Aufgesetzte Ziffern, Indexe sowie der Markenschriftzug in Chrom unterstreichen den Retro-Charakter.

Im Innern gibt das Automatikwerk UNG-07.S1 den Takt vor. Es ist mit einer Siliziumspirale ausgestattet, welche das Werk unempfindlich gegenüber Magnetfeldern, Stößen oder Temperaturschwankungen macht und somit der Ganggenauigkeit zugutekommt. Eingeschlossen ist diese filigrane

UNION
GLASHÜTTE/SA.

130
JAHRE

Mechanik in ein 40 Millimeter großes Edelstahlgehäuse, das einem Wasserdruck von bis zu 10 bar standhält.

Ausnehmend schön und äußerst präzise präsentieren sich die Viro Chronographen mit ihrem schwarzen oder blauen Zifferblatt, über die sich die Gesamtsieger freuen können. Feine Indexe, schmale stabförmige Zeiger und dezente Ziffern auf den Chronographenzählern verleihen diesen Uhren eine edle Ausstrahlung. Das 44 Millimeter große Gehäuse und Band ganz in Edelstahl runden den Look sportlich ab.

PRÄZISE ZEITMESSUNG

Im Innern sorgt das äußerst robuste und ganggenaue mechanische Werk UNG-14.01 für die präzise Zeitmessung. Der Chronographen-Mechanismus funktioniert mit Nocken und wird mit zwei leichtgängigen Drückern zum Starten, Stoppen und Zurücksetzen der Kurzzeitmessung bedient.



UNION GLASHÜTTE Noramis Datum

Werk: UNG-07.S1

Funktionen: Stunden, Minuten,
Zentralsekunde, Datum,
Gangreserve 60 Stunden

Gehäuse: Edelstahl 316L,
Saphirglas

Wert: 2400 Euro



UNION GLASHÜTTE Viro Chronograph

Werk: UNG-14.01

Funktionen: Stunden, Minuten,
kleine Sekunde, Wochentags-
und Datumsanzeige, Chrono-
graph 60 Sekunden, 30-Minuten
und 12-Stunden-Zähler,
Gangreserve 60 Stunden

Gehäuse: Edelstahl 316L,
Saphirglas



Design-Retrospektive zeigt Meilensteine wie das Škoda 1100 OHC Coupé (1959/60) und den Spider (1957)

Die Geschichte des Designs

Eine neue Ausstellung im Škoda-Museum in Mladá Boleslav zeigt die Arbeit der Designer von Laurin & Klement und Škoda vom ersten Auto im Jahr 1905 bis



Die Ausstellung dokumentiert den Wandel der Designsprache von Škoda bis in die Gegenwart



Der Škoda 935 von 1935 beeindruckt auch mit einem Zweiliter-Boxer vor der Hinterachse



Das **Škoda-Museum** in Mladá Boleslav ist täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr geöffnet

Zeitlose Eleganz und Sinn für Zweckmäßigkeit liegen in den Genen der Produkte der tschechischen Marke - seit 1895, als Václav Laurin und Václav Klement die Fahrradfirma Slavia gründeten, kamen 1899 die ebenso erfolgreichen Motorräder hinzu und 1905 wurde das erste Auto L&K Voiturette A vorgestellt. Das Angebot der erfolgreichen Marke erweiterte sich rasch und erfüllte die individuellen Wünsche der anspruchsvollen Kundschaft.

Die Arbeitsmethoden der Designer haben sich seither stark verändert, ebenso wie die in den verschiedenen historischen Epochen beliebten Farbkombinationen und Materialien. Die wichtigsten Meilensteine in der Entwicklung des L&K/Škoda-Autodesigns werden in einer neuen Ausstellung im Škoda-Museum in Mladá Boleslav vorgestellt.

Texte, Entwurfsskizzen und zahlreiche Fotos zeigen die Entstehung des Autos als Ganzes und seiner wichtigen Teile: Räder, Lenkräder oder Scheinwerfer. Interessant sind auch

die Veränderungen bei den verwendeten Materialien sowie der lange Weg von den ersten Autoradios bis zu den heutigen Multimediasystemen.

Sehenswert sind Einzelstücke aus den Škoda-Sammlungen: ein Škoda 935 Stromlinien-Limousine aus den 30er-Jahren, Nachkriegsprototypen einheimischer Designer sowie die Umsetzung von Entwürfen italienischer Designstudios von Giugiaro bis Bertone aus den 1960er bis 1980er Jahren. Aber auch die attraktiven Designstudien, die seit der Integration der Marke Škoda in den VW-Konzern entstanden sind.

Die neue Ausstellung ist bis zum 22. November 2023 für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Dauerausstellung und das Depot der Sportwagen und Prototypen sind auf jeden Fall einen Besuch wert. Sie können das Škoda-Museum in Mladá Boleslav (150 km von Dresden entfernt) täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr besuchen. Aktuelle Informationen finden Sie unter [skoda-auto.com](https://www.skoda-auto.com)



Besuchen Sie das Geburtshaus von Ferdinand Porsche



Škoda Auto hat das Haus in den Zustand des 19. Jahrhunderts zurückversetzt und es für Besucherinnen und Besucher zugänglich gemacht

Eine Reihe von weltberühmten Rennfahrern und Konstrukteuren wurde in der Tschechischen Republik geboren, wuchsen hier auf oder arbeiteten hier - der berühmteste ist Ferdinand Porsche.

Der Automobilkonstrukteur, Manager und Rennfahrer wurde am 3. September 1875 in dem Gebäude Tanvaldská-Str. 38 geboren, in dem sein Vater Anton seine Klempnerei betrieb. Heutiger Eigentümer ist Škoda Auto. Eine umfangreiche und anspruchsvolle Renovierung, die 2016 abgeschlossen wurde, hat dem Gebäude die Proportionen und das Aussehen des 19. Jahrhunderts zurückgegeben.

In Liberec-Vratislavice zieht eine moderne Dauerausstellung mit interaktiven Elementen die Besucher an. Sie regt dazu an, sich mit der Welt der Technik, der Technologie sowie der Geschichte und Zukunft der Mobilität zu beschäftigen. Die Persönlichkeit des Konstrukteurs wird in den breiteren Kontext der

Škoda Auto restaurierte das Gebäude in Liberec-Vratislavice nad Nisou, in dem Ferdinand Porsche am 3. September 1875 geboren wurde. Die interaktive Ausstellung lädt zur Entdeckungsreise in die Welt des jungen Ferdinand Porsche ein



Mit 17 Jahren elektrisierte Ferdinand Porsche sein Elternhaus in Liberec-Vratislavice



Die Hauptexponate werden regelmäßig erneuert. Aktuell wird ein seltenes Austro Daimler ADR 14/120 PS „Bergmeister“ Sport Cabriolet aus dem Jahr 1932 gezeigt.

Entwicklung der Technik in Böhmen gestellt - von den ersten Werkzeugen bis zu Erfindungen im Bereich der Elektromobilität.

Das Geburtshaus von Ferdinand Porsche ist auch dank Themenausstellungen und dem regelmäßigen Wechsel der Hauptexponate immer eine Reise wert. Aktuell zu sehen ist der Luxusportwagen Austro Daimler ADR 14/120 PS „Bergmeister“ Sport Cabriolet aus dem Jahr 1932. Das Stuttgarter Porsche-Museum hat den Wagen, der zum „goldenen Fundus“ der österreichischen Autoindustrie gehört, als Leihgabe zur Verfügung gestellt. Besitzer des Wagens ist Dr. Wolfgang Porsche, Enkel von Ferdinand Porsche, Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche AG und der Porsche Automobil Holding SE. Texte und Fotos: Škoda Auto

Das Ferdinand-Porsche-Geburtshaus (Tanvaldská 38, 46311 Liberec-Vratislavice nad Nisou, Tschechische Republik) ist freitags, samstags und sonntags von 9:00 bis 17:00 Uhr für Besucher geöffnet, an anderen Tagen nach vorheriger Vereinbarung. Aktuelle Informationen unter porsche-house.com

E-FUELS

Neuer Sprit für alte Kisten

Ein geheimnisvoller Stoff, genauer: ein Brennstoff, sorgt seit einiger Zeit für hoffnungsvolle Erwartungen bei Oldtimer- und Youngtimer-Fahrern – E-Fuel. Nach längerem politischen Ringen soll der synthetische Kraftstoff, mit dem Verbrenner klimaneutral fahren können, nun in Europa erlaubt und vor allem in Südamerika und im Nahen Osten in sehr großen Mengen hergestellt werden. Aber was sind E-Fuels eigentlich genau?

Super 95



E-Fuels

sind synthetische Kraftstoffe, die aus Wasserstoff und Kohlendioxid hergestellt werden. Wenn Produktion und Transport ausschließlich mit erneuerbaren Energien wie Wind oder Solarkraft geschehen, ist die Verwendung in einem Verbrennungsmotor in der Gesamtsumme klimaneutral





Die unter anderem von Porsche eingerichtete Pilotanlage Haru Oni in Chile wurde kürzlich in Betrieb genommen. Hier sollen bald 55 Millionen Liter E-Fuel pro Jahr aus den dicken Leitungen laufen

Soll es ein brummelnder Vierzylinder sein oder lieber ein seidenweicher Reihensechszylinder? Ein grollender V8 oder gar die Krone im Motorenbau, ein V12? Doch besser ein knurrender Fünfzylinder? Untenliegende Nockenwelle oder obenliegend? DOHC? Zwei- oder Vierventiler? Sauger oder aufgeladen, Turbo oder Kompressor? Die technischen Merkmale, über die Petrolheads nächtelang philosophieren können, sollen nach dem Willen der EU ab 1. Januar 2035 möglichst rasch im Dunkel der Geschichte verschwinden: Im Februar dieses Jahres hatte das EU-Parlament das Aus des Verbrennungsmotors für neue Pkw beschlossen, mit 340 zu 279 Stimmen bei 21 Enthaltungen. Die Zustimmung der Mitgliedsstaaten galt als reine Formsache.

Dann aber regte sich Widerstand, zunächst von Bulgarien, Italien, Polen und Tschechien. Anschließend grätschte auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) ein und verlangte, dass Verbrenner auch nach 2035 noch neu zugelassen werden dürfen, wenn sie ausschließlich mit E-Fuel betrieben werden. Zack, das saß. Zähneknirschend

musste das EU-Parlament der Zusatzklausel nachgeben; ein französisches Porsche-Magazin kommentierte den Vorgang enthusiastisch mit „Danke, Deutschland!“.

LEGALISIERUNG DER E-FUELS

Wissings Vorstoß bedeutet im Prinzip eine Legalisierung von E-Fuels durch die Hintertür. Lange hatte sich unter anderem das Umweltbundesamt geweigert, E-Fuels zuzulassen und deren Produktion und Verbreitung zu fördern – unverständlich, schließlich rollen derzeit rund 1,3 Milliarden (!) Pkw mit Verbrennungsmotor über den Globus, und es wird noch sehr lange dauern, diese alle durch den neuen Heilsbringer Batterieauto zu ersetzen, von der nötigen Lade-Infrastruktur und der Bereitstellung von ausreichend Strom aus erneuerbaren Energien ganz zu schweigen.

Mit E-Fuels, die sich in beliebigem Verhältnis dem normalen Tankstellensprit beimischen lassen, könnte man sofort eine direkt proportionale Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bewirken: Zehn Prozent E-Fuel im Tankstellensprit bedeuten eben exakt zehn Prozent weniger CO₂.

Ausstellung
bis 07.01.24

Verkehrs
Museum
Dresden

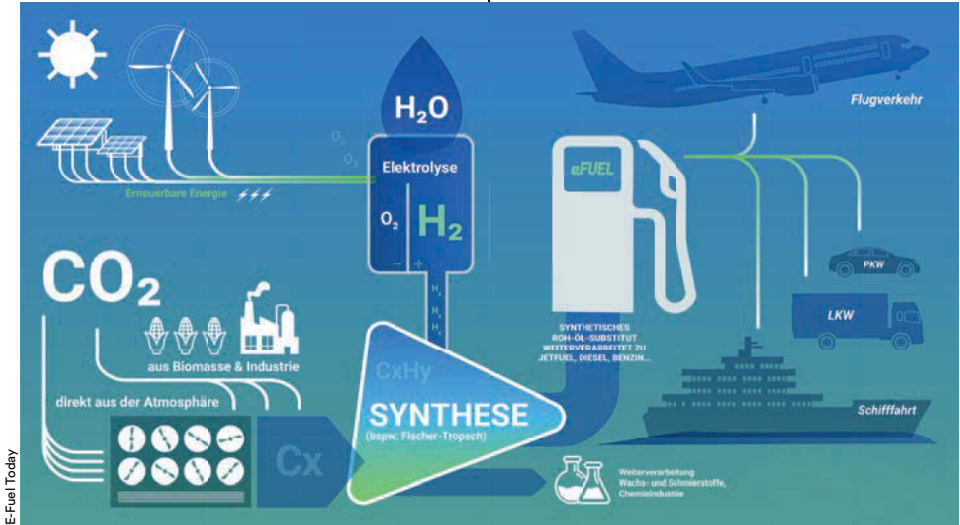


MOVE!

Verkehr
macht
Stadt

verkehrsmuseum-dresden.de

Verkehrsmuseum Dresden gGmbH
Augustusstraße 1 | 01067 Dresden



E-Fuel Today

Rein chemisch nämlich sind synthetische Kraftstoffe identisch mit der jeweiligen Tanksorte, genauer gesagt sind sie sogar besonders rein ohne Beimischungen, eben weil sie künstlich hergestellt werden. Ein Verfahren dazu entwickelten unter anderem die deutschen Chemiker Franz Fischer und Hans Tropsch bereits 1921, es braucht dazu Katalysatoren, Temperaturen von 150 bis 300 Grad und hohen Druck von etwa 25 bar.

Das Prinzip ist im Grunde simpel: Zunächst wird Wasserstoff per Elektrolyse aus Wasser gewonnen und anschließend mit Kohlendioxid, etwa aus der Luft, aus der Industrie oder aus Biomasse, zu flüssigen Kohlenwasserstoffen und damit zu verschiedenen E-Fuels wie Benzin oder Diesel verarbeitet. Diese setzen dann bei der Verbrennung sogar weniger Feinstaub oder Stickstoffoxide frei als rein erdölbasierte Kraftstoffe.

Derzeit entstehen an verschiedenen Stellen weltweit Versuchsanlagen zur Herstellung von E-Fuels, die bekannteste ist vermutlich die Pilotanlage Haru Oni im chilenischen Punta Arenas, an der unter anderem Porsche

Zur Herstellung von E-Fuels wird zunächst Wasser per Elektrolyse und unter Verwendung von erneuerbaren Energien in Wasserstoff und Sauerstoff getrennt. Aus diesem grünen Wasserstoff lassen sich dann mit CO₂ aus der Luft, aus Biomasse oder der Industrie verschiedene benötigte E-Fuels erzeugen

beteiligt ist. Deren Inbetriebnahme hatte sich ein wenig verzögert, nun sind aber die ersten synthetischen Liter in die Tanks von 911ern geflossen. Bald sollen dort pro Jahr um die 55 Millionen Liter produziert werden, die auch im Rennsport eingesetzt werden und diesen damit klimaneutral machen sollen.

Und warum Chile, genauer: Patagonien? Weil die Geschichte rund um E-Fuels einen großen Nachteil hat: Die Herstellung ist äußerst energieintensiv – was sofort Kritiker verschiedener Couleur auf den Plan rief.

ENERGIEDICHTE BENZIN/BATTERIE

Die Kritiker rechnen völlig korrekt vor, dass bei der Herstellung von E-Fuels und anschließender Umwandlung mittels Verbrennungsmotor in Fortbewegung nur rund zehn Prozent der regenerativ gewonnenen elektrischen Energie in Vortrieb umgewandelt wer-

den. Im direkten Vergleich kommt ein batterieelektrisch betriebenes Auto mit gleicher eingesetzter Strommenge fünfmal so weit. Es sei daher, so die Kritiker, völliger Blödsinn, per Windkraftanlage in Deutschland gewonnenen Strom hierzulande in E-Fuel umzuwandeln und im Verbrenner zu verfeuern.

Damit haben die Kritiker auch vollkommen recht – es sei denn, die Windkraftanlage läuft ins Leere beziehungsweise muss sogar abgeschaltet werden, weil der erzeugte Strom nicht abgenommen werden kann. Was gar nicht so selten vorkommt. Elektrische Energie hat nämlich zwei fundamentale Nachteile: Sie lässt sich nur schwer beziehungsweise nur unter herben Verlusten über größere Strecken transportieren, und sie lässt sich schlecht speichern (die Energiedichte von Benzin ist 100-mal höher als die einer Lithium-Ionen-Batterie).

Der Gedankengang der E-Fuel-Befürworter ist daher ein anderer: Solange Deutschland ein Industrie- und Hochtechnologie-Standort ist, muss es Energie importieren, sei es in Form von Strom, grünem Wasserstoff, Erdgas, Erdöl oder Uranbrennstäben. Selbst ein extremer Ausbau von Wind- und Solarkraftanlagen wird – nicht zuletzt wegen mangelnder Speichermöglichkeit – nicht ausreichen, um den gesamten Bedarf an Primärenergie zu decken.

Wenn man aber ohnehin Energieträger importieren muss, dann können das neben grünem Wasserstoff auch E-Fuels sein, die dort produziert werden, wo der Wind dauernd und bis zu viermal stärker bläst als in der Nordsee (Patagonien) oder die Sonne dauernd mit großer Intensität scheint wie in der Wüste.

Und was kostet es dann künftig, unsere Youngtimer mit E-Fuels in Bewegung zu halten? „Schon jetzt ist ein Produktionspreis von unter einem Euro pro Liter realisierbar“, erklärt dazu Matthias Braun von Saudi Aramco. Was die Zapfsäule am Ende anzeigt, hängt also vor allem vom politischen Willen ab. *hfg*

Einbeck-Zwickau mit E-Fuels

Der PS.Speicher schickt eine handvoll mit synthetischem Kraftstoff befeuerte Klassiker nach Sachsen.

Synthetische Kraftstoffe gelten als Treibstoff der Zukunft für klassische Automobile, um auch diesen klimaneutrale Mobilität zu ermöglichen. Manch ein Besitzer fragt sich indes, ob diese E-Fuels nicht doch schädlich für den Motor seines Oldtimers oder Youngtimers sind.

Dass die neuen Kraftstoffe, die es derzeit nur in sehr geringen Mengen gibt, völlig problemlos in Automobilen jedweden Alters eingesetzt werden können, zeigt am 14. und 15. August 2023 eine Kovo Klassiker aus dem PS.Speicher, der vom heimischen Einbeck nach Zwickau fährt. Ein Teil wird auch bei der Sachsen Klassik dabei sein, dazu ist in Zwickau eine Podiumsdiskussion zum Thema E-Fuels geplant.

Der PS.Speicher im niedersächsischen Einbeck zählt zu den besten Museen – sehenswert!





Ansagen machen

Im Rallye-Auto sitzt
Alexander Hirsch rechts.
Als Beifahrer sagt er an,
wo's langgeht



„Rechts drei“

Alexander Hirsch mit
Fahrer Liam Müller im
Opel Corsa Rally4 bei der
Rallye Velenje

Fotos: Thomas Langer

Der Ansprechpartner

Er weiß, wo's lang geht. Er ist von hier, ein Erzgebirger, geboren 1982 in Annaberg-Buchholz und mit Familie jetzt in Tannenberg zuhause. So kennt er die Wege zwischen Zwickau und Hohenstein-Ernstthal, Hundshübel und Rabenau, Dresden und Bad Schandau, Herrnhut und Bischofswerda. Und er kennt die Leute. Außerdem ist er Oberkommissar bei der Polizei, seit Jahren schon Beifahrer in vielen schnellen Autos in der Deutschen und anderen Rallye-Meisterschaften, und bei der Erzgebirgs-Rallye war er schon das ein oder andere Mal als WP-Leiter dabei. Heißt: Der Mann kann den Überblick und die Ruhe bewahren, schnell reagieren und klare Ansagen machen.

Genau das braucht's, ein Orga-Talent mit Bezug zur Region und den Menschen. Denn bei ihm werden bei der 20. Sachsen Classic alle Fäden zusammenlaufen: Alexander Hirsch ist der neue sportliche Leiter der traditionsreichen und bei so vielen Zuschauern beliebten Rallye durch Erzgebirge, Sächsisches Elbland, Sächsische Schweiz, Oberlausitz und einen nördlichen Zipfel Tschechiens.

„Es ist ja alles andere als leicht, für so eine Aufgabe eine fähige Person zu finden“, heißt es von der Organisationsleitung der Rallye. „Wir sind froh, mit Alexander Hirsch einen so kompetenten Mann aus dem schnellen Rallye-Sport zu haben, der auch den Charakter dieser Veranstaltung – spektakulär, aber auch so familiär und entspannt – mittragen kann. Als Rallye-Beifahrer ist er sozusagen das Gehirn im Auto, bei der Sachsen Classic ist er das Gehirn der Rallye.“

*Egal ob historisch oder nicht:
Keine Rallye kommt ohne sportlichen Leiter aus. Bei ihm laufen alle Fäden zusammen. Für die Sachsen Classic heißt er Alexander Hirsch.*

Alexander Hirsch also ist nun Mister Mastermind eines rollenden Museums, das an drei Fahrtagen mehr als 500 Kilometer über alle möglichen Straßen und Sträßchen zurücklegt. Und bei aller noch so gewissenhaften Vorbereitung: So ganz nach Plan läuft das doch meistens nicht, oder?

„DU MUSST SEHR FLEXIBEL SEIN“

Da muss er lachen. Und sagt: „Dafür bin ich ja dann da. Als sportlicher Leiter bin ich während der Veranstaltung der Ansprechpartner für alle Teilnehmer auf der einen, aber genauso für die Behörden auf der anderen Seite. Ich verstehe mich also als Bindeglied zwischen den Teilnehmern, den Behörden und der Organisation der Rallye. Da ist es schon nicht falsch, im Vorfeld alles mal grundsätzlich geklärt zu haben. Aber du kannst dich nicht morgens hinsetzen und denken: Die Messe ist gelesen. Du musst sehr flexibel sein, um auf alle Eventualitäten reagieren zu können. Die Strecken, die wir mit der Sachsen Classic fahren, sind ja auch für andere interessant.“

Wer weiß denn, wo in der Nacht vor dem Start ein Baum auf die Straße umfällt oder ein Laster parkt und einen Bagger runterlassen muss, weil ja ausgerechnet jetzt eine Baugrube dort auszuheben ist. „Da muss man halt vorher alles noch mal abfahren und schauen, wie man fix eine Umleitung auf die Beine stellt. Ich kenne ja beide Seiten einer



Abgehoben...

... ist Alexander Hirsch nur zwischenzeitlich mit Fahrer Carsten Mohe im Renault Mégane. Sonst: bodenständig

Old School

Häufiger schon war Alexander Hirsch im Trabant P601 beim Eifel Rallye Festival dabei

Fotos: Marek Felt/Hirsch



Rallye, die als Teilnehmer und die in der Organisation. Als Teilnehmer ist alles relativ gut zu managen, finde ich, weil man seine Abläufe kennt und sich nur um sich selbst kümmern muss. Auf der Organisationsseite ist das natürlich ein anderes Stresslevel, wenn du der Feuerwehrmann bist und für alle der Ansprechpartner.“

GUTE NERVEN, GUTER AKKU

Da braucht es Nerven. „Nu“, sagt Alexander Hirsch, „und einen guten Handy-Akku. Das wird schon schief gehen. Ein bisschen Nervosität ist immer dabei, schadet aber auch nicht, das hält dich wach und aufmerksam.“ Selbst hat er zwar keinen Klassiker, und eine Gleichmäßigkeits-Rallye ist er auch noch nie

gefahren. Aber eine Schwäche für Klassiker, die hat er. Und auch die erwächst einer, wie er es nennt, „tiefen Verwurzelung im Rallye-Sport. Ich mag zum Beispiel den Sport Quattro aus der Ära der Gruppe-B. Wenn du dir vorstellst, mit welchen technischen Möglichkeiten die Ingenieure solche Autos entwickelt haben. Das beeindruckt mich immer wieder. Aber ich finde auch die alten Audi 80 schön, weil sie so geradlinig sind.“

Vielleicht hat er ja, Alexander Hirsch, bei der Sachsen Classic trotz allem Trubel die ein oder andere Gelegenheit, genau den Autos hinterher zu gucken, die ihm besonders gefallen. Führt ein Audi 80 mit oder ein Sport Quattro? Gleich mal nachsehen im Teilnehmer-Verzeichnis!

mo

RedAnts®

CarSystems GmbH

VDA 6.2:2017



ISO-Norm 9001:2015

- Sortier- und Nacharbeiten
- Sichtprüfungen
- Erstellen von kompletten Q-Gates
- End-of-Line Kontrollen
- Engineering Service
- Residententätigkeit
- Farbabstimmung/Color Matching

Ihr Partner für die Automobilindustrie



RedAnts CarSystems GmbH

Poststraße 17 | 04158 Leipzig

☎ +49 (0)341 602 495 24 📠 +49 (0)341 602 495 25 ✉ leipzig@redants.de 🌐 redants carsystems.de





Faszination pur



Zwickau ist Sachsens Hauptstadt des Automobilbaus. Das hat Tradition: 1938 kam ein Viertel aller Deutschland gebauten Autos aus Sachsen. Als Verbeugung vor der langen Tradition eröffnen Autos sächsischer Abstammung aus dem August Horch Museum das rollende Museum. In diesem Jahr sind es zwei Wanderer, die in den 30er-Jahren im Werk Siegmars (Chemnitz) gebaut wurden.

Darüber hinaus fasziniert das große Starterfeld der SACHSEN CLASSIC mit weiterem seltenen Klassikern. Dazu zählen beispielsweise der Große Werkmeister, ein Rennsportwagen aus dem Baujahr 1952, oder ein Owen Sedan mit Jaguar-Technik aus dem Baujahr 1973. Aber auch einige besonderen Wartburg-Modelle oder ein VW Käfer sorgen für große Begeisterung unter den Zuschauern entlang der Strecke. Dazu die ältesten Autos im Feld, angeführt vom Packard Straight Eight (1929) als ältesten Wagen am Start. Aber ganz egal, für welche Marke oder welches Modell das Herz schlägt: Im großen Starterfeld der 20. SACHSEN CLASSIC ist garantiert für jeden Geschmack etwas dabei. Unser Teilnehmerkatalog gibt einen guten Überblick.

**Stefan Trauf
Thomas Stebich**



1

Wanderer W22 Sportcoupé

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 45 PS, Baujahr 1933
Team August-Horch-Museum

**Frank Loydl
André Radon**



2

Wanderer W25 Cabrio

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1936
Team Audi Tradition

**Klaus Kleinertz
Annegret Beinrucker**



3

Packard Straight Eight

6,3 Liter, 8-Zyl. Reihe, 106 PS, Baujahr 1929

**Franz Olender
Michael Zach**



4

Rolls-Royce Phantom II

7.7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1930

**Johann Schwarze
Claudia Schwarze**



5

Packard 902

3,2 Liter, 8-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1932

**Dr. Marc Vogel
Dr. Andreas Vogel**



6

Alfa Romeo 6C

1,8 Liter, 6 Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1933

**Gregor Trautmann
Irmi Trautmann**



7

Alvis Speed 20 SD Special

2,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1934

**Dr. Wolfram Pinkwart
Gerd Wiedenbeck**



8

BMW 319/1

1,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 55 PS, Baujahr 1935

**Heinz Schatto
Petra Inderwisch**



9

Mercedes-Benz 320 Cabrio B

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 78 PS, Baujahr 1938

**Stefan Lechtermann
Nina-Sophie Lechtermann**



10

Audi 920 Cabrio

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 75 PS, Baujahr 1939

**Dr. Michael Effing
Maximilian Effing**



11

Chrysler Plymouth P10 Deluxe

3,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 87 PS, Baujahr 1940

**Kay Werner
Rene Meinel-Poller**



12

DKW F 8 Luxuscabriolet

0,7 Liter, 2-Zyl. Reihe, 20 PS, Baujahr 1940
Team HVB Private Banking

Matthias Hübener
Jutta Hübener



13

Lea Francis H.P. 14 Sports

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 87 PS,
Baujahr 1948

Team Volkswagen



14

Volkswagen Golf R32

3,2 Liter, 6 Zyl.-VR, 240 PS, Baujahr 2003

Team Volkswagen



15

Volkswagen Derby

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1977

Team Volkswagen



16

Volkswagen Karmann Ghia Cabrio (Typ 34)

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 45 PS, Baujahr 1962

Team Volkswagen



17

Volkswagen 1302 „Salzburg Rallye“

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 125 PS, Baujahr 1971

Team Volkswagen



18

VW-Porsche 914

2,0 Liter, 4-Zyl. Boxer, 100 PS, Baujahr 1974

Team Volkswagen Sachsen



19

Volkswagen Käfer 1302

2,0 Liter, 4-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1972

Team Volkswagen Sachsen



21

Volkswagen Karmann Ghia Typ 34 TL

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 64 PS, Baujahr 1968

Felix Hess
Kirsten Hess



23

Lancia Aurelia B52 Cabriolet

2 Liter, V6, 100 PS, Baujahr 1951

Team Volkswagen Sachsen



20

Volkswagen Passat B1

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 75 PS, Baujahr 1977

Mario Ketterer
Lisa Halbgewachs



22

Volkswagen 1303 S Cabriolet

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1979
Team Motor Klassik

Jörg Hönigk
Angela Aufenacker



24

Mercedes-Benz 220

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1952

**Stefan Hess
Tanja Scheuermann**



25

Jaguar XK120 SE OTS

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1953

**Ondrej Kinkor
Vladimir Kadera**



26

Škoda 1101 Roadster

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 32 PS, Baujahr 1948
Team Skoda CZ

**Vitezslav Kodym
Jan Blazek**



27

Škoda 1101 Cabriolet

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 32 PS, Baujahr 1948
Team Skoda CZ

**Eva Srpová
Andrea Frydlova**



28

Škoda Felicia

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1962
Team Skoda CZ

**Dr. Michael Oeljeklaus
Peter Göbel**



29

Škoda 1100 MBX

1,1 Liter, 4-Zyl., 52 PS, Baujahr 1969
Team Skoda CZ

**Christophe Congrega
Bernard Rouffignac**



30

Škoda 110 R

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 52 PS, Baujahr 1971
Team Skoda CZ

Karsten Schnake
František Dvůrák



31

Škoda Rapid 135

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 58 PS, Baujahr 1988
Team Skoda CZ

Heinz Rudolf
Horst Bruehmann



32

Jaguar XK 140 Drophead Coupé

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 210 PS, Baujahr 1955

Matthias König
Julius König



33

Ford Thunderbird

4,8 Liter, V8, 193 PS, Baujahr 1955

Dr. Erich Zanders
Karl Johannes Zanders



34

Austin A 30

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 68 PS, Baujahr 1956

Cengiz Artam
Recer Keydal



35

Lancia Aurelia B20GT

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1957

Stefan Endrich
Jens Ellinger



36

GM Cadillac Sedan Series 62

6 Liter, V8, 314 PS, Baujahr 1958

Peter Weidinger
Christian Geistdörfer



37

Porsche Carrera 3.2 Targa

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 217 PS, Baujahr 1988
Team VSZ Sachsenring

Michael Thiede
Patricia Thiede



38

Opel Ascona C 2.0 i Cabriolet

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 130 PS, Baujahr 1987
Team VSZ Sachsenring

Ronald Baumann
Dr. Andreas Singer



39

MG A

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 72 PS, Baujahr 1958

Uwe Frech
Ingo Lang



40

Wartburg 313/1 Sport

0,9 Liter, 3-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1958

Marco Novali
Anina Marcsek



41

Chevrolet Corvette C1

4,5 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1958

Dr. Norbert Griesmayr
Ferdinand Baumgartner



42

Mercedes-Benz 220 S

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1959

**Norbert Schrader
Dr. Roman Viets**



43

Austin-Healey 3000 Mk I

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 122 PS, Baujahr 1959

**Maria Niklaus
Nicole Auerswald**



44

Hillman Minx III A

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 55 PS, Baujahr 1960
Team Verkehrsmuseum Dresden

**Rainer Teders
Annette Pietsch-Teders**



45

Triumph TR 3

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1960

**Martin Bachmann
Stefanie Bachmann**



46

Porsche 356

2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1960

**William Säurig
Bernd Fritzlär**



47

Leyland MGA 1600

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 98 PS, Baujahr 1960

**Kurt Wolf
Bilal Dincel**



48

Porsche 356 Roadster

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 55 PS, Baujahr 1960

Mauritius Privatbrauerei Zwickau

Auf die Sachsen Classic 2023!



Die Krönung des Hopfens.

Michael Pitsch
Anna Pitsch



49

Alfa Romeo Giulietta Spider

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1961

Oliver Schoofs
Jascha Jacobs



50

Porsche 911 Targa

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 150 PS, Baujahr 1974
Team Horiba

Hans Schlickum
Vanessa Amendt



51

Porsche 911 S

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 175 PS, Baujahr 1974
Team Horiba

Christopher Tourish
Achim Heisler



52

Mercedes-Benz 420 SEC

4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 224 PS, Baujahr 1988
Team Horiba

Dr. Thomas Schlick
Daniela Schlick



53

Porsche 911 Carrera (G50)

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1987
Team Horiba

Jürgen Knott
Rosi Knott



54

BMW 2002 ti

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 125 PS, Baujahr 1969
Team Horiba

Martin Brune
Thomas Appel



55

Citroën DS 20 Pallas

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1969

Tomas Puttkammer
Frank Schmiedel



56

Porsche 911 T

2,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1970

Christian Schwamberger
Sebastian Singer



57

VW 1303 Cabriolet

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1979

Hartmut Schimmel
Erik Schwarzenberg



58

Porsche 911 Carrera 3.2

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1989

Jörg Schubert
Sebastian Schubert



59

Austin-Healey 3000 Mk II (BN7)

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 132 PS, Baujahr 1962

Oliver Schultheiß
Uli German



60

Jaguar E-Type V12

5,3 Liter, V12, 264 PS, Baujahr 1972

**Dr. Michael Weber
Christof Atzenroth**



61

Austin-Healey 3000 MK II (BN7)

3,5 Liter, V8, 160 PS, Baujahr 1962

**Hartmut Schöbel
Iris Schöbel**



62

Volkswagen 1200 Käfer

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 34 PS, Baujahr 1963

Eva Bernpaintner



63

Volvo P 544

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 75 PS, Baujahr 1963
Team Volvo Classic

**Michael Schweitzer
Jörn Thomas**



64

Volvo P 1800 ES

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 124 PS, Baujahr 1973
Team Volvo Classic

**Bernd Freiling
Moritz Mischkulnig**



65

Austin-Healey 3000 MKII (BJ7)

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 132 PS, Baujahr 1963

**Dr. Thomas Frank
Dr. Doris Frank**



66

Porsche 356 C Coupé

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1964

Prof. Herbert E. Graus
Rolf Baron von Hohenhau



67

Jaguar Mk II 3.4

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 210 PS, Baujahr 1964

Michael Schubert
Hendrik Schubert



68

Wartburg 311/3

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 42 PS, Baujahr 1964

Nikolai Burkart
Viktoria Slavkova



69

Porsche 356 C

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 75 PS, Baujahr 1965

Stefan Cercez



70

Škoda 440 Spartak

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1957
Team Skoda CZ

Ralf Gerke
Thomas Gaulke



71

Mercedes-Benz 230SL

2,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1965

Andreas Rössel
Katharina Rössel



72

Wartburg 312/5 Camping

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 45 PS, Baujahr 1965

**Frank Ziemer
Dr. Jörn Lange**



73

Wartburg 312

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 45 PS, Baujahr 1965

Patrik Fahrenkamp



74

Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1962
Team Sparkasse Zwickau

**Michael Albert
Enrico Blaschke**



75

Saporoshez 965A

0,85 Liter, V4, 23 PS, Baujahr 1968
Team Sparkasse Zwickau

**Frank Lewey
Ute Lewey**



76

Mercedes-Benz 280 SE 3.5 (W111)

3,5 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1969
Team Sparkasse Zwickau

**Vincenzo Vallone
Werner Fischer**



77

Jaguar E-Type 4,2

4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1969
Team Sparkasse Zwickau

**Andreas Fohrmann
Renate Fohrmann**



78

Citroën CX 2000 Pallas

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 102 PS, Baujahr 1975
Team Sparkasse Zwickau

**Christoph Kuhbier
Ulrike Hamann**



79

Porsche 911 Carrera (G-Modell)

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1988
Team Sparkasse Zwickau

**Dorothee Hennings-Holtmann
Annette Krause**



80

Volkswagen 1303 LS Cabriolet

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1975

**Wolfgang Kuenkler
Cornelia Kuenkler**



81

Jaguar MK 2 3.8 ltr.

3,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 220 PS, Baujahr 1966

**Norbert Ziegler
Dr. Hans-Jakob Odenthal**



82

Jaguar E-Type

4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 265 PS, Baujahr 1966

**Matthias Neubert
Claudia Schneider**



83

Wartburg 353 W

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1983

**Andreas Gühmann
Marc Linder**



84

Ford OSI 20M TS

2,3 Liter, V6, 107 PS, Baujahr 1967

Sören Polster
Torsten Hille



85

Tatra T2-603

2,5 Liter, V8, 105 PS, Baujahr 1967

Mario Böhme
Oliver Demirel



86

Ford Mustang

5,7 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1967

Horst Langel
Dr. Gerhard Adler



87

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1968

Uwe Lier
Manja Biermann



88

Volvo Duett mit Ötrivega-Anhänger

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 68 PS, Baujahr 1968

Kristof Karwey
Dr. Marten Schumacher



89

Ford Mustang

6.4 Liter, V8, 330 PS, Baujahr 1968

Dr. Steffen Roehn
Kay Wick



90

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1969

Prof. Dr. Hansjörg Grützmacher
Prof. Dr. Jan Weigand



91

Lancia Fulvia 1.3 Rallye S

1,2 Liter, V4, 125 PS, Baujahr 1969

Klaus Klötzner
Wolf-Dieter Jacobi



92

VW 1200 Käfer

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 34 PS, Baujahr 1967
Team ADAC Sachsen

Mike Kühne
Franz Brunzel



93

Mercedes-Benz 170 SA

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 52 PS, Baujahr 1951
Team ADAC Sachsen

Björn Grämer
Heiko Seidel



94

MG MGB GT

3,5 Liter, V8, 137 PS, Baujahr 1973
Team ADAC Sachsen

Marcel Adomeit
Frank Pilari



95

BMW Z1

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1990
Team ADAC Sachsen

Christian Schäfer
Nacéra Schäfer



97

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1971
Team RedAnts CarSystems

**Joerg Auf der Heide
Tommies Nicklaus**

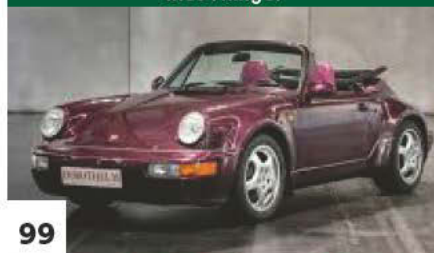


98

Mercedes-Benz 280 SL Pagode (W113)

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 165 PS, Baujahr 1971
Team RedAnts CarSystems

**Holger Leukel
Ines Hilliger**



99

Porsche 911 (964) Carrera 2 Cabriolet

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1993
Team RedAnts CarSystems

**Philipp Maindok
Alexander Seebald**



100

Mercedes-Benz 220 E

2,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1995
Team RedAnts CarSystems

**Stefan Kunze
Sabine Kunze**



101

BMW M3 E30 Sport Evolution

2,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 238 PS, Baujahr 1990

**Christian Köppen
Gabriele Köppen**



102

Volkswagen Golf GTI

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1983

**Uwe Grohmann
Janine Grohmann**



103

BMW 2800 CS (E9)

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1970

Mathias Seidler
Angela Seidler



104

Mercedes-Benz 280 SL Pagode (W113)

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS

Patrick Vogel
Prof. Dr. Rainer Vogel



105

Ferrari Dino 246 GTS

2,4 Liter, V6, 195 PS, Baujahr 1970

Christian Kaiser
Yetkin Yilmaz



106

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1970

Dirk Oswald
Dr. Björn Oswald



107

VW Bus

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1970

Ivo Franke
Anita Franke



108

Volkswagen Karmann-Ghia

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 47 PS, Baujahr 1971

Olivier Reimann
Magali Reimann



109

Porsche 911

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 190 PS, Baujahr 1971

Reik Moritz
Karlheinz Moritz



110

Mercedes 200 Strich-Acht (W115)

2.0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1972

Christopher Burkart
Jessica Burkart



111

Ferrari Dino 246 GT

2,4 Liter, V6, 195 PS, Baujahr 1972

Prof. Dr. Johannes Bruck
Benedict Bruck



112

Jaguar E-Type V12

5,3 Liter, V12, 272 PS, Baujahr 1973

Michael Pelle
Heike Sarnow



113

Jaguar E-Type V12 Coupé

5.3 Liter, V12, 265 PS, Baujahr 1973

Dieter Zens
Dieter Pelle



114

Jaguar Owen Sedan

5,3 Liter, V12, 295 PS, Baujahr 1973

Uli Detscher
Andreas Laidig



115

Großer Werkmeister (BMW 328)

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 135 PS, Baujahr 1952
Team UNION Glashütte

Jan Lidmanský
Jitka Krulcová



116

Chevrolet Corvette

5,7 Liter, V8, 300 PS, Baujahr 1969
Team UNION Glashütte

Thomas Breitkopf
Ralf Mau



117

BMW 3.0 CSi

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 200 PS, Baujahr 1971
Team UNION Glashütte

Carsten Schmidt-Kippig

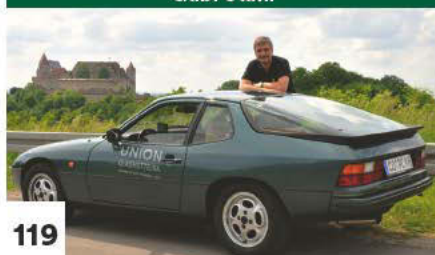


118

BMW 3,3 Li

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 200 PS, Baujahr 1976
Team UNION Glashütte

Stefan Stahl
Gabi Stahl



119

Porsche 924

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 134 PS, Baujahr 1981
Team UNION Glashütte

Stephan Lucht
Isabella Lucht



120

Lancia Kappa Coupé 3.0 V6 24V

3,0 Liter, V6, 204 PS, Baujahr 1997
Team Pininfarina

Mathias Morgenstern
Heike Morgenstern



121

Volkswagen Karmann-Ghia Cabrio

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1974

Carsten Bräuer
Heidi Roth-Bräuer



122

Volkswagen-Porsche 914

1,8 Liter, 4-Zyl. Boxer, 76 PS, Baujahr 1974

Fritz Geiger
Martin Wirth



123

BMW 3.0 Si

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 200 PS, Baujahr 1974

Helmut Göggel
Johannes Schug



124

Volkswagen 181

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 48 PS, Baujahr 1975

Jörg Wieneke
Stephanie Leopoldt

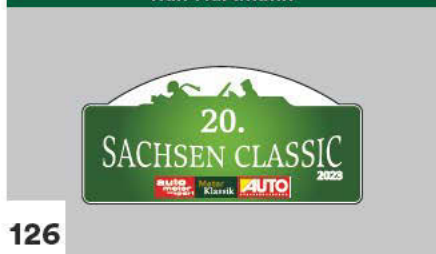


125

Opel Admiral 2.8 S

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 140 PS, Baujahr 1976

Christian Kistler
Ralf Hartmann



126

Porsche Carrera 3.0

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 200 PS, Baujahr 1976

Gerrit Reichel
Dr. Sylvie Koslowsky



127

Volkswagen T2b Westfalia

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1977

SKODA Muzeum



Škoda Museum und Škoda Auto Fertigungswerke

Besuchen Sie das Škoda Museum und das Fertigungswerk von Škoda Auto in Mladá Boleslav und lernen Sie die faszinierende Geschichte kennen, die bis ins Jahr 1895 zurückreicht.

Die individuelle Besichtigung ist jederzeit während der Öffnungszeiten möglich. Geführte Besichtigungen in die Fertigungsbereiche von Škoda Auto sind im Voraus zu buchen – per Telefon, E-Mail oder online unter muzeum.skoda-auto.cz/prohlidky.

Der Museumsbesuch kann mit dem Besuch des Ferdinand Porsche Geburtshauses in Vratislavice nad Nisou verbunden werden. Dafür steht ein kombinierter Eintrittspreis zur Verfügung.

Škoda Muzeum, tř. Václava Klementa 294, Mladá Boleslav
T: +420 326 832 038, muzeum@skoda-auto.cz, muzeum.skoda-auto.cz

  @skodamuzeum

Robert Wiest
Dirk Hassert



128

Porsche 911 Turbo

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 260 PS, Baujahr 1977

Felix Sutter
Yunsong Xing Sutter



129

Toyota MR2

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 155 PS, Baujahr 1991

Rainer Knoll
Benjamin Knoll



130

VW Bus T2b

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1979

Dr. Jörg Pfeil
Ulrike Pfeil



131

Ferrari 308 GTS

3,0 Liter, V8, 250 PS, Baujahr 1979

Dr. Michael Löffler
Matthias Löffler



132

BMW 630 CS (E24)

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1979

Dirk Sittner
Alexander Stein



133

Mercedes-Benz 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 102 PS, Baujahr 1961
Team P&S

Andreas Buske
Ingo Schwager



134

Porsche 911 Turbo

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 300 PS, Baujahr 1980
Team P&S

Lars Dieckmann
Timo Dreikorn



135

Porsche 356 B

1,3 Liter, 4-Zyl. Boxer, 60 PS, Baujahr 1963
Team P&S

Jens Weigand
Thomas Stock



136

Porsche G-Modell

3,2 Liter, 6 Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1987
Team P&S

Thomas Kruse
Tobias Wenzel



137

VW Golf 1 Cabrio

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1994
Team P&S

Dr. Jens Böhm
Benjamin Waldmann



138

Porsche 911 SC

2,5 Liter, 6-Zyl. Boxer, 204 PS, Baujahr 1981

Bernd Schulte
Anette Gernert



139

BMW 635 CSi

3.5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 218 PS, Baujahr 1983

Nils Oppermann
Ulrich Pucher



140

Porsche 911

3.2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1983

Rico Heinrich
Leoni-Shirin Heinrich



141

Mercedes-Benz 280 SL

2.8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 185 PS, Baujahr 1984

Dieter Richter
Ricarda Richter



142

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 185 PS, Baujahr 1984

Prof. Dr. Dietger Niederwieser
Gabriele Niederwieser



143

Mercedes-Benz 300 SL

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1987

Ronny Dienelt
Attila Piri



144

Porsche 911 Targa

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 217 PS, Baujahr 1985
Team NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT

Alfred Frank
Dr. Franz Folz



145

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 207 PS, Baujahr 1986



Dr. Jens Nebendahl
Söster Nebendahl



146

Alfa Romeo Spider (115)

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 103 PS, Baujahr 1986

Dr. Bernd Cordes
Heiko Cordes



147

Ferrari 208 GTS Turbo

2,0 Liter, V8, 354 PS, Baujahr 1987

Mirko Heinze
Nadja Heinze-Silbermann



148

Mercedes-Benz 560 SL

5,5 Liter, V8, 231 PS, Baujahr 1987

Jörg Schöllhammer
Uwe Beck



149

Ferrari 412

4,9 Liter, V12, 340 PS, Baujahr 1987

Rolf Bickelmann
Sibylle Kirsch



150

Volkswagen Golf 1 Cabrio

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 98 PS, Baujahr 1988

Dr. Frank Hofmann
Helena Hofmann



151

BMW M3 E30 Sondermodell Europameister

2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 195 PS, Baujahr 1989

Dr. Anja Hofmann
Marlene Hofmann



152

BMW 850 CSi

5,0 Liter, V12, 381 PS, Baujahr 1993

Gennaro Bergler
Chris Kallenbach



153

Opel Manta 1600 S

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1971
Team Yellow Fox

Stefan Preuss
Alexandra Krien



154

Lada 2101 Kombi

1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 60 PS, Baujahr 1983
Team Yellow Fox

Gregor Fuchshuber
Kay Schnürer



155

Jensen C-V8

6,3 Liter, V8, 330 PS, Baujahr 1965
Team HVB Private Banking

Thilo Mühle
Sven Schneider



156

Chevrolet Corvette C2

5,4 Liter, V8, 365 PS, Baujahr 1967
Team HVB Private Banking

Jörg Hüsken
Andreas Kloppe



157

Jensen FF

6,3 Liter, V8, 345 PS, Baujahr 1969
Team HVB Private Banking

Jens Hennig
Martin Kiunke



158

Volkswagen T1

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 34 PS, Baujahr 1965
Team HVB Private Banking

Benno Welle
Marcus Boldt



159

Mercedes-Benz SL 300

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 188 PS, Baujahr 1987
Team HVB Private Banking

Jens Hohenbild

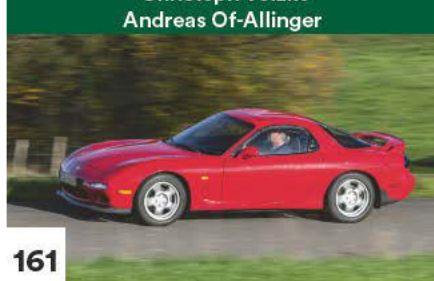


160

Talbot Matra Murena

2,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 141 PS, Baujahr 1982
Team HVB Private Banking

Christoph Völzke
Andreas Of-Allinger



161

Mazda RX-7 FD

1,3 Liter, 2-Scheiben, 240 PS, Baujahr 1993
Team Mazda

Joachim Frey
Simone Frey



162

Mazda Cosmo Sport 110 S

1,0 Liter, 2-Scheiben, 128 PS, Baujahr 1969
Team Mazda

Andreas Müller



163

Porsche 911 (993)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 272 PS, Baujahr 1995
Team Mühle Shaving

Rasurkultur aus Sachsen für Menschen von Welt



MÜHLE Rasurkultur

Werksverkauf: Hauptstraße 18, Stützengrün OT Hundshübel
muehle-shaving.com | 30-grad-magazin.com



**Christian Stuhmann
Norbert Stuhmann**



164

BMW M3 E30 Cabrio

2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 211 PS, Baujahr 1989

**Stefan Kölbl
Wolfgang Linzenmaier**



165

Porsche 911 SC 3.0

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 188 PS, Baujahr 1980
Team DEKRA

**Arthur Schwab
Brigitte Groß**



166

BMW 850 Ci

5,0 Liter, V12, 300 PS, Baujahr 1991

**Dr. Clemens Albrecht
Dr. Tanja Albrecht**



167

Porsche 911 RS N/GT (964)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 268 PS, Baujahr 1991

**Dr. Matthias Müller
Maximilian Müller**



168

Volkswagen Golf Pasadena

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 54 PS, Baujahr 1991

**Michael Brühl
Günter Lotte**



169

Mercedes-Benz 500 SL

5,0 Liter, V8, 326 PS, Baujahr 1992

Axel Weidner
Bernd Schröder



170

HMC Mark IV

3,9 Liter, V8, 190 PS, Baujahr 1993

Clemens Hirschfeld
Thomas May-Englert



172

Renault Spider

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 147 PS, Baujahr 1997
Team Renault Deutschland

Andrea Kippig
Bernd Kippig



173

BMW Z3

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 140 PS, Baujahr 1997

Carsten Möller
Kendra Götz



174

BMW Alpina B3

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 262 PS, Baujahr 1998
Team Württembergische Versicherung

Alfred Quetsch
Mathilde Quetsch



175

BMW Z3 M

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 321 PS, Baujahr 2000

Eberhard Sonntag
Brigitte Sonntag



176

Audi A8L

4,2 Liter, V8, 310 PS, Baujahr 2002

TEILNEHMER STARTNUMMER 177-181

Wilhelm Schnieder
Margot Schnieder



177

BMW M3 CSL

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 360 PS, Baujahr 2003

Wolfgang Krügel
René Lindner



178

Wartburg 353 W 460

1,1 Liter, 3-Zyl., 90 PS, Baujahr 1987

Christoph v. Berg



179

MG B Roadster

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1973

Team AUTOSTADT



180

Volkswagen Golf I GTI 1.8 „Pirelli“

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1983

Team AUTOSTADT



181

Volkswagen Scirocco GLI

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1977

Michael Meyer
Willi Arnold



182

Mercedes 280 SL Pagode

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1969
Team TÜV Süd

Metallverarbeitung mit innovativer Technik



P&S Metalltechnik GmbH
Kleine Ringstraße 13
09569 Oederan

Telefon: +49 37292 296-0
Internet: www.pusmetall.de

DAS GROSSE *MARKEN- LEXIKON*

*Was verbirgt sich
wirklich hinter dem Namen
Ihrer Lieblingsmarke?
Dieses Lexikon erzählt
Geschichten und Geschichte.*



AC

AC Cars Ltd. in der englischen Grafschaft Surrey begann 1901 mit der Herstellung von Automobilen in kleinen Serien, Ende der vierziger Jahre war als einziges Modell eine zweitürige Limousine der oberen Mittelklasse auf dem Markt, angetrieben von einem hauseigenen Zweiliter-Sechszylindermotor. Von 1953 bis 1964 baute AC das Modell Ace, einen offenen, zweisitzigen Sportwagen, mit verschiedenen Motoren. Im Modell Ace Bristol fand ab 1956 ein Reihen-sechszylinder-Motor mit 2,0 Liter großem Hubraum auf BMW-328-Basis Verwendung, der zwischen 106 und 130 PS leistete. Die Aluminium-Karosserie entstand in Handarbeit. Eine logische Weiterentwicklung der Marke war das im Jahre 1962 erschienene Modell AC Cobra mit Ford-V8-Motoren, siehe Cobra.



ADLER

Die von Heinrich Kleyer 1880 in Frankfurt gegründeten Adler-Fahrradwerke stellten 1900 ihr erstes Auto vor – mit fortschrittlichem Kardantrieb. Schon bald gehörte Adler zu den bedeutendsten Automobilherstellern im deutschen Reich und bot sowohl kleine als auch luxuriöse Wagen an, die als zuverlässig und langlebig galten. Bemerkenswert waren der Standard 6 von 1927, der bereits hydraulische Vierradbremsten besaß, oder der 1932 erschienene Junior mit Frontantrieb. Eine Sensation war der 1937 vorgestellte 2,5 Liter mit Stromlinienkarosserie, bekannt als Autobahn-Adler. Im Sport war Adler vorwiegend bei Zuverlässigkeits- und Dauerfahrten präsent und setzte Ende der dreißiger Jahre, wie etwa in Le Mans, Autos mit Stromlinienkarosserien ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die Autoproduktion nicht mehr in Gang. Bis 1957 wurden noch Motorräder gebaut.



ALTA

In den 30er Jahren baute die britische Firma Alta Ltd. in Surbiton, Surrey, reinrassige Sportwagen. Die eigenentwi-

ckelten Motoren hatten 1,1, 1,5 oder 2 Liter Hubraum, eine obenliegende Nockenwelle und Kompressor und sorgten für Aufsehen in der Szene. Der Alta 2-Litre war zu der Zeit der schnellste Sportwagen seiner Klasse. Während des Zweiten Weltkrieges entstanden 1947 sogar einige futuristische Stromliniencoupés, die Streamliner. Anfang der 50er-Jahre stieg Alta-Chef Geoffrey Taylor zudem in die Produktion von Formelrennwagen ein. Ein hart umkämpftes Geschäft, dem der Kleinhersteller Alta letztendlich nicht gewachsen war. Nur rund 50 Alta wurden insgesamt hergestellt.



ALFA ROMEO

Der Name der 1910 gegründeten italienischen Firma Alfa besteht aus den Initialen der Worte Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Die beiden Mailänder Symbole, die Schlange der Visconti und das Kreuz, wurden damals zum Markenzeichen kombiniert. 1915 übernahm der Ingenieur Nicola Romeo die Geschäftsleitung, und ab 1920 hießen die Fahrzeuge Alfa Romeo. Dank erfolgreicher Renneinsätze schon vor dem Zweiten Weltkrieg, viele davon durch die von Enzo Ferrari geleitete Scuderia Ferrari errungen, gewann Alfa jenes sportliche Image, das bis heute geblieben ist. Die Grand-Prix-Renner P1 und P2 genießen noch heute hohes Ansehen, ebenso wie die Sportwagenmodelle 8C 2300, 2600 und 2900. Mit dem Typ 158 respektive 159 „Alfetta“ konnte man 1950 und 1951 die Formel-1-Weltmeisterschaft erringen, der Tipo 33 machte Alfa gut 20 Jahre später zum Markenweltmeister. 1986 wurde die Marke vom Fiat-Konzern übernommen. Als beliebteste Modelle der Marke gelten Alfa Bertone, Giulia und vor allem der Spider.



ALLARD

Nach Anfängen im britischen Coventry zwischen 1899 und 1902 kam nach dem 2. Weltkrieg der Allard J2 auf den Markt. Zwischen 1945 und 1961 entstanden diverse Sportwagen,

Roadster und Rennwagen mit Ford- und Jaguar-Motoren, die sogar Siege bei der Rallye Monte Carlo einfuhren. Letztes Modell war der Palm Beach.



ALVIS

Die 1920 in Coventry (UK) gegründete britische Marke erwarb sich einen guten Ruf mit sportlichen und technisch anspruchsvollen Autos. Der Markenname ist eine Zusammensetzung aus der Abkürzung für Aluminium und „vis“, dem lateinischen Wort für Kraft. Siege im Motorsport wie 1923 in Brooklands festigten das Image. Ferner leistete Alvis Pionierarbeit auf dem Gebiet des Frontantriebs, was 1926 in einem Kompressor-Rennwagen mit Achtzylinder und zwei obenliegenden Nockenwellen gipfelte. In den 30er-Jahren folgte das berühmte Modell Speed 20 mit Einzelradaufhängung vorn und vollsynchronisiertem Getriebe. 1967 entstand der letzte Alvis, bevor die Marke mit Rover fusionierte.

AMERICAN LA FRANCE

Das heute in Summerville, South Carolina, ansässige Unternehmen produziert seit 1872 Feuerlöschfahrzeuge und Löschequipment. Ein Großteil der heute anzutreffenden mächtigen Roadster mit bis zu 14,5 Litern Hubraum verließ einmal ab 1910 als Feuerlösch- oder Mannschaftswagen die Fabrik in Elmira/ New York und wurde später umgebaut. Der deutlich kleinere Teil der Produktion wurde gleich als Sportwagen gefertigt, von denen aber wenige überlebt haben. Häufig taucht für diese Fahrzeuge auch der Name Simplex La France auf, weil das technische Layout auf den Mercedes Simplex vom Beginn des 20. Jahrhunderts zurückgeht.



ASTON MARTIN

1914 begannen Lionel Martin und Robert Bamford mit dem Automobilbau. Ein Sieg beim Aston-Clinton-Bergrennen war der Anlass, fortan Fahrzeuge unter dem Namen Aston Martin zu bauen – exklusive und feine

Sportwagen, wie es auch die aktuellen Produkte der britischen Marke sind. 1946 kaufte David Brown die britische Sportwagenmarke. Seine Initialen bilden seitdem den Beginn der Modellbezeichnungen. Mit zahlreichen Siegen, zum Beispiel in Le Mans 1959, hat Aston Martin Rennsportgeschichte geschrieben. Fünf Jahre später wird der DB5 im Film „Goldfinger“ zum Dienstwagen von Geheimagent James Bond. Diese Filmrolle des Coupés wird zum Markenmythos, der bis heute wirkt.



AUDI

August Horch verließ nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat die Horch-Werke und rief 1909 in Zwickau eine neue Marke ins Leben – Audi, die lateinische Übersetzung des Namens Horch. Eine symbolisierte Eins thronte bald als Markenzeichen auf dem Kühler – Sinnbild für die Qualität dieser Wagen. Der nach dem Ersten Weltkrieg gebaute Typ M mit Sechszylindermotor fand viel Beachtung, war aber zu teuer. 1932 wurde Audi Teil der Auto Union. Dem Audi Front mit Vorderradantrieb folgte 1938 der viel versprechende Audi 920 mit Heckantrieb, aber der Krieg vereitelte den Erfolg.

1940 wurde der letzte Audi gebaut, doch im Jahr 1965 griff die Auto Union in Ingolstadt den Markennamen wieder auf – mit dem Audi 100 ab 1968, der damals eine Marktlücke traf. Ein Jahr später übernahm Volkswagen die Marke und verschmolz sie mit NSU. Mit dem Audi quattro (ab 1980) und dem A8 (ab 1994) entwickelte sich der Hersteller zu einer der deutschen Premiummarken. Heute genießt Audi ein sportlicheres und fortschrittlicheres Image als je zuvor. Daran haben die insgesamt 13 Le-Mans-Siege (2. Platz in der ewigen Bestenliste hinter Porsche) ab 2000 einen entscheidenden Anteil.



AUSTIN

Nachdem Herbert Austin bei Wolseley als Direktor gearbeitet hatte, stellte er 1906 sein erstes eigenes Auto auf die Räder. Bis zum Ersten Weltkrieg konzen-

trierte er sich auf größere Wagen mit Motoren von fünf bis neun Liter Hubraum. Doch der Erfolg kam mit den Kleinwagen wie dem 1922 präsentierten Austin Seven, der in zahlreichen anderen Ländern in Lizenz gebaut werden sollte, und aus dem auch der BMW Dixi entstand. Bis zum Zweiten Weltkrieg stellte Austin sehr konservativ konstruierte Vier- und Sechszylinderwagen her.

Nach dem Tod von Austin 1941 leitete Leonard Lord die Firma, die im neuen Modell Sixteen erstmals einen ohv-Motor (Ventile im Zylinderkopf) verwendete. 1952 schlossen sich Austin und Morris zur BMC (British Motor Corporation) zusammen. Ein Trumpf war der kleine A30 Seven, dessen Motor auch den Morris Minor antrieb. 1959 wurde dann der Mini vorgestellt, der zur Legende werden sollte. Die Austin-Modelle der 60er- und 70er-Jahre blieben in Deutschland Außenseiter. Einen größeren Erfolg konnte das Unternehmen, das längst zu Leyland gehörte, mit dem Metro von 1980 landen – wiederum ein Kleinwagen. In der 1982 entstandenen Austin Rover Group lebte der Name Austin noch einige Zeit weiter, bevor er Ende der 80er Jahre verschwand.



AUSTIN-HEALEY

Der Rallyefahrer Donald Healey begann 1946 in Warwick (UK) Autos zu bauen und schlug mit dem Healey Silverstone von 1949 eine sportliche Linie ein. Sein 1952 entworfener Healey 100 kam als Austin-Healey auf den Markt, nachdem BMC-Chef Sir Leonard Lord eine Kooperation angeboten hatte. Der Roadster wurde mit einem Dreiliter-Sechszylinder weiterentwickelt und war auch im Motorsport erfolgreich. Parallel dazu gab es noch den kleinen Austin-Healey Sprite.



AUTO UNION

Die Auto Union AG vereinte 1932 die vier sächsischen Automobilfabriken Audi, DKW, Horch und Wanderer, um in der Wirtschaftskrise ihr Überleben zu sichern. Alle behielten ihre Identität. Den Namen Auto Uni-

on trugen lediglich die Grand-Prix-Rennwagen mit 16-Zylinder- und Zwölfzylinder-Mittelmotoren. Nach dem Krieg entstand 1949 aus einem Zentraldepot in Ingolstadt, das die in den Westzonen laufenden Wagen der vier Marken mit Ersatzteilen versorgte, die neue Auto Union GmbH. Diese wurde 1958 von der Daimler-Benz AG und 1965 vom Volkswagen-Konzern übernommen, der sie wiederum 1969 mit den NSU Werken zur Audi NSU Auto Union AG zusammenlegte. Auto Union hießen nach dem Krieg die ab 1958 gebauten DKW-Top-Modelle AU 1000 und der sportliche Zweisitzer AU 1000 Sp, der optisch dem amerikanischen Ford Thunderbird ähnelte.

AWE

siehe Wartburg

AWZ

siehe Trabant

BARKAS

Die Wurzeln reichen zurück bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, nach Zschopau und zu DKW. 1958 entstehen die VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt als Zusammenschluss aus mehreren Fahrzeug-, Motoren- und Zulieferbetrieben. Ab 1962 wird dort der B1000 produziert, ein Kleintransporter mit Dreizylinderzweitaktmotor und einer Tonne Zuladung. Diverse Varianten als Kasten-, Pritschenwagen und Kleinbus verlassen bis 1990 das Werk. Der im Herbst 1989 vorgestellte Nachfolger mit einem in Lizenz gebauten Viertaktmotor von Volkswagen kommt zu spät, im April 1991 wird die Produktion eingestellt.



BENTLEY

Walter Owen Bentley baute bereits 1919 sein erstes Auto. Die Bentley der Frühzeit genossen ein sehr sportliches Image, was allein fünf Siege beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans dokumentieren. Mit der Übernahme durch Rolls-Royce im Jahr 1931 verlor die britische Marke an Charakter, doch heute hat sie mit eigenständigen und

feinen Automobilen wieder an alte Zeiten angeknüpft. Seit 1998 gehört die Marke zum Volkswagen-Konzern.



BERLIET

Marius Berliet aus Lyon stellte 1895 sein erstes Auto auf die Räder. Schon 1905 hatte er es zu einem der bedeutendsten Autohersteller Frankreichs gebracht und konnte sogar eine Lizenz für den Pany verkaufen. Im Ersten Weltkrieg wurden vorwiegend Lastwagen produziert. Das anschließend aufgelegte Pkw-Modell VB mit einem 3,3-Liter-Vierzylinder fraß wegen zahlreicher Reklamationen die gemachten Gewinne wieder auf. 1927 bot Berliet wie einst wieder Sechszylinder-Modelle an. Der letzte Pkw von Berliet war der 1936 präsentierte Dauphine mit aerodynamischer Karosserie und vorderer Einzelradaufhängung, der bis 1939 gebaut wurde.



BMW

Anfangs drehte sich bei BMW alles um Flugzeuge. 1916 gilt als Geburtsjahr der Münchener Firma, die sich dann in den 20er- und 30er-Jahren mit Motorrädern einen guten Ruf erwarb. 1928 übernahmen die Bayern die Dixi-Werke in Eisenach, und der Dixi, ein Lizenzbau des Austin Seven, wurde zum ersten BMW-Automobil. Mit dem Typ 303 stellte BMW 1933 seinen ersten Sechszylinderwagen vor, zur Legende geriet der Sportwagen 328, der viele Rennsiegerrangte. Nach dem Krieg kam das Werk wegen falscher Typenpolitik in finanzielle Schwierigkeiten. Zwischen der ab 1955 in Iso-Lizenz gebauten Isetta und den noblen Sechs- und Achtzylinderwagen wie „Barockengel“, 503 und 507 klaffte eine große Lücke im Programm.

Mit der sportlichen Kompaktlimousine BMW 1500 „Neue Klasse“ ging es in den Sechzigern endlich wieder aufwärts, und schon bald erwarb sich die Marke den Ruf, innovative Autos zu bauen. Ab 1972 erhielten dann die Renneinsätze durch die

Gründung der BMW Motorsport GmbH (heute BMW M GmbH) neuen Schwung. Neben einer großen Zahl von Tourenwagen-Erfolgen zählen die Formel-1-Weltmeisterschaft als Motorenlieferant von Brabham (1983) und der Le-Mans-Sieg (1999) zu den Meilensteinen.



BORGWARD

Carl F. W. Borgward baute zunächst Kühler für die Hansa-Lloyd-Werke. Mit dem Transportwagen Blitzkarren und der Goliath getauften Weiterentwicklung stieg er in den Fahrzeugbau ein. Borgward gelang es, die Hansa-Lloyd-Werke zu übernehmen und vereinte sie 1931 mit seinem Goliath-Werk. Erst kurz vor dem Zweiten Weltkrieg tauchte erstmals Borgward als Markenname auf. 1949 wurde der Borgward Hansa 1500 vorgestellt, das erste deutsche Auto mit Pontonkarosserie.

Das bekannteste und erfolgreichste Modell wurde jedoch die 1954 vorgestellte Isabella, während der auf der IAA 1959 präsentierte 2,3 Liter (P 100) zum ersten deutschen Wagen mit Luftfederung avancierte. Auch im Motorsport mischte Borgward erfolgreich mit. Zum Einsatz kamen hier Motoren mit Doppelzündung, zwei obenliegenden Nockenwellen und Direkteinspritzung. 1961 brach die Borgward-Gruppe zusammen, Sanierungsmaßnahmen schlugen fehl.



BUGATTI

1910 machte sich Ettore Bugatti in Molsheim selbständig. Von Anfang an setzte er auf Sportfolge. Größten Ruhm brachte der ursprünglich für den GP von Frankreich konstruierte Typ 35. Daraus entstand eine ganze Baureihe. Bis 1930 erzielten die Fahrer damit über 2000 Rennsiegerrangte. Daran hatten auch zahlreiche Privatfahrer wie beispielsweise Paul Pietsch ihren Anteil. Der in Mailand geborene Ettore Bugatti betrieb Höchstleistung als Kunst, mit Sohn Jean gewann ab 1930 die Ästhetik der Karosserie an Bedeutung, was besonders

der stromlinienförmige Atlantic bewies. Aber das Flaggschiff war der Typ 41, bekannt als „Royale“. Von dem majestätischen Auto mit einem 12,8 Liter-Achtzylinder wurden nur sechs Exemplare gebaut. 1963 wurden die Bugatti-Werke von Hispano-Suiza übernommen. 1987 wurde die Marke wiederbelebt, von 1998 bis 2021 gehörte sie zum VW.



BYERS

Jim Byers und Dick Jones boten Anfang der 50er-Jahre in Kalifornien ein Kit Car mit Kunststoffkarosserie namens Meteor an. Das Design des offenen Zweisitzers stammte von Jones, und dieser führte das Projekt in Colorado weiter, als die beiden Partner sich 1955 trennten. Byers änderte die Form des Meteor etwas ab und bot den Wagen als Byers SR-100 an, passend für ein Chassis mit 100 Inch Radstand. Verwendet wurden meist gekürzte Fahrgestelle älterer US-Fahrzeuge. Speziell für den Motorsport offerierte Byers auch eine Karosserie für ein 91-Inch-Fahrgestell.



CADILLAC

Henry Martyn Leland gründete 1902 die Cadillac Motor Company, die seit 1909 zu GM gehört. Schon 1912 besaßen die Autos der bis heute angesehenen Luxusmarke einen elektrischen Anlasser. 1915 fertigte Cadillac den ersten wassergekühlten Serien-V-Achtzylindermotor, 1930 folgte ein 16-Zylinder. In den 50ern trugen die Cadillac die größten Heckflossen. Cadillac unterstreicht seinen Führungsanspruch ganz bescheiden mit dem Firmenslogan „Standard of the World“.

CERTUS

Das Certus-Automobilwerk im badischen Offenburg entstand aus der Karosseriefabrik Dierks und Wroblewski. 1927 und 1928 fertigten die beiden Karosseriebauer in Handarbeit knapp 50 Fahrzeuge mit zugelieferten Vier- und Achtzylindermotoren. Nicht bekannt ist, ob Exemplare erhalten blieben. Bereits 1929 stoppte die Wirtschaftskrise weitere Pläne.



CHEVROLET

Die zu GM gehörende Marke wurde 1911 gegründet, benannt nach dem Rennfahrer und Techniker Louis Joseph Chevrolet. Der Name Chevrolet gewann mit Autos für das Volk schnell an Bedeutung. 1953 wurde ein Sportwagen mit Kunststoffkarosserie vorgestellt, dessen Geschichte bis in die heutige Zeit reicht und der das Gesicht der Marke bis heute maßgeblich mitbestimmt – die Corvette. Zunächst besaß sie einen Sechszylinder, dann dominierten Achtzylindermotoren.



CHRYSLER

1924 stellte Walter Chrysler das erste Auto mit seinem Namen vor, den Six, der ein großer Erfolg wurde. Die Firma wuchs rasch, übernahm Dodge und schuf die Marken De Soto und Plymouth. 1939 wurde ein Getriebe mit Flüssigkeitskupplung präsentiert, und im Jahr 1951 folgte der sehr leistungsstarke Hemi-Motor mit hemisphärischen Brennräumen. Ab 1998 war die Firma mit Daimler-Benz verbunden – bis 2009.



CITROËN

Das erste Automobil mit Namen Citroën erschien im Jahr 1919. Dieser Typ A avancierte zum ersten in Europa gebauten Großserienauto. Erkennungsmerkmal der Citroën war ein Markenzeichen mit einem Doppelwinkel, das die Verzahnung eines Zahnrad symbolisierte, denn bevor André Citroën mit dem Automobilbau begann, hatte er Zahnräder hergestellt. Den Typ Trèfle baute Opel in Lizenz als Laubfrosch.

Mit der Entwicklung des Traction Avant im Jahr 1934 begann für die französische Marke eine neue Ära, die von Modellen geprägt war, die zur Avantgarde des Automobilbaus zählten. Dazu gehörten der 11 CV, auch Gangster-Citroën genannt, der DS mit hydropneumatischer Federung und der exotische SM mit Maserati-Motor. Ebenso genial geriet der 1948 präsentierte 2 CV, der trotz niedriger Kosten für seine Klasse einen einzigartigen Federungskomfort bot.



COBRA

Der texanische Rennfahrer Carroll Shelby hatte die Idee, den britischen Roadster AC Ace mit einem amerikanischen V-Achtzylindermotor zu beflügeln. Zunächst baute er einen 4,2 Liter großen Ford-Motor ein. Zu späterer Zeit folgten hubraumstärkere Versionen. Die Fertigung lief 1962 an, den Namen Cobra hatte er erfunden. Mit der Coupé-Version wurde 1965 die internationale GT-Markenmeisterschaft gewonnen.



DAIMLER

Daimler zählt zu den ältesten britischen Autoherstellern. Die gekauften Patente von Gottlieb Daimler bildeten die Basis der 1896 gegründeten Marke, die bald mit eigenen Konstruktionen bis hin zum V-Zwölfzylinder-Motor oder mit Drehschiebermotoren von sich reden machte. Viele Adlige und das britische Königshaus gehörten zum Kundenkreis. 1960 ging Daimler eine Ehe mit Jaguar ein.

DATSUN

siehe Nissan



DE DION-BOUTON

Bekannt als Erfinder der nach ihm benannten De Dion-Achse, produzierte das Gemeinschaftswerk von Albert de Dion und Georges Bouton ab 1882 Fahrzeuge, zunächst mit Dampfbetrieb. Das De-Dion-Bouton-Motordreirad von 1897 wurde zum erfolgreichsten Motorfahrzeug seiner Zeit. Um die Jahrhundertwende gelang die Entwicklung eines erfolgreichen Benzinmotors, der auch in viele andere Fabrikate eingebaut wurde, zudem war De Dion-Bouton zu dieser Zeit der weltweit größte Automobilhersteller. Nach dem ersten Weltkrieg verlegte man sich zusehends auf Eisenbahnfahrzeuge und LKW, die PKW Produktion endete 1932.



DELAHAYE

Automobiles Delahaye produzierte ab 1894 zunächst im französischen

Tours, dann in Paris erst ein- und zweizylindrige Autos, bald Vierzylinder mit bis zu 4,4 Litern Hubraum. Bereits 1910 stellte Delahaye einen Monoblock-V6 mit Wasserkühlung vor. Seine Blütezeit erlebte das Unternehmen in den Dreißigerjahren, die überaus formschönen Sportwagen brillierten bei Rennen und stellten sogar Rekorde auf.

Ein Rennsieg 1938 von René Dreyfus auf einem Typ 145 gegen einen Mercedes-Benz Silberpfeil wirkte sich sehr positiv auf die Verkaufszahlen in Frankreich aus. Nach dem zweiten Weltkrieg konnte Delahaye nicht an alte Erfolge anknüpfen, wurde 1954 von Hotchkiss übernommen, der Name verschwand vom Markt.

DMC DELOREAN

Die DeLorean Motor Company, abgekürzt DMC, gegründet von John DeLorean, stellte 1981 und 1982 den DMC-12 her, einen Sportwagen mit Flügeltüren, Edelstahlkarosserie und einem 2,8 Liter V6-Motor mit 132 PS. Die Produktion im irischen Dunmurry verschlang etwa 130 Millionen Pfund Subventionen, etwa 9000 Autos wurden gebaut, damaliger Verkaufspreis je 25000 Dollar.



DKW

Der Däne Jörgen Skaftø Rasmussen baute zunächst Motorräder, bevor er 1928 ein DKW-Automobil herausbrachte. 1932 wurde DKW Teil der Auto Union, Rasmussen musste aussteigen. Die Vorkriegsmodelle hatten fast alle eine Sperrholzkarosserie mit Kunstlederbezug. Untrennbar mit DKW ist der Zweitaktmotor verbunden, der auch die Modelle nach dem Krieg motorisierte. 1968 entstand der letzte DKW, ein Munga-Geländewagen.



EMW

Das BMW-Werk in Eisenach wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der Sowjetischen AG Awtowelo weiterbetrieben. Gebaut wurden BMW 321 und Zweiräder des Typs R 35. Aus dem BMW 326 entwickelte man den 340 und baute ferner den 327

weiter. 1952 wurde die Firma wieder deutsch, durfte aber nicht mehr das BMW-Signet verwenden. Nun hießen die Fahrzeuge EMW (Eisenacher Motoren-Werke). Basierend auf der bewährten Technik des Sportwagens BMW 328 erfolgte ab 1951 die Entwicklung einer völlig neuen Rennwagenengeneration in der DDR. Bis 1956 zählten die AWE-Rennsportwagen aus Eisenach in ihrer Klasse zu den erfolgreichsten und schnellsten Typen der Welt für die 1,5-Liter-Klasse.

ENZMANN

Eine in einem Stück aus Kunststoff gefertigte Karosserie, montiert auf einem Fahrgestell vom VW Käfer – das ist der Enzmann Spider. Die Inspiration soll vom Porsche 550 Spyder stammen, insgesamt 100 Fahrzeuge sollen zwischen 1953 und 1968 gebaut worden sein, als ganz offener Spider, als Cabriolet mit Verdeck sowie als Hardtop-Version. Entworfen vom Schweizer Landarzt und Hobby-Konstrukteur Dr. Emil Enzmann, machte erst die Weigerung von Volkswagen, dem eidgenössischen Kleinbetrieb weiterhin Chassis zu liefern, der Produktion des türlosen Flitzers den Garaus.



EXCALIBUR

Der erste Excalibur entstand 1963 als Blickfang für Automessen unter der Regie von Studebaker auf einem Studebaker Chassis und mit 290 PS starkem Studebaker-V8. Er war optisch angelehnt an den 1928er Mercedes SS. Als Produzent von Show-Cars mit Großserientechnik unter einer Oldtimer-Hülle überlebte die Marke Excalibur auch nach dem Ende von Studebaker, dann meist mit getunten Motoren von Chevrolet, die sonst unter den langen Hauben von Corvette oder Camaro zu finden waren. Auch Nachbauten der Cobra oder gar ein optisch an den Bugatti T35B angelehntes Modell finden sich unter dem Excalibur-Label.



FACEL VEGA

Die französische Firma Facel Vega begann 1954 mit dem Bau von Luxuswa-

gen. Facel steht für Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire und ist der Name eines Unternehmens, das Jean Daninos 1938 gegründet hatte, und das unter anderem Karosserien fertigte. Vega ist vom gleichnamigen Stern abgeleitet.

Zu den exklusiven Autos mit achtzylinderigen US-Motoren gesellte sich 1959 die kleinere Facellia mit einem Vierzylinder-Doppelnockenwellen-Aggregat. Dieses technisch anfällige Fahrzeug leitete das Aus der Marke ein. Der Umstieg auf einen Volvo-Motor im Jahr 1962 kam zu spät. Letztes Modell war der Facel 6 mit Austin-Healey-Triebwerk. 1964 lief die Produktion aus.



FERRARI

Nach der Trennung von Alfa Romeo gründete Enzo Ferrari im Jahr 1939 die Auto Avio Costruzioni, die den Tipo 815 herausbrachte. Erst 1946 tauchte Ferrari als Markenname auf, der bis heute zahllose Siegerlisten bedeutender Rennen anführt. Die Straßensportwagen, die erst ab dem 250 GT in größerer Stückzahl entstanden, profitierten stets direkt von den im Motorsport gesammelten Erfahrungen. In der Formel 1 ist Ferrari das einzige Team, welches sich seit 1950 ohne Unterbrechung beteiligt. Auch in der Markenweltmeisterschaft war Ferrari 13 Mal erfolgreich, neun Mal gewann ein Auto aus Maranello in Le Mans.

Zu den legendären Modellen zählen der 250 GTO (1962–1964), der 365 GTB/4 „Daytona“ (ab 1968) und der F40 (1987–1992). Der erste Mittelmotor-Seriensportler trug den Markennamen Dino. 1967 debütierte der nach Ferraris 1956 verstorbenen Sohn Alfredo („Dino“) benannte 206 GT. 1971 folgte mit dem 365 GT4 BB der erste Ferrari mit Mittelmotor. Der V12 ist vom Formel 1 abgeleitet.



FIAT

Fiat ist die Abkürzung von Fabbrica Italiana Automobili Torino – ein 1899 gegründetes Unternehmen. Fiat hatte schon frühzeitig den Massen-Automobilismus

im Fokus, entwickelte einfache und robuste Gebrauchswagen wie den 501 von 1919 und leistete Pionierarbeit auf dem Gebiet vollwertiger Kleinwagen, wie der geniale Topolino und der Nachfolger Fiat 500 bewiesen. Aber auch Mittelklassefahrzeuge mit praktischen und sportlichen Eigenschaften trugen den Namen Fiat. Besonders in der Frühzeit baute das Werk durch Einsätze im Rennsport seinen Bekanntheitsgrad aus.

Das Fahrzeugprogramm wurde mit den Jahren immer umfangreicher, und so traten neben die praktischen Autos auch immer wieder hübsch gestylte Sportwagen. Ausflüge in die höheren Preissegmente wie mit dem 2800, dem 8V, dem Dino mit Ferrari-Motor oder dem 130 blieben ohne großen Erfolg.



FORD

Die Ford Motor Company entstand 1903. Henry Ford setzte auf die Massensorientierung, das Model T bildete den ersten Schritt. Auch das folgende Model A war ein großer Erfolg. Beide Typen wurden in den Zwanzigern auch in Berlin aus angelieferten Teilen montiert. In England war Ford schon seit 1911 vertreten, nun entschloss er sich, auch in Deutschland eine größere Automobilfabrikation aufzuziehen. Die Grundsteinlegung fand 1930 in Köln statt. Der Taunus von 1939 war die erste Eigenentwicklung der Kölner Werke.

Große Beachtung fanden der P 3 von 1960 mit stromlinienähnlicher Karosserie, genannt Linie der Vernunft, und der 1969 präsentierte Capri. Dieses Coupé hatte einen ähnlichen Erfolg wie der Mustang in den USA und war auch im Rennsport erfolgreich. Für ein sportliches Ford-Image sorgten besonders die GT 40 und die Ford-Motoren in der Formel 1.



GLAS

Eine Landmaschinenfabrik bildete die Wurzeln der Hans Glas GmbH, die sich mit dem 1954 vorgestellten Goggomobil dem Automobilbau zuwandte. Nach diesem sehr erfolgreichen Kleinwagen führte der Weg über das Modell Isar hin zu

größeren Autos wie der 04-Baureihe, deren Anfang der 1961 vorgestellte Typ 1004 bildete. Die 04-Modelle, die auch auf Rennstrecken von sich reden machten, waren die ersten Serienwagen mit einem Motor, dessen Nockenwelle von einem Zahnriemen angetrieben wurde. Das Flaggschiff im Glas-Programm war ein V-Achtzylinder-Coupé mit Frua-Karosserie. Frua kleidete ebenso die gelungenen Coupés 1300 GT/1700 GT ein.

Ende 1966 übernahm BMW das finanziell angeschlagene Werk und baute den GT noch bis 1968 mit dem Motor des BMW 1600 TI weiter.



GEORGES IRAT

Die französische Marke produzierte in den Dreißigerjahren etwa 40 Autos, wohl überwiegend Roadster. Darunter befanden sich auch zumindest zwei Fahrzeuge mit Kompressor, denn diese sind aktuell noch erhalten. Der 1100er Vierzylinder des Modells MDS leistet in dieser Ausbaustufe etwa 55 PS. Er verfügt als weitere Besonderheit über ein Vierganggetriebe anstatt der nur drei Gänge bei den Modellen ohne Kompressor.



GORDON KEEBLE

John Gordon und Jim Keeble hießen die Initiatoren eines 2+2-Sitzers, der 1960 vorgestellt wurde, aber erst 1964 in Produktion ging. Bemerkenswert waren die hintere De-Dion-Achse, die damals noch nicht üblichen Scheibenbremsen rundum, das 5,4 Liter große Chevrolet-Triebwerk und die von Giugiaro entworfene Karosserie. Der Sportwagen vereinte britische Fahrwerkskunst mit amerikanischem Motorenbau und italienischem Design. Nach finanziellen Schwierigkeiten und einem Produktionsstopp 1965 wurden unter dem neuen Firmennamen Keeble Cars noch einige Exemplare gebaut. Insgesamt entstanden 99 Stück.



HANOMAG

Das Großunternehmen Hanomag (Hannoversche Maschinenbau AG) stieg mit dem 1924 vorgestellten Typ 2/10 PS

Pininfarina Cambiano SACHSEN CLASSIC Limited Edition 2023

Handgegossenes Aluminium, duftendes
Zedernholz, also dem klassischen
Material für Zigarren-Humidore und eine
patentierte Ethergraf-Spitze, bei der man
nur durch Oxidation schreibt, also aufgrund
des Kontaktes der Spitze zum Papier.
Der Schreibstrich erscheint wie mit Bleistift
gemacht, kann jedoch nicht verblassen im
Laufe der Zeit und schreibt unendlich lang
und das ohne Tinte oder Mine.
Bereits der italienische Genie Leonardo da
Vinci skizzierte seine Zeichnungen mit
einem Silberspitzen-Stift.



tinte-im-blut.de

SC. Lucht - PBS-Sales
& Trademarketing

Kasteler Straße 3
D-65203 Wiesbaden

Fon +49 (0)611-98 77 344
Fax +49 (0)611-98 77 343
Mobil +49 (0)179-923 90 24
info@tinte-im-blut.de

General Distributor for

pininfarina
Segno

WRITING & ACCESSORIES

in den Automobilbau ein. Es handelte sich dabei um einen fortschrittlich konstruierten Kleinwagen in Pontonform und mit Mittelmotor. Dem populären, im Volksmund Kommissbrot oder rollender Kohlenkasten genannten Wägelchen folgten größere, aber konservativ konstruierte Fahrzeuge.

1936 wurde ein Pkw mit Dieselmotor präsentiert. Die Krönung der Autoproduktion bei Hanomag stellte der sechszylindrige Typ Sturm dar, der ab 1934 in verschiedenen Karosserie-Varianten entstand. Nach dem Zweiten Weltkrieg sollte ab 1951 mit dem neuen Modell Partner die Pkw-Produktion wieder anlaufen – der Versuch scheiterte.



HILLMAN

Hillman ist ein Automobilhersteller aus dem britischen Coventry, der zur Rootes-Gruppe gehörte. Nach dem Beginn als Fahrradhersteller sattelte man 1907 auf PKW-Bau um, 1967 übernahm der amerikanische Chrysler-Konzern die Marke, der die Fahrzeuge ab 1976 auch unter seinem Namen verkaufte, Hillman verschwand. Bekanntestes Modell ist der Minx, der in verschiedenen Entwicklungsstufen und Formen von 1932 bis 1970 gebaut wurde. Das Modell Avenger überlebte unter dem Markennamen Chrysler, später sogar als Talbot. In den Fünfzigerjahren bis etwa 1961 wurden Hillmann-Minx auch in die damalige DDR importiert. Eine weitere Variante lief unter der Bezeichnung Singer Gazelle.



HORCH

August Horch gründete 1899 seinen ersten Betrieb in Köln. 1904 rief er die Horch & Cie. Motorwagenwerke AG in Zwickau ins Leben, wo einige sehr angesehene Modelle mit Vierzylindermotor entstanden. Nach Konflikten mit dem Aufsichtsrat verließ August Horch das Werk und gründete Audi. Die Firma Horch konzentrierte sich fortan auf exklusive und teure Automobile. Paul Daimler entwickelte zunächst als Nachfolger aller bisherigen Typen den 10/50 PS – der ers-

te deutsche Wagen mit Vierradbremzen. 1926 entwarf er einen Horch-Achtzylinder-Motor, der als Deutschlands erstes serienmäßiges Achtzylindertriebwerk eingesetzt wurde.

Wenngleich Horch 1931 einen Zwölfzylinder präsentierte, lag der Schwerpunkt auf Achtzylindermotoren, von denen über 30 000 Stück als V8 und als Reihentoren entstanden. Die ab 1935 gebaute Fünfliter-Version fand unter der Haube besonders prachtvoller Karossen Platz, erkennbar an der Typenbezeichnung 850 und höher. Seit 1932 gehörte die Marke zur Auto Union und machte Zwickau zum Zentrum des deutschen Luxusautomobilbaus der 30er-Jahre. Unter der Regie von Sachsenring tauchte der Markenname 1954 noch einmal auf – aber nur beim Musterwagen für den ab 1956 serienmäßig gebauten Sachsenring P240.



HONDA

Der japanische Motorradhersteller entschloss sich erst 1926 zum Bau von Autos. Dennoch konnte bereits 1965 der erste Sieg in der Formel 1 gefeiert werden. Obwohl Honda schon 1963 auf der IAA in Frankfurt vertreten war, begann erst 1967 mit dem hübschen Sportwagen S 800 der offizielle Import von Honda-Autos nach Deutschland. Der große Durchbruch gelang hierzulande mit dem Civic von 1973.

HUDSON

Als Hudson Motor Car Company firmierte der US-Amerikanische Hersteller von 1909 bis 1954 mit Sitz in Detroit. 1954 entstand aus Hudson und Nash Motors die Marke AMC, American Motors Corporation. Mal als eigene Marke, mal als Baureihe bezeichnet wird der Terraplane, ein elegantes Modell in der günstigeren Preisklasse. Andere Modelle von Hudson hießen Pacemaker, Metropolitan oder Super Six.



HUMBER

Die einstige Fahrradfabrik beschäftigte sich ab 1896

mit motorisierten Fahrzeugen und stellte eine britische Ausgabe des französischen Dreirads Leon Bollée her. Schon 1906 galt die als konservativ geltende Marke Humber als einer der wichtigsten englischen Autobauer. Ab 1932 gehörte sie zur Rootes Group. Zu den bekannteren Modellen zählen die in Adelskreisen geschätzte Pullman Limousine, der Snipe und der Super Snipe, der während des Zweiten Weltkriegs in der britischen Armee sehr verbreitet war. Der Super Snipe blieb bis 1967 im Programm, zuletzt mit einer amerikanisch angehauchten Karosserie und Dreiliter-Sechszylindermotor. Mittlerweile hatte Chrysler die Rootes Group übernommen, und 1976 verschwand die Marke Humber in der Versenkung.



IFA

Die drei Buchstaben stehen für „Industrieverband Fahrzeugbau und Ausrüstungen“. Unter dem IFA-Signet vereinten sich alle Kraftfahrzeuge, die ab 1948 in der sowjetischen Besatzungszone unter deutscher Leitung entstanden. Den entsprechenden Typenbezeichnungen wurden jeweils die Buchstaben IFA vorangestellt wie zum Beispiel IFA DKW F8. Zur IFA gehörten unter anderem die Zwickauer Werke von Horch und Audi sowie das Automobilwerk Eisenach (Wartburg).

INTERMECCANICA

Als Hersteller von Tuningteilen 1959 in Turin gegründet, entstand zunächst ein Formel Junior Rennwagen, bevor ab 1962 amerikanische Großserientechnik als Basis von selbst designten Sportwagen verwendet wurde. Der Ende der 60er-Jahre entstandene Indra, konstruiert von Firmengründer Frank Reiser, nutzte die europäische Technik des Opel Diplomat.

Der Name Indra geht auf einen Schlager von Udo Jürgens zurück, nicht etwa auf den österreichischen Ingenieur Dr. Fritz Indra. Die letzten Indra wurden 1974 produziert. Nach einer Zwischenstation in Kalifornien zog

die Firma ins kanadische Vancouver, wo bis heute Replicas bekannter Klassiker gebaut werden, vorwiegend Porsche 356 oder VW Kübelwagen.

INVICTA

Der in England beheimatete Hersteller Invicta produzierte von 1925 bis Ende der dreißiger Jahre sportliche Wagen mit Sechszylinder-Reihenmotoren zwischen 1,5 und 4,5 Litern Hubraum in kleinen Stückzahlen. Sie waren für ihre innovative Technik bekannt. Ende der 40er-Jahre lebte Invicta kurz wieder auf mit der nur in 16 Exemplaren gebauten Limousine Black Prince. 2004 versuchte man ein Comeback mit dem Sportwagen S1.



ISO

Die Wurzeln von Iso liegen in der Mailänder Firma Isothermos, die neben Kühlschränken auch Motorroller herstellte. 1953 brachte Iso einen Kleinwagen auf den Markt, der auch von BMW als Isetta in Lizenz gebaut wurde. Von 1955 bis 1962 zog man sich für einen kurzen Zeitraum aus dem Fahrzeugbau zurück, um 1962 mit dem Sportwagen Iso Rivolta – der mit einem großvolumigen amerikanischen V8 ausgerüstet war, und dessen Karosserie die Handschrift Giugiaros trug – in die Riege der italienischen Superautos aufzusteigen.

Besonders bekannt wurde das Modell Grifo, unter dessen zweisitziger Karosse jener 5,5-Liter-Chevrolet-V8 fauchte, der auch den Rivolta antrieb. 1968 erschien der Grifo sogar mit einem 390 PS starken, sieben Liter großen Motor. Iso wurde 1975 von der amerikanischen Firma Ennezeta übernommen.



JAGUAR

In den 20er Jahren baute William Lyons zunächst Motorradseitenwagen, die Swallow Sidecars. Danach rüstete die Firma diverse Fahrzeuge mit Spezialkarossen aus. Nach der Vereinigung mit der Standard Motor Company wurde 1931 der SS 1 vorgestellt. Der Markenname

Jaguar tauchte erstmals 1935 auf, als die Firma mit dem SS 90 ihren ersten Sportwagen präsentierte – aus dem der legendäre SS 100 hervorging.

Nach dem Krieg wurden zunächst Limousinen gebaut, bevor 1948 mit den XK-Modellen die sportliche Linie weitergeführt wurde. Auch im Motorsport sorgte Jaguar mit den C- und D-Type für Furore, die in den 50er-Jahren fünf Le Mans-Siege verbuchen konnten. Mit dem sensationellen E-Type brachte Jaguar einen faszinierenden Sportwagen zum günstigen Preis auf den Markt. 1961 war der Seriensportwagen mit der vom D-Type inspirierten Karosserielinie die Sensation auf dem Automobilsalon in Genf. Bereits ab 1959 setzte die sportliche Limousine Mk 2 neue Maßstäbe. Die Geschichte der sportlich eleganten XJ-Limousine begann 1968 und reicht bis in die heutige Zeit. Die Coupé-Tradition führte der XJ-S ab 1976 fort, der nach 20 Jahren Bauzeit vom XK 8 abgelöst wird.



JENSEN

Jensen wurde 1934 von den Brüdern Alan und Richard Jensen gegründet. Der erste Jensen erschien 1936. Im Jahr 1953 wurde der Typ 541 vorgestellt, der mit Kunststoffkarosse in Serie ging. Die letzte Version besaß einen Chrysler-V8, der auch den Interceptor von 1966 beflügelte, den es sogar mit Allradantrieb gab. 1976 meldete Jensen Konkurs an, 1983 entstanden unter neuer Leitung noch etwa 20 Interceptor.



KARMANN

Mit dem Kauf der Osnabrücker Wagenfabrik im August 1901 setzte Wilhelm Karmann den Grundstein für das heute weltbekannte Unternehmen. Schon 1902 wurden für Dürkopp erste Karosserien gefertigt. In den 20er-Jahren gewann Karmann durch die Zusammenarbeit mit Marken wie Adler, AGA, Buick, Citroën, Chrysler, Chevrolet, Hansa, Mercedes-Benz und Opel nicht nur national, sondern auch international

an Bedeutung – als Karosseriehersteller und als Cabrio-Spezialist.

Zu den bekanntesten Fahrzeugen mit Karmann-Karosserie zählen das VW Käfer Cabriolet, der 1955 erschienene Karmann-Ghia, der Porsche 356, die zwischen 1965 und 1989 gebauten BMW Coupés sowie die VW Scirocco I und II. Mittlerweile ist das Unternehmen mit eigenen Standorten in Deutschland, Portugal, Brasilien, Mexiko und den USA präsent. Der Name Karmann ist außerdem mit Fahrzeugen wie Mercedes CLK Cabrio, Chrysler Crossfire, Audi Cabrio und vielen anderen verknüpft.



KLEINSCHNITTGER

Paul Kleinschnittger baute ab 1950 in seinem Werk in Arnsberg/Westfalen mit zunächst 50 Mitarbeitern einen zierlichen Roadster. Das türlose Gefährt mit 125 cm³ großem Ilo-Motor besaß eine Aluminium-Karosserie und wog nur 150 Kilogramm. Der Wagen passte gut in die damalige Zeit und wurde fast 2000 Mal gebaut. Hätte man später einen der geplanten größeren Wagen nachgeschoben, wäre die Firma wohl länger am Leben geblieben. So aber war 1957 Schluss.



LADA

1966 schloss die Sowjetunion mit Fiat ein Abkommen über den Bau von Personenzugmaschinen. Ein Jahr später entstand an der Wolga in Togliatti ein völlig neues Werk, in dem die Volzhsky Automobilny Zavod (VAZ) ab 1971 den Shiguli produzierte, dessen Exportbezeichnung Lada war. Dabei handelte es sich um eine Lizenzfertigung des Fiat 124, die sich allerdings in einigen Details vom Original unterschied. Mit dem Geländewagen Lada Niva präsentierte das Werk Mitte der 70er Jahre seine erste Eigenentwicklung. Mit dem Samara ging 1985 ein frontgetriebener Pkw mit Schrägheck in Serie.



LAGONDA

Anfang des 20. Jahrhunderts stellte Lagonda

Erleben Sie den Sachsenring!



... und kommen Sie MIT SICHERHEIT
bei jedem Anlass gut an!



PKW-Sicherheitstraining



PKW-Sportfahrertraining



Racetaxi Porsche GT3 Cup



Motorrad-
Sicherheitstraining



Motorrad-
Sportfahrertraining



BMW M3 Drifntaxi



Formel ADAC Masters fahren



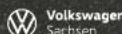
Supersportwagen fahren



Indoor Kart



BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring GmbH & Co. KG · Am Sachsenring 2 · 09353 Oberlungwitz

Sachsenring-Hotline: 03723 65330

Sachsenring.de

Leichtmotorräder und Dreiräder her. 1909 präsentierte Firmenchef Wilbur A. Gunn sein erstes Auto. Später errang Lagonda dank hervorragender Konstruktionen im Motorsport großes Ansehen. Großen Anteil daran hatte der 1935 zu Lagonda gestoßene Walter O. Bentley, der unter anderem einen V-Zwölfzylinder entwarf. 1947 übernahm Aston Martin die Firma.



LAMBORGHINI

Die von Ferruccio Lamborghini im Jahre 1963 in Sant'Agata Bolognese gegründete Firma ist eine Edelschmiede für Hochleistungssportwagen. Diese wurden zunächst nur mit Zwölfzylindermotoren ausgerüstet, im 1970 vorgestellten Urraco kam erstmals ein Achtzylinder zum Einsatz. Besonders spektakulär waren die Mittelmotoren Miura und Countach. Heute gehört Lamborghini als Teil der Audi AG zum Volkswagen-Konzern.



LANCIA

1906 begann der Rennfahrer Vincenzo Lancia mit dem Automobilbau. Seine Fahrzeuge, bevorzugt nach Buchstaben des griechischen Alphabets oder antiken römischen Straßen benannt, zeichneten sich oft durch fortschrittliche wie individuelle Technik aus – das Styling spiegelte eine schlichte Eleganz wider, wie etwa bei der Aurelia. Aber auch sehr sportliche Modelle wie der Stratos wurden gebaut. 1969 übernahm FIAT die traditionsreiche Marke.

LAURIN + KLEMENT

siehe Skoda



LINCOLN

LINCOLN

Nachdem Henry M. Leland Cadillac verlassen hatte, begann er mit seinem Sohn Wilfrid ab 1920 Luxuswagen unter dem Namen Lincoln zu bauen. Als die Firma in finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurde sie 1922 von Henry Ford übernommen. Seit 1923 vertrauen die amerikani-

schen Präsidenten auf Fahrzeuge der Marke Lincoln. Eines der bekanntesten Modelle ist dabei der Continental. Von 1932 bis 1948 gab es auch verschiedene Typen mit Zwölfzylinder-Motor. Mit 4,4 Liter Hubraum trieb ein solch exklusives Aggregat den ab 1936 gebauten, vergleichsweise populären Zephyr mit Stromlinienkarosserie an.



LLOYD

Die von Carl F.W. Borgward gegründeten Lloyd Motoren-Werke GmbH produzierten 1950 mit dem Lloyd 300 einen zeitgemäßen Kleinwagen, der wegen seiner Karosserie aus Kunstleder im Volksmund Leukoplastbomber hieß. Mit dem sehr erfolgreichen Typ 400 folgte schrittweise der Übergang zur Stahlblechkarosserie, der Zweitaktmotor wurde erst im Typ 600 von 1955 durch einen Viertakter abgelöst. Das letzte Modell der Firma, deren Geschichte mit dem Zusammenbruch der Borgward-Gruppe endete, war die kleine Heckflossen-Limousine Arabella.



LOTUS

Der Name der von Colin Chapman 1952 gegründeten Firma ist sehr eng mit dem Motorsport verknüpft. Schon 1963 wurde Jim Clark auf Lotus Weltmeister in der Formel 1, 1965 folgte Titel Nummer 2 für den Schotten. Die Straßensportwagen, zunächst nur als Bausätze angeboten, waren dank Kunststoffkarosserie und gutem Fahrwerk leicht, handlich und schnell. Zu den bekanntesten Typen zählen Elite, Elan und die Mittelmotorenwagen Europa und Esprit. In neuerer Zeit sorgt das leichte und schnelle Modell Elise für Furore.



MARCOS

Das Unternehmen wurde 1959 in Bedfordshire/England von Jem Marsh und Frank Costin gegründet. Die jeweils ersten drei Buchstaben der beiden Nachnamen bildeten den Markennamen Marcos. Costin, der zuvor im Flugzeugbau tätig war, hatte die Idee, Sperrholz auch im Rah-

menbau seiner radikalen, leichtgewichtigen Kleinserien-Sportwagen zu verwenden. Die Motoren unterschiedlicher Modelle lieferten Ford England, Triumph, Rover und später auch Volvo. Zwei Umzüge innerhalb weniger Jahre und Absatzprobleme in den USA führten 1970 zur Geschäftsaufgabe. Jem Marsh kaufte 1976 die Namensrechte und wagte 1981 einen Neustart mit Kit-Cars, musste aber im Jahr 2000 erneut Konkurs anmelden. Tony Stelliga kaufte die Konkursmasse auf, um wieder Marcos Sport- und Rennwagen zu produzieren. Der Markt war jedoch zu klein, und so musste Marcos 2007 endgültig aufgeben.



MASERATI

1914 gründeten die Maserati-Brüder die Società Anonima Officine Alfieri Maserati, die 1926 ihr erstes Auto präsentierte. Anfangs lag der Schwerpunkt auf Rennwagen, mit denen die berühmtesten Fahrer dieser Zeit zahlreiche Siege errangen. Nach dem Gewinn der Weltmeisterschaft anno 1957 durch Juan Manuel Fangio auf einem 250 F konzentrierte man sich mehr auf sportliche Straßenfahrzeuge wie den 3500 GT.

MATRA

Matra ist die Abkürzung von Mécanique Aéronautique et TRAction, gegründet 1941. Zunächst in der Luftfahrt tätig, übernimmt Matra 1964 den Sport- und Rennwagenhersteller René Bonnet und dabei auch das Modell Djet. 1970 ging der Vertrieb der Automobile an Simca, die französische Niederlassung von Chrysler, 1978 über die PSA-Gruppe zurück in den Matra-Konzern. Aus Simca wurde Talbot, weshalb die Autos fortan Talbot-Matra hießen. Bekannte Modelle: Matra 530, Simca-Matra Rancho, Matra Murena, Simca-Matra Bagheera. 1984 schloss Matra eine Kooperation mit Renault. Die ersten Generationen des Espace sowie des Avantage wurden bei Matra gebaut. Als Renault den Avantage einstellte und den Espace selbst baute, wurde das Werk 2003 geschlossen.



MAZDA

Gegründet 1920, produzierte die japanische Firma Mazda ab 1930 zunächst Motorräder, dann auch kleinere Lastwagen. Erst 1960 entstand der erste PKW, das kleine Coupé Mazda R 360 bereicherte den japanischen Markt. 1977 erschien der Mazda 110 S Cosmo mit Zweischeiben-Wankelmotor, basierend auf einem Lizenzvertrag mit NSU. Bis 2010 entwickelte Mazda den Wankelmotor weiter und verbaut ihn in zahlreichen RX-Modellen, mit dem RX 8 ging auch bei Mazda die Wankel-Ära zu Ende. Seit 1973 sind Mazda-Fahrzeuge in Deutschland zu haben, der seit 1989 gebaute MX-5 hat bereits Roadster-Geschichte geschrieben.

MELKUS MELKUS

Der Dresdner Ingenieur und erfolgreiche Motorsportler Heinz Melkus konstruierte 1969 ein Sportcoupé mit Mittelmotor. Der Melkus RS genannte Wagen basierte auf dem Wartburg 353 und besaß einen Zweitakt-Dreizylindermotor mit knapp einem Liter Hubraum. Im Jahr 1972 wurde der flache Sportwagen mit Kunststoffkarosserie und Flügeltüren durch einen Motor mit 1,1 Liter Hubraum aufgewertet.



MERCEDES-BENZ

Carl Benz und Gottlieb Daimler bauten 1886 unabhängig voneinander die ersten Benzin-Motorwagen. 1926 wurden die Firmen Benz und Daimler zur Daimler-Benz AG vereint, die Fahrzeuge hießen künftig Mercedes-Benz. Kurz zuvor hatte die Kompressor-Ära begonnen, die nun mit den SSK, SSKL und Silberpfeilen auf der Rennpiste beziehungsweise 500 K und 540 K in Kreisen der feinen Gesellschaft ihre Blütezeit erlebte. Ab 1931 gab es mit dem 170 ein preisgünstiges Mittelklassemodell. Die Typenbezeichnung 170 blieb nach dem Krieg im Programm. Später wurde das entsprechende Marktsegment mit dem Ponton besetzt. Besondere Anerkennung fanden nach wie vor die Wagen der Oberklasse wie der Typ 300,

der legendäre Sportwagen 300 SL oder der 600. Für sportliche Lorbeeren sorgten die Rennversionen des 300 SL und der W 196. 1972 feierte die S-Klasse als Flaggschiff-Baureihe ihre Premiere. Neuer Meilenstein ist der elektrisch angetriebene EQS mit einem cW-Rekord von 0,2.



MESSERSCHMITT

Aus dem Fend Flitzer, einem Dreirad-Einsitzer für Beinamputierte, entwickelte Fritz Fend einen Kabinenroller, der ab Frühjahr 1953 im Regensburger Messerschmitt-Werk entstand. Aus diesem KR 175 genannten Gefährt ging der verbesserte KR 200 hervor. Weil die beiden hintereinander sitzenden Passagiere unter einer Plexigaskuppel saßen, sprach der Volksmund von „Menschen in Aspik“. 1956 wurde das Regensburger Werk aus dem Messerschmitt-Konzern ausgegliedert. Fend führte ab 1957 die Produktion unter dem Firmennamen FMR weiter. In diese Ära fällt der 1958 vorgestellte vierrädrige Tiger – ein sehr wenigediges Gefährt, ebenfalls mit Zweitakt-Motor, das auch im Motorsport eingesetzt wurde.



MINI

Alec Issigonis war der Schöpfer eines 1959 vorgestellten Kleinwagens, der als Meilenstein in die Automobilgeschichte einging. Zunächst als Austin Seven und Morris Mini Minor vertrieben, wurde der Mini zu Beginn der 70er-Jahre eine eigenständige Marke. Die sportlichen Talente dieses Fahrzeugs hatten die ab 1961 gebauten Cooper-Versionen unter Beweis gestellt, unter anderem durch drei Siege bei der Rallye Monte Carlo. Mittlerweile gehört die Marke Mini zur BMW Group.



MG

MG steht für Morris Garages – wo man zunächst Morris-Wagen mit leichten Karosserien versah. 1924 tauchte erstmals das Oktagon als Markenzeichen auf, 1930 wurde die MG Car Company gegründet.

Die Stärke der Firma waren leichte offene Wagen zu einem günstigen Preis mit ausgeprägten sportlichen Talenten – wie diverse Rennerfolge belegten. Der 1962 vorgestellte MGB ist einer der beliebtesten Roadster.



MITSUBISHI

Das erste Mitsubishi-Automobil entstand 1917 und war ein stattdlicher Siebensitzer. In der Folgezeit konzentrierte sich die Firma überwiegend auf Lastautos und Geländewagen. Der Zweite Weltkrieg brachte eine lange Pause für den Fahrzeugbau, der erst wieder im Jahr 1959 aufgenommen wurde. 1974 begann die Mitsubishi Motors Corp. den Export nach Europa. Ab 1977 gab es auch in Deutschland Lancer, Celeste, Galant und Colt zu kaufen.



MORGAN

Die Geschichte der britischen Marke nahm ihren Anfang mit dem 1910 in Produktion gegangenen Threewheeler, dessen Nachfahren bis 1950 im Programm blieben. 1935 stellte die Firma ihr erstes Vierradfahrzeug vor, den Morgan 4/4. 1968 folgte schließlich der Plus 8, der formal und nicht zuletzt wegen seines Karosserierahmens aus Holz schon als Neufahrzeug wie ein Klassiker wirkte, aber von einem Rover-Achtzylinder vehement in Fahrt gebracht wurde.

MORRIS

Der britische Fahrzeughersteller Morris, 1913 gegründet und 1952 mit Austin zur British Motor Corporation (BMC) verschmolzen, stellte zunächst Fahrräder, dann zahlreiche populäre Automobile her. Bekanntestes Modell ist der Morris Minor, aber auch der große Viertürer Oxford, die Modelle Cowley und Isis sowie der berühmte Mini firmierten unter Morris. Letzterer ist indes eher unter dem Namen Austin bekannt. Die Ära endete 1984 mit dem letzten Modell Morris Ital.



NISSAN

Die Ursprünge von Nissan lassen

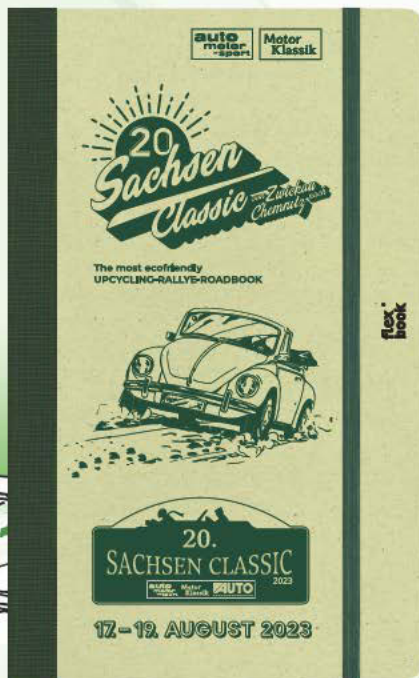


Sachsen Classic Limited Edition 2023

The most ecofriendly
UPCYCLING-RALLYE-ROADBOOK

Das handgebundene Ecosmiles-Notizbuch wird ausschließlich aus natürlichen Ressourcen hergestellt, welche aus dem kreativen Upcycling von landwirtschaftlichen Reststoffen stammt.

- Cover aus Kiwi
- Vorsatzblatt aus Kaffeesatz
- 192 Seiten aus Zitrusfrüchten



tinte-im-blut.de

SC. Lucht – PBS-Sales
& Trademarking

Kasteler Straße 3
D-65203 Wiesbaden

Fon +49 (0)611-98 77 344
Fax +49 (0)611-98 77 343
Mobil +49 (0)179-923 90 24
info@tinte-im-blut.de

General Distributor for

**flex[®]
book**

sich bis ins Jahr 1911 zurückverfolgen, als Kwaishisha Car Works ein Auto namens D.A.T. bauten. Nach diversen Fusionen mit anderen Firmen entstand 1933 die Jidosha Seizo Company, die kurz darauf in Nissan Motor Company umbenannt wurde. Die produzierten Autos hießen Datsun. Ende der 50er Jahre wurden die ersten Fahrzeuge aus Japan nach Europa verschifft. Im eigenen Land avancierte Nissan 1966 zum größten Autohersteller. Erst Anfang der 70er-Jahre kamen die Datsun-Fahrzeuge auch nach Deutschland. Nissan bot ein breites Typenspektrum an, darunter die sportliche und attraktiv gestylte Z-Reihe, die mit dem 350 Z aktuell weitergeführt wird. Ende 1983 hießen dann alle Fahrzeuge nur noch Nissan. Bereits in den 60er-Jahren war Nissan schon einmal als Markenname für die Datsun-Topmodelle verwendet worden.



NSU

Eine Strickmaschinenfabrik war die Keimzelle von NSU. Die Firma avancierte 1886 zum Fahrradhersteller, ums Jahr 1900 kamen Motorräder hinzu. Ab 1905 wurden Autos gebaut, zunächst nach belgischer Pipe-Lizenz. Im Jahr darauf entstand dann der erste „Original Neckarsulmer Motorwagen“. Besonders die NSU-Motorräder sammelten viele sportliche Lorbeeren, die Autos zogen nach – zum Beispiel siegte 1925 ein Sechszylinder-Wagen mit Kompressor beim Großen Preis von Deutschland für Sportwagen. Finanzielle Engpässe führten zum Ende des NSU-Automobilbaus. Fiat übernahm das neu in Heilbronn errichtete Werk und ließ dort Produkte aus eigenem Hause montieren, die als NSU-Fiat auf den Markt kamen. Die Neckarsulmer blieben mit Zweirädern gut im Geschäft, brachten dann aber 1957 wieder ein Auto heraus, den legendären Prinz. Geschichte schrieb NSU mit dem ersten Serienauto der Welt mit Wankelmotor – dem Wankel Spider –, und dem futuristischen Ro 80.



OPEL

Im Jahr 1862 gründete Adam

Opel eine Firma, die Fahrräder und Nähmaschinen erzeugte. Erst seine fünf Söhne begannen 1898 mit dem Automobilbau. Der Opel-Patent-Motorwagen basierte auf dem veralteten System Lutzmann, doch ab 1902 verwirklichte Opel eigene Konstruktionen. Bereits mit dem Doktorwagen erlangte die Firma den Ruf, zuverlässige Autos zu bauen. Erfolge bei Sportveranstaltungen unterstrichen dies. Zwar entstanden in der Frühzeit auch Luxuswagen, in Erinnerung blieben aber die kleineren Typen wie der schon am Fließband entstandene Laubfrosch.

1929 übernahm der US-Konzern General Motors das Ruder, 1935 wurde mit dem Olympia erstmals ein Modell mit selbsttragender Karosserie vorgestellt. Schon in den 30er-Jahren tauchten Namen wie Kadett, Kapitän und Admiral auf, ab 1953 gab es den Olympia Rekord. Das Opel-Programm glänzte stets mit Typenvielfalt. Neben der neuen Rekord-Baureihe (ab 1953) wurde der im neuen Werk Bochum gebaute neue Kadett (ab 1961) zu einer tragenden Säule im Modellprogramm. Als Flaggschiffe fahren die Limousinen der KAD-Baureihen (Kapitän, Admiral und Diplomat) ab 1964 vorneweg.

1968 folgte mit dem GT ein legendäres Modell. Nur zwei Jahre danach kam mit dem Manta die nächste Baureihe, die bis heute Kultstatus genießt. Im Sommer 1991 wurde die Kompaktbaureihe in Astra umgetauft. Seit August 2017 gehört Opel ebenso wie die britische Marke Vauxhall zur französischen PSA-Gruppe (Peugeot, Citroën, DS) und in diesem Verbund seit Januar 2021 zum multinationalen Stellantis-Konzern.

OSCA

Osca ist die Abkürzung für Officine Specializzate Costruzioni Automobili. Der Firmenname trägt den Zusatz „Fratelli Maserati Bologna“. Der italienische Hersteller wurde 1947 in Bologna von den Brüdern Maserati gegründet und baute bis 1967 Rennwagen und Sportwagen, überwiegend mit Vierzylindermotoren in kleinen Stückzahlen. Die anfangs

bis zu 100, später 120 PS starken Aluminium-Renner wogen lediglich 550 Kilogramm. Nur das Modell 2000 S wurde von einem Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben.

PACKARD

Packard war ein amerikanischer Hersteller großer, luxuriöser Wagen für wohlhabende Kunden mit Fertigung ab 1904 in Detroit. H-Kulissen-schaltung und ein Lenkrad anstelle des Lenkhebels waren frühe Innovationen, Anfang der 20er folgte ein V12-Motor, 1940 die erste Klimaanlage in einem Serienfahrzeug, dann Automatik und Sperrdifferential. Autos wie der Clipper glänzten mit außergewöhnlichem Design. Mit Studebaker fusionierte Packard 1954 zur Studebaker-Packard-Corporation.



PANHARD

Der französische Hersteller Panhard und Levassor produzierte von 1891 an serienmäßige Fahrzeuge mit Motor, ist somit zusammen mit Peugeot der älteste Fahrzeughersteller der Welt. Bis zur Fusion mit Citroën im Jahre 1967 wurden Autos für den zivilen Markt gefertigt. An Fahrzeugen mit Starrachsen wird bis heute der Panhardstab eingebaut, den Panhard und Levassor bereits zur Jahrhundertwende erfanden. Besonders erwähnenswert ist die Verwendung von leisen, starken Schiebermotoren und die breite Produktpalette vor dem Zweiten Weltkrieg, die auch Lastwagen, Schienenbusse, Flugzeugmotoren und gepanzerte Fahrzeuge umfasste. Erst in den fünfziger Jahren stellte sich Panhard auf die wachsende Nachfrage nach Kleinwagen ein, baute Modelle mit 750er-Zweizylinder-Boxermotoren, sogar mit Aluminiumkarosserie. Eines der letzten Modelle war der recht bekannte Panhard 24 CT, der auch optisch die Verwandtschaft zu Citroën nicht leugnen kann.



PEUGEOT

1890 begann Armand Peugeot mit der Entwicklung eines eigenen Ben-

zin-Kraftwagens, nachdem er ein Jahr zuvor mit Léon Serpollet ein dreirädriges Fahrzeug mit Dampfantrieb gebaut hatte. Bis zum Ersten Weltkrieg hatte die Firma bereits 30 000 Autos hergestellt. Parallel dazu setzte sich die Marke im Rennsport gut in Szene und gewann 1913 die 500 Meilen von Indianapolis.

Der Typ 201 von 1929 eröffnete die bis heute fortgeführte Reihe der Modellbezeichnungen mit einer Null in die Mitte. Im Jahr 1935 erregte der 402 wegen seiner aerodynamischen Karosserie überaus große Aufmerksamkeit. Für die Eleganz mancher Nachkriegskonstruktion sorgte der Designer Pininfarina, der erstmals am 403 von 1955 Hand anlegte. Mit dem fünf Jahre später präsentierten 404 trat die Marke wieder in der gehobenen Mittelklasse an, während der 204 von 1965 zum ersten Peugeot mit Frontantrieb wurde.



PLYMOUTH

Die Marke wurde 1928 von Chrysler ins Leben gerufen und bildete schnell die Basis des Konzerns. Schon 1934 wurde der millionste Plymouth fertiggestellt. In den fünfziger Jahren sorgte der Stylist Vergil Exner für attraktivere Karosserien. Er entwarf unter anderem den Belvedere und den Fury. Einen Namen hat sich Plymouth mit erschwinglichen Muscle Cars wie dem Road Runner gemacht.



POBEDA/GAZ

GAZ steht für Gorkovskij Avtomobilnij Zavod – ein russisches Automobilwerk, das 1932 mit Hilfe von Ford entstand und zunächst Ford A-Trucks in Lizenz baute. Ab 1946 lief in Gorki auch der GAZ M 20 vom Band, genannt Pobeda, was auf Deutsch so viel wie Sieg bedeutet. Diese schon während des Zweiten Weltkriegs geplante Mittelklasselimousine besaß einen exzellenten cW-Wert von 0,34 und war das erste in Serie gebaute russische Auto mit Pontonkarosserie. Viele dieser bis 1958 hergestellten Wagen liefen in der einstigen DDR als Behördenfahrzeuge und als Taxi.



PONTIAC

Die Firma Pontiac ging aus der Oakland Motor Company hervor, die seit 1909 zu General Motors gehörte. Das erste Auto mit Namen Pontiac stand auf der New Yorker Motorshow 1926. Pontiacs verkauften sich gut. Es wurden diverse Sechszylinder- und Achtzylindermodelle herausgebracht, und 1941 konnten 330 000 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Nach dem Krieg betonte Pontiac stets die günstigen Preise seiner Modelle: „The fine car with the low price.“

Den immer größer werdenden Wagen, wie etwa dem Bonneville, wurde Anfang der 60er-Jahre ein Kompaktauto namens Tempest zur Seite gestellt, das es mit Vierzylindermotor gab, aber auch mit V8. 1964 erschien der GTO, der als erstes wahres Muscle Car gilt. 1967 kam der Firebird als Antwort auf den Mustang von Ford. Bei vielen Modellen gab es Übereinstimmungen mit anderen GM-Produkten. Ein eigenständiges Pontiac-Modell war der ab 1983 gebaute Fiero mit Mittelmotor und Kunststoffkarosserie.



PORSCHE

Professor Ferdinand Porsche war zunächst für andere Autofirmen tätig. 1931 gründete er in Stuttgart ein Konstruktionsbüro. Die Geschichte von Porsche als Automobilhersteller beginnt 1948, als auf Basis des VW Käfer ein sportliches Auto entstand, das als Typ 356 ein großer Erfolg werden sollte. 1963 wurde der 911 vorgestellt, dessen Geschichte bis in die heutige Zeit reicht. Neben den Heckmotorwagen entstand Ende der sechziger Jahre der Typ 914 mit Mittelmotor, während der 924 (1976) und der achtzylinderige 928 (1977) mit einem Transaxle-Prinzip aufwarteten – also mit Frontmotor und einem an der angetriebenen Hinterachse sitzenden Getriebe.

Das sportliche Renommee der Firma beruht auf den zahlreichen und sehr erfolgreichen Einsätzen im Rennsport, dazu zählen allein 14 Marken- und Teamweltmeisterschaften sowie 19 Gesamtsiege beim 24-Stun-

den-Rennen von Le Mans – insgesamt gewannen Porsche-Fahrzeuge rund 25 000 Rennen und Rallyes in allen Klassen. Daran hat auch der seit 1990 ausgetragene Porsche Carrera Cup seinen Anteil, der in vielen Ländern der Erde ausgetragen wird. Drei Jahre später startete die Tradition des Porsche Supercup, ein Markenpokal im Rahmen von Formel-1-Rennen. 1999 wurde Porsche Leipzig gegründet, wo die Baureihen Panamera und Macan gefertigt werden.

RALLY

Unter dem Markennamen Rally wurden ab 1921 im französischen Colombe bei Paris sportliche Wagen mit zugelieferten Motoren gebaut. Das erste Modell war ein Kleinwagen mit Zweizylindermotor von Harley-Davidson. Ab 1924 sorgten Vierzylinder für Vortrieb, die meist von französischen Herstellern stammten. 1926 brachte Rally eine Kompressor-Variante mit 70 PS auf den Markt, 1927 sogar einen Achtzylinder mit 1100 Kubikzentimetern Hubraum. Doch die Konkurrenz war stärker, 1933 endete die Produktion.



RENAULT

1898 baute Louis Renault sein erstes Auto – bereits mit Kardanwellenantrieb. Im gleichen Jahr gründete er mit seinen Brüdern die Renault Frères, deren stetig steigender Umsatz auch den Rennerfolgen zu verdanken war, die Marcel Renault erzielte. Dieser verunglückte im Jahr 1903 jedoch tödlich, deshalb zog sich das Unternehmen vorübergehend vom Rennsport zurück.

Hauptsächlich wurden in den folgenden Jahren volkstümliche Mittelklassewagen gebaut – mit Ausnahmen wie dem 40 CV mit 9,1-Liter-Motor von 1921 oder dem 1929 präsentierten Achtzylindertyp Reinastella. Zu den bekanntesten Modellen nach dem Krieg wurden die Heckmotorwagen 4 CV, die Dauphine als damals meistverkauftes französische Auto sowie die Fronttriebler R4 und R16. Die zwei Letzteren verdankten ihren Erfolg größtenteils ihrer hohen Alltagsaug-

lichkeit – beide warteten mit einem höchst variablen und praktischen Innenraum auf. Das setzte die Regie ab 1972 auch beim R 5 um. Der kompakte Zweitürer lieferte auch die Basis für den breiten R 5 Turbo, der im März 1980 vorgestellt wurde. 1973 übernahm Renault zudem die Aktienmehrheit bei der Sportwagenmarke Alpine.



Das erste Riley-Automobil entstand in Coventry (UK) 1898, blieb aber nur ein Prototyp. Zunächst standen Dreiräder im Vordergrund, aber 1906 wurde wieder ein Auto entwickelt, das als Novum abnehmbare Speichenräder mit Zentralverschluß besaß – ein Patent, das zahlreiche andere Hersteller übernahmen. Riley galt stets als technisch innovativ und errang speziell in den 20er- und 30er-Jahren mit ihren kleinen und leichten Autos viele sportliche Erfolge. Den Grundstein legte Percy Riley, der mit seinem Bruder Stanley die Firma in Coventry neu gründete.

Percy war zugleich der Technikchef, mit dem Nine setzte er einen ersten Meilenstein. Ursprünglich als kompakter Familienwagen mit 1,1-Liter-Vierzylinder geplant, sorgte er als offener Sportwagen bei vielen Rennen und Rallies für Furore. Das entsprechende Sportmodell mit verkürztem Radstand hieß Brooklands. Der 12/4 kam 1934 auf den Markt. Doch die insgesamt unüberschaubare Modellvielfalt trieb die Firma in wirtschaftliche Probleme: 1939 übernahm Morris die Marke, die somit ab 1952 auch Teil der British Motor Corporation (BMC) wurde. 1961 erschien der Elf auf Mini-Basis. Acht Jahre später lief endgültig der letzte Riley vom Band.



ROLLS-ROYCE

Die Geschichte der Firma, die behauptete, das beste Auto der Welt zu bauen, begann 1904. Frederick Henry Royce hatte ein qualitativ hochwertiges Auto gebaut, worauf ihm Charles Steward Rolls eine Partnerschaft anbot. Zunächst wurde nur der Silver Ghost produziert. Vor dem Zweiten

Weltkrieg baute man keine eigenen Karosserien. Erst der Silver Shadow ab 1965 hatte eine selbsttragende Karosserie.



ROVER

Das erste Rover-Automobil entstand 1904, und schon vor dem Ersten Weltkrieg brachte es die britische Marke auf eine Vielzahl von Modellen. Später wurden die Rover oft als Rolls-Royce der Mittelklasse bezeichnet, was die Modelle P 5 und P 6 unterstrichen. Der 3500 SD 1 wurde 1977 zum Auto des Jahres gekürt. Land Rover und Range Rover setzten Maßstäbe bei den Geländewagen.



SAAB

1937 gegründet, begann der schwedische Flugzeugbauer und Rüstungsproduzent ab 1947 mit der Produktion von PKW. Saab ist die Abkürzung von Svenska Aeroplan Aktiebolaget. Erstes Modell war der Saab 92, der sich mit Frontantrieb und Zweitaktmotor am in Schweden beliebten DKW orientierte. Es folgte 1969 das Modell 99, das es von Anfang an nur mit einem Viertaktmotor gab, und aus dem der Saab 900 weiterentwickelt wurde. In Kooperation mit der Fiat-Gruppe wurde das größte Modell, der 9000 entwickelt. Im Joint-Venture mit General Motors entstand dann die zweite Generation des 900, der sich unter anderem mit dem Opel Vectra die Plattform teilte.

Nachdem sich GM nach erst kompletter Übernahme wieder gänzlich von Saab getrennt hatte, war die Zukunft erneut ungewiss. Auch eine Übernahme durch die holländische Firma Spyker und Gespräche mit chinesischen Investoren brachten keinen Erfolg. Ende 2011 meldete Saab Insolvenz an. NEVS, National Electric Vehicle Sweden, war vorübergehend Hoffnungsträger, 2013/2014 wurde in Trollhättan der Typ 9-3 wieder gebaut. Es sollte auch eine Elektroversion geben, aber dann gingen die Lichter – wohl endgültig – aus.



SEAT

Die heute zum Volkswagen-Konzern gehörende spanische Marke wurde 1950 gegründet. Das Staatsunternehmen produzierte ausschließlich Fiat-Lizenzbauten, das erste weitgehend selbst entwickelte Modell war der Seat Ibiza. In den Neunzigerjahren wurden sukzessive alle Fahrzeuge auf Plattformen entsprechender Modelle aus dem VW-Konzern umgestellt.

SINGER

siehe Hillman



SKODA

1895 begannen in Böhmen der Fahrradmechaniker Václav Laurin und der Buchhändler Václav Klement, Fahrräder und danach Motorräder zu bauen. Ab 1905 gehörten Laurin und Klement zu den Automobilherstellern. 1925 übernahmen die in Pilsen ansässigen Skoda-Werke das Ruder, und in der Folgezeit brachte die Marke einige angesehene Fahrzeuge auf den Markt. Bei Langstreckenfahrten und Rallyes bewiesen die Modelle Popular und Rapid ihre Zuverlässigkeit, und das gelang auch ihren Nachfolgern.

Nach dem Krieg verhalfen Octavia und Felicia den Skoda auch im Westen zu Ansehen. Mit dem Typ 1000 MB begann 1964 die Ära der Heckmotoren. Über 20 Jahre hielt Skoda an diesem Konstruktionsprinzip fest und präsentierte stets weiterentwickelte Modelle. Einen Erfolgsschub brachte 1987 der Wechsel zum Frontantrieb. Unter der Regie von Volkswagen begann ab 1991 für Skoda ein neues, großes Erfolgskapitel.



STEYR

Österreichs größte Waffenschmiede stellte nach dem Ersten Weltkrieg auf Autoproduktion um und präsentierte 1920 ihr erstes Fahrzeug. Steyr wurde sehr schnell zu einer hoch angesehenen Marke, zumal Konstrukteure wie Hans Ledwinka und Ferdinand Porsche für die Firma arbeiteten. Ab 1957 baute man den Steyr-Puch, der op-

tisch dem Fiat 500 glich, aber einen von Steyr entwickelten Motor besaß.



STUTZ

Harry Clayton Stutz hatte schon das eine oder andere Auto gebaut, bevor er 1911 einen Rennwagen auf die Räder stellte, der bei den 500 Meilen von Indianapolis einen beachtlichen elften Rang belegte. Die daraufhin gegründete Ideal Motor Car Co., die 1913 mit der Stutz Auto Parts Co. zur Stutz Motor Car Co. verschmolz, baute Replicas dieses Rennwagens. 1912 begann die Geschichte des Bearcat, der bald zum Traumsportwagen jener Ära wurde.

Stutz errang viele Rennerfolge und gehörte zu den US-Marken mit dem sportlichsten Image. Ab 1917 baute man eigene Motoren. Mitte der 20er-Jahre kamen luxuriöse Achtzylinder-Modelle hinzu, 1931 gehörte gar ein Achtzylinder-Viertventiler zum Programm. 1935 endete die Autoproduktion, doch 1970 wurde Stutz für den Bau des von Virgil Exner extravagant gestylten Blackhawk wiederbelebt – ein Auto mit in Italien gebauter Karosserie und amerikanischer V8-Technik.



STUDEBAKER

Schon 1852 bauten Henry und Clem Studebaker Pferdefuhrwerke. 1902 entstand bei Studebaker ein von Thomas Alva Edison entworfenes Elektroauto. Mit dem Übergang zu Ottomotoren stellte Studebaker zunächst kleinere Wagen her, hatte aber schon 1913 den ersten Sechszylinder im Programm. In den Dreißigern sicherte nur ein Zusammenschluss mit Lkw-Hersteller White ein Weiterleben der Marke, für die berühmte Designer wie Raymond Loewy und Virgil Exner arbeiteten. 1954 musste man sich mit Packard zusammentun. Zu den bekannten Modellen zählen der Champion, der Hawk sowie das Kunststoff-Coupé Avanti mit V8-Motor. 1964 erfolgte die Schließung des Werks in South Bend. Bis 1966 wurden in Kanada noch einige Studebaker produziert.



WIR BESCHRIFTEN KLASSIKER KLASSISCH...

**... und drucken mit modernster Technik für nahezu alle
Flächen und Dimensionen.**

EAST|print ist Ihr Druckpartner für Digitaldrucke und Werbetechnik aus Dresden. Wir bedrucken Schilder, Planen, Fahnen, Displaysysteme und vieles weitere genau nach Ihren Anforderungen. Mit neuester Technik, innovativen Ideen und handwerklichem Geschick produzieren wir für Auftraggeber in Dresden, Sachsen und auch deutschlandweit. Fahrzeuge folieren wir komplett oder partiell nach Ihren Vorstellungen.

NEU

Nach Umzug finden Sie uns jetzt hier:

Enderstraße 92 // 01277 Dresden // Telefon: 0351 82 87 55 - 0

oder unter

www.eastprint.de





SUBARU

Allradantrieb und Vierzylinder-Boxermotor sind untrennbar mit der japanischen Marke Subaru verbunden. Das Tochterunternehmen von Fuji Heavy Industries baut seit 1954 Autos und gilt als weltgrößter Hersteller von Allrad-PKW. Bis 2007 hatte Subaru in Deutschland nur allradgetriebene Autos im Programm, die nicht nur durch permanenten symmetrischen Vierradantrieb, sondern auch durch Spezialitäten wie bereits 1985 eine Berganfahrhilfe sowie eine Geländeuntersetzung überzeugten.

Die Stückzahlen sind in Relation zu den Mitbewerbern relativ klein, dafür ist die Kundenzufriedenheit bei Umfragen beeindruckend. Bis zum Rückzug aus der Rallye-Weltmeisterschaft im Jahre 2008 wurden je drei WM-Titel bei den Marken und den Fahrern gewonnen. Starke Märkte sind traditionell besonders bergige Länder. Von 2008 bis 2020 hatte Subaru auch einen Dieselboxer im Angebot, den einzigen Motor dieser Art in der Automobilgeschichte.



SUNBEAM

Der erste Prototyp eines Sunbeam-Autos entstand 1899, aber erst ein 1901 kreiertes Modell ging in Serie. Die britische Marke genoss bald große Anerkennung im Motorsport und konnte in den Zwanzigern sogar einige Geschwindigkeitsrekorde aufstellen. Sportliche Talente besaß auch der 1955 eingeführte Rapier, der sich als Dauerbrenner erwies und in weiterentwickelter Form bis 1976 gefertigt wurde. Mit dem Alpine von 1959 gelang ein attraktiver Sportwagen, den es auch als Tiger mit US-Achtzylindermotor gab.

SWALLOW

Die 1922 von William Lyons und William Walmsley in Blackpool gegründete Swallow Sidecars Co. war die Keimzelle von Jaguar. Zunächst baute man Motorradseitenwagen, dann kam die Produktion von Autos hinzu, weshalb die S.S. Cars Ltd ins Leben ge-

rufen wurde. Das ursprüngliche Unternehmen firmierte ab 1935 als Swallow Coachbuilding Co. Als Anfang der 50er Jahre die Nachfrage nach Seitenwagen stagnierte, fiel die Entscheidung zum Bau eines Sportwagens. Der offene Zweisitzer mit vielen Technik-Komponenten des Triumph TR 2 fand in den USA einen begeisterten Importeur. Dessen Tochter hieß Dorothy, was sich dann in der Typenbezeichnung wiederfand – Swallow-Doretti.

TALBOT

Gegründet 1903, führte die Clement Talbot Ltd. den Markennamen Talbot bis zur Gründung der STD (Sunbeam-Talbot-Darracq) 1919. Bis 1938, wo der Markenname erst einmal verschwand, wurden zuletzt unter der Ägide der Rootes-Gruppe diverse erst vier-, dann sechszylindrige Touren- und Sportwagen gebaut. Von Chrysler England 1980 reaktiviert, mit Simca, Matra und Sunbeam vereint, fiel der Name 1981 an PSA Peugeot-Citroen und verschwand erneut von der Bildfläche.



TATRA

In Nesselsdorf entstand bereits 1897 ein Automobil. 1921 wurde das Werk in Tatra umbenannt, und 1923 erschien der von Hans Ledwinka konstruierte revolutionäre Tatra 11 mit Einzelradaufhängung und Zentralrohrrahmen. Mit dem Typ 77 von 1933 begann eine Reihe von Limousinen mit luftgeköhltem Heckmotor – bis zum 603 in stromlinienförmiger Gestalt.



TOYOTA

Das erste Auto von Toyota entstand 1935. Lange Zeit wiesen die Toyota starke Parallelen zu amerikanischen Fahrzeugen auf. Richtig auf Touren kam die Produktion erst in den 60er-Jahren, und in den Siebzigern feierten Corolla, Corona, Carina und das Coupé Celica ihre Premiere in Deutschland. Den aufregenden 2000 GT hatten die Deutschen zwar in einem James-Bond-Film bewundern, aber nicht kaufen können.



TRABANT

Trabant

Nach dem Krieg wurden im Werk Audi zunächst Reparaturen durchgeführt, bis die Besatzungsmacht die Montage der Auto Union-Konstruktionen F8 und F9 freigab. Deren Karosserien aus Holz und Kunstleder brachten zwar Vorteile wegen des Mangels an Tiefziehblech, aber die Fertigungskosten waren hoch. Aus dieser Situation heraus entstand die Idee, ein Holzgerippe mit Kunstharzbeplankung zu bauen. Erstes Ergebnis war der 1955 in Serie gehende P 70 Zwickau, der erste deutsche in dieser Art hergestellte „Gebrauchswagen“.

Den nächsten Schritt bildete der Trabant P 50. Die Bodengruppe entstand im ehemaligen Horch-Werk, Karosseriebau und die Endmontage erfolgten bei Audi. Die beiden Werke firmierten unter VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (AWZ). Technisch modifiziert und ab 1964 als Typ 601 mit neuer Karosserie erreichte der Volkswagen Trabi eine Stückzahl von über 2,5 Millionen.



TRIUMPH

Mit Motorrädern fing es an, erst 1923 kamen Autos hinzu. 1928 wurde mit dem Super Seven ein Kleinwagen lanciert, in den folgenden Jahren bekam der Markencharakter auch sportliche Züge. Anfang der 50er-Jahre machte die TR-Reihe von sich reden. Der TR 2 war ein sehr preisgünstiger Roadster, der Nachfolger TR 3 war das erste englische Großserienauto mit vorderen Scheibenbremsen.



VAUXHALL

Das britische Unternehmen, das 1857 mit dem Bau von Schiffsmotoren begann, stellte 1903 sein erstes Automobil auf die Räder. Auf der Motor Show in London 1905 wurde das erste Vierzylinder-Modell gezeigt, 1910 folgte der erste Sechszylinder. Zu den bekanntesten Modellen der Frühzeit zählen der Prince Henry und der Typ 30/98. Vauxhall engagierte sich auch im Motorsport und zeigte sich techni-

schen Neuerungen aufgeschlossen. So besaß ein 1922 bei der Tourist Trophy eingesetzter Wagen einen Vierventil-Motor, und das kleine Sechszylindermodell Cadet wartete kurz nach seiner 1931 erfolgten Einführung als erstes britisches Auto mit einem synchronisierten Getriebe auf. 1925 war Vauxhall von General Motors übernommen worden, in den 30er-Jahren stiegen die Produktionszahlen drastisch an.

Nach dem Krieg, speziell in den 50ern, wirkten die Modelle sehr amerikanisch, wie etwa der Velox oder der Cresta. Der kleine Viva von 1964 basierte auf dem Opel Kadett, später entstanden dann fast alle Vauxhall aus Opel-Modellen.



VERITAS

Die Renn- und Sportwagenmanufaktur wurde in Hausen am Andersbach gegründet und nahm im März 1947 den Betrieb auf. Gründer war der ehemalige BMW-Rennleiter Ernst Loof. Sein kleines Unternehmen fertigt Rennsportwagen auf Basis von BMW 328. Vom RS baute die Firma zwischen 30 und 40 Exemplare, von denen einige auch ins Ausland verkauft wurden.

Der Versuch einer Produktion von Serienwagen scheiterte. So blieben die Rennsportwagen und später auch Rennwagen die einzige Einnahmequelle. Zu den erfolgreichen Fahrer der Marke gehörte Paul Pletsch, Deutscher Sportwagenmeister 1950 und Deutscher Rennwagenmeister 1951. Schon 1953 endet die kurze Historie von Veritas.



VOLKSWAGEN

Die Geschichte von Volkswagen beginnt mit dem Käfer, der zunächst KdF-Wagen (Kraft durch Freude) hieß und ab 1938 über spezielle Sparverträge verkauft wurde. Doch die Auslieferung der Autos erfolgte erst nach dem Krieg. Der von Ferdinand Porsche konstruierte VW galt seinerzeit als der modernste Kleinwagen und wurde zu einem Millionenerfolg. Das Kon-

zept mit dem luftgekühlten Heckmotor fand sich beim Bus wie auch bei den Typen Karman-Ghia, dem 1500 (Typ 3) und sogar dem 411 von 1968 wieder, wobei letzterer eine selbsttragende Karosserie und ein moderneres Fahrwerk besaß.

1970 begann die Produktion des von NSU übernommenen K 70, der zum ersten VW mit Frontantrieb wurde. Vorderradantrieb kennzeichnete ebenso die moderne VW-Generation, die mit Modellen wie Passat (ab 1973), Scirocco, Golf und Polo in den 70er-Jahren begann. Seit 1990 setzt das Volkswagen-Werk Zwickau die große Automobilbautradition in Westsachsen fort. Seit 2020 werden hier nur noch Elektroautos gebaut – ein weiterer Meilenstein in der Firmengeschichte.

VOLVO VOLVO

Der erste Volvo lief 1927 vom Stapel. Die ersten Autos der schwedischen Marke waren amerikanisch beeinflusst. Das Geld spielten vorwiegend die Herstellung und der Verkauf von Lastwagen in die Kassen. Erst mit dem 1944 präsentierten Typ PV 444 und dem folgenden PV 544, beide als Buckel-Volvo bekannt, gewann Volvo in Deutschland an Bedeutung. Beide Modelle, eigentlich als kleine wirtschaftliche Wagen konstruiert, bewiesen ihre sportlichen Talente auch bei Motorsportveranstaltungen. Der Amazon war aus ähnlichem Holz geschnitzt.

Zu den hübschesten Volvo zählt das P 1800 Coupé von 1959. Die späteren Volvo-Generationen folgten dem Firmenmotto „Sicherheit aus Schwedenstahl“, was die Typen 140 und 240 mit kräftigen Stoßstangen unterstrichen. Volvo hat zudem viel dazu beigetragen, dem Kombi als einstigem Handwerkerauto zu seinem heutigen Image als Familienmobil zu verhelfen. Die Sparte Personenwagen wurde 1999 an Ford verkauft und gehört seit 2010 zum chinesischen Konzern Geely. Produktion und Firmensitz befinden sich nach wie vor in Schweden.



WANDERER

Wanderer hießen bereits Fahrräder und Motorräder, als die Firma 1913 ihr erstes serienreifes Auto präsentierte – den Typ 5/12 PS, der als „Puppchen“ sehr populär wurde. Es folgten einige größere Wagen, an deren Entwicklung auch Ferdinand Porsche beteiligt war. 1932 kam die Wanderer Automobilabteilung zur Auto Union, 1942 endete die PKW-Produktion im Werk Siegmars (Chemnitz).



WARTBURG

Seit 1953 lief im früheren thüringischen BMW/EMW-Werk die Fertigung von Zweitaktautos. Es begann mit dem F9, ab 1955 wurden im Automobilwerk Eisenach (AWE) der Wartburg 311, später 312 und dann die Typen 353 sowie der 1.3 produziert. Der Name Wartburg, der bereits 1899 und um 1930 verwendet wurde, stammt von der berühmten Luther-Burg oberhalb von Eisenach.



WILLYS-OVERLAND

John North Willys gründete 1909 Willys-Overland, verkaufte aber erst 1914 das erste Auto unter seinem Namen – den Willys Knight mit Schiebermotor. Willys machte sich vor dem Zweiten Weltkrieg besonders mit preisgünstigen Fahrzeugen einen Namen. Wie auch Ford stellte die Firma während des Krieges für die US-Armee den Jeep her, aus dem sie dann eine zivile Version entwickelte, die sich großer Beliebtheit erfreute. Die zivilen Versionen von Willys-Overland gingen erst an die Marke Kaiser-Jeep über, dann an AMC, ab 1987 schließlich zu Chrysler.



Sie sind neugierig auf Platz 2 von 600 deutschen Museen in der Besucherzufriedenheit? Sie möchten einem Ort begegnen, der authentische Geschichte erzählt, weil er sich an einer originalen Fertigungsstätte befindet? Sie möchten eine einmalige Zeitreise durch inzwischen 119 Jahre Automobilbau unternehmen? Sie brennen darauf, die größte touristische Attraktion Zwickaus mit Millionen Besuchern aus der ganzen Welt kennen zu lernen? Dann sind Sie im August Horch Museum genau richtig.



August Horch Museum

Audistraße 7, 08058 Zwickau

Tel.: 0375 / 27 17 38 12

E-Mail: info@horch-museum.de

Web: www.horch-museum.de



Öffnungszeiten

Dienstag bis Sonntag 9:30 bis 17:00 Uhr
Montag geschlossen





Jubiläums-Tour



Vor über 100 Jahren begann die Tradition des Motorradbaus in Zschopau: Anfäng der 20er-Jahre präsentierte DKW sein erstes Motorrad. Daran erinnert die SACHSEN CLASSIC mit einem imposanten, erlesenen Feld historischer Motorräder. Sie sind ausschließlich am Donnerstag auf der ersten Etappe Zwickau-Sachsenring-Zwickau zu bewundern.

Das älteste Motorrad im Starterfeld stammt aus Zschopau: die DKW Sport aus dem Baujahr 1929. Es folgen etliche Maschinen, die in Zschopau gebaut wurden. Dazu zählen mit der SB 350, NZ 250 und NZ 350 drei Exemplare aus den 30er-Jahren, als DKW zum größten Motorradhersteller aufstieg.

Natürlich dürfen auch die Maschinen von IFA und MZ nicht fehlen, die die Tradition des Motorradbaus in Zschopau fortführten. Eine der jüngsten Motorräder im Starterfeld ist eine MZ ETZ 150 (Baujahr 1988). Sie folgt der Zweitakttradition der Zschopauer mit einem 12 PS starken Einzylinder. Aus dem gleichen Jahr stammt ein rares Highlight: eine Melkus ME150 Enduro.

Dieter Döhler



1

DKW Sport

500 ccm, 2-Zyl. 18 PS, Baujahr 1929

Torsten Nicolai



2

Zündapp K800

800 ccm, 4-Zyl., 22 PS, Baujahr 1934

Gerd Bachmann



3

Ardie RBZ 205

200 ccm, 1-Zyl., 6,5 PS, Baujahr 1935

Helmut Voigt



4

DKW SB 350

350 ccm, 1-Zyl., 11 PS, Baujahr 1937

Jörg Hutschenreuter



5

DKW NZ 250

250 ccm, 1-Zyl., 9 PS, Baujahr 1938

Henry Flechsig



6

DKW NZ 350

350 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1939

Heiko Müller



BMW R 12

745 ccm, 2-Zyl., 20 PS, Baujahr 1941

Ulrich Mocker



MZ EMW R35

340 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1952

Swen Roder



AWO 425 T

250 ccm, 1-Zyl. 10 PS, Baujahr 1953

Hans-Jörg Schubert



IFA RT 125/1

125 ccm, 1-Zyl., 5,5 PS, Baujahr 1954

Reiner Vetterlein



Adler MB 250

250 ccm, 2 Zyl., 18 PS, Baujahr 1954

Matthias Pürzel



Simson AWO 425T

250 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1954

André Pösch



13

EMW R35/3

340 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1954

Henry Kehrer



14

Pannonia 250 DE-LUXE/DUNA

250 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1955

Stefan Göschel



15

AWE EMW R35/3

350 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1955

Kai Ahrent



16

DKW RT 175

175 ccm, 1-Zyl. 10 PS, Baujahr 1955

Peter Weiß



17

EMW EMW R35/3

350 ccm, 1-Zyl. 14 PS, Baujahr 1955

Gunnar Graupner



18

AWO 425 T

250 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1955

Harald Hauswald



19

AWO T425

250 ccm, 12 PS, Baujahr 1955

Heinz Koppisch



20

Auto Union RT250S

250 ccm, 15 PS, Baujahr 1956

Eberhard Kronstein



21

IFA BK 350 Gespann

350 ccm, 2 Zyl., 16 PS, Baujahr 1957

Uwe Weichert



22

MZ BK 350

350 ccm, 2 Zyl., 17 PS, Baujahr 1958

Hans-Peter Hinke



23

AWO 425 Sport

250 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1958

Claus Seltmann



24

MZ RT 125/3

125 ccm, 1 Zyl., 6,5 PS, Baujahr 1958

Georg Gottwald



25

Jawa 354/4

350 ccm, 02 Zyl., 16 PS, Baujahr 1958

Gerd Lewey



26

AWO T425

250 ccm, 12 PS, Baujahr 1958

Andreas Grune



27

Jawa 356

175 ccm, 1-Zyl., 7 PS, Baujahr 1959

Ullrich Jahn



28

Jawa-CZ 354

350 ccm, 2-Zyl., 18 PS, Baujahr 1959

Jürgen Bär



29

Pannonia TLF 250 deLuxe mit Duna OK2

250 ccm, 1 Zyl., 14 PS, Baujahr 1959

Jürgen Struck



30

IWL SR59 Berlin

125 ccm, 1-Zyl., 9 PS, Baujahr 1960

Gotthard Tröger



31

MZ ES 250

250 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1960

Arnd Schubert



32

Simson 425 S

250 ccm, 1-Zyl., 15 PS, Baujahr 1961

Jeff Heinze



33

CZ 455

250 ccm, 1-Zyl., 13 PS, Baujahr 1961

Steffen Wenke



34

IWL SR 59 Berliner Roller

150 ccm, 1-Zyl., 7,5 PS, Baujahr 1962

Walter Huster



35

IWL TR 1 Troll

200 ccm, 1-Zyl., 10 PS, Baujahr 1963

Jens Stehr



36

IWL TR 1 Troll

150 ccm, 1-Zyl., 9 PS, Baujahr 1964

Dieter Hilbenz



37

MZ ES 150/1

150 ccm, 1-Zyl., 10 PS, Baujahr 1968

Armin Kunstmann



38

MZ ES 250/2

250 ccm, 1-Zyl., 17 PS, Baujahr 1969

Peter Künstler



39

MZ ETS 250

250 ccm, 1-Zyl., 19 PS, Baujahr 1973

Swen Vogel



40

MZ 250 GS

250 ccm, 1-Zyl., 28 PS, Baujahr 1975

Steffen Hempel



41

MZ ETS 250/1 G5

250 ccm, 1-Zyl., 28 PS, Baujahr 1975

Reiner Maß



42

MZ TS 250-1 Gespann

250 ccm, 1-Zyl., 19 PS, Baujahr 1978

Uwe Kukla



43

MZ TS 250 Seitenwagen

250 ccm, 1-Zyl., 19 PS, Baujahr 1980

Matthias Kröner



44

Honda CB400N

400 ccm, 2-Zyl., 27 PS, Baujahr 1980

Gert-Peter Pöhland



45

MZ ETZ 250 MZ Seitenwagen

250 ccm, 1 Zyl., 21 PS, Baujahr 1983

Frank Nutschan



46

Melkus ME150 Enduro

150 ccm, 1 Zyl., 12,5 PS, Baujahr 1988

Peter Theurich



47

MZ ETZ-150

150 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1988

Wir wünschen allen Teilnehmern
der 20. SACHSEN CLASSIC
gute Fahrt, viel Sonne und wenig
Strafpunkte!

YellowTracker mobile Xtreme
Kompakt, robust, flexibel und langlebig



MEHR ZEIT FÜRS WESENTLICHE DANK **TELEMATIK**

TachoManagement | ZeitManagement | FlottenManagement
TachoDownload & Archivierung | Arbeitszeit- & Tätigkeitserfassung
Fahrzeugortung | Führerscheinkontrolle | Spesenabrechnung
Auftragsmanagement & Navigation | ObjektManagement | TrailerTelematik
Fahrerbewertung | SublizenzManagement | CAN-/FMS-Verbrauchsdaten

 **Telematikpartner der Classic Rallyes seit 2010**

Tradition & Moderne

Seit fast vier Jahrzehnten nimmt Motor Klassik die Leser mit in die faszinierende Welt klassischer Automobile, seit 20 Jahren beschreibt Youngtimer die so kunterbunte wie lebendige Szene der Klassiker von morgen.





Ausgabe 8/2023

Ferrari F40 und Porsche 959, Autos der Wirtschaftswunder-Jahre und das Propeller-Auto

Juli/Aug. 2023

Viersitzer-Cabrios, Kaufberatung Golf II und Alf im Rausch der Kiesplatz-Angebote



Fahrberichte

wie hier mit Audi Quattro, BMW M1 und Porsche Turbo bilden den Kern beider Hefte



Reise-Reportagen

sind für viele das Salz in der Suppe – hier mit einem 1925er-Mercedes auf Winter-Tour

Wenn ein Zeitschriften-Verlag, in dem reichlich hochoktanige Benzin-Literatur erscheint, von einem erfolgreichen Grand-Prix-Fahrer gegründet wurde, dann kann im Grunde nicht mehr viel schiefgehen. Und so konnte Paul Pietsch, als Verleger längst ebenso erfolgreich wie einst als Rennfahrer (siehe Kasten), zu Beginn der 80er-Jahre auf ein beeindruckendes Portfolio regelmäßig erscheinender Magazine blicken, darunter *auto motor und sport*, *sport auto*, *Motorrad* und *PS*.

Eines aber fehlte noch, befand der ewig junge Hausherr der Motor Presse Stuttgart: ein aktuelles Magazin für klassische Automobile. Schnell fand sich eine Handvoll ein-



Regelmäßig erscheinende Sonderhefte wie der Kauf-Ratgeber runden das publizistische Programm ab



Messe-Auftritte

verstärken den Dialog. In Stuttgart gab es eine Rallye-Mitfahrt im Käfer zu gewinnen

schlägig verdächtiger Redakteure, die sich offenbar schon seit einiger Zeit mit dem rostigsten Hobby der Welt befassten und nach Redaktionsschluss gerne Schweller schweißten oder die Vergaser einstmals erfolgreicher Rennmotoren penibel justierten.

Im August 1984 wurde dann der Öffentlichkeit die Erstausgabe von Motor Klassik präsentiert – auf dem Oldtimer-Grand-Prix natürlich, schließlich sollte man nie seine sportlichen Wurzeln vergessen. Selbst dem Wochenmagazin Spiegel war dies eine Geschichte wert, und die Auflagenentwicklung zeigte rasch, dass der Verleger Paul Pietsch mal wieder den richtigen Riecher gehabt hatte: Ab 1985 erschien Motor Klassik monatlich.



Leserläufe beim Oldtimer-GP

lassen die Teams mit ihren Klassikern selbst Nordschleife und Grand-Prix-Kurs erkunden

So ist es bis heute geblieben, zwölf Mal im Jahr berichtet Motor Klassik aus der Szene, von Rennen und Rallyes und von Messen und Märkten. Dazu gibt es regelmäßig Reise-reportagen, Porträts, Service-Geschichten von Auto-Import bis Versicherung, ausführliche Kaufberatungen sowie vor allem: jede Menge Fahrberichte.

Dabei gehört es von Anfang an zur DNA des Magazins, dass die Redakteure die Klassiker selbst fahren, vom Vorkriegs-Alfa 6C 1750 über einen Volkswagen-Prototyp bis zum Willys Jeep. Gleiches gilt auch für reinrassige Rennwagen, egal ob Blitzen-Benz, Maserati-Formel-1 oder Porsche 917. Wieviele Autos die Redakteure selbst besitzen, bleibt



Track-Tests

mit Ikonen wie diesem Alfa 33 TT 12 führen nicht nur beim Redakteur zu erhöhtem Puls

Es gehört zur DNA von Motor Klassik und Youngtimer, dass alle Autos selbst gefahren werden – auch der 917

stets unklar, die Dunkelziffer sei jedenfalls hoch, munkelt man.

Und weil die Motor Klassik-Redakteure der Moderne keinesfalls finster gegenüberstehen und immer Lust auf neue Erfahrungen haben, gibt es seit nunmehr genau 20 Jahren das Schwestermagazin Youngtimer, das sich mit den Klassikern von morgen befasst und acht Mal im Jahr erscheint. Auch hier bilden Fahrberichte und Kaufberatungen das Rückgrat, dazu gibt es dieses spezielle Youngtimer-Lebensgefühl, das in jeder Ausgabe in Porträts oder Szene-Reportagen aufscheint.

War's das? Natürlich nicht. Neben Motor Klassik und Youngtimer bringt die Redaktion jedes Jahr mehrere dicke Sonderhefte heraus, darunter verschiedene Kauf-Ratgeber

zu einzelnen Marken, Herkunftsländern oder nach Preisen gestaffelten Klassikern, außerdem Reise-Sonderhefte, Schrauber-Anleitungen und vieles mehr. Dazu werden ganz zeitgemäß die digitalen Kanäle bespielt vom Online-Auftritt unter dem Dach von auto-motor-und-sport.de oder dem Online-Marktplatz motor-klassik.de bis hin zu den üblichen Social-Media-Kanälen.

AKTIV AM LENKRAD

Und damit das alles nicht zu theoretisch wird, bringen wir gern Leben in die Bude und nehmen unsere Leser mit: Neben unseren mittlerweile vier Rallyes organisieren wir Leserläufe beim Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring und bei den Classic Days im Düsseldorfer Green Park sowie spezielle Fahrtrainings für Klassiker im ams-Fahrsicherheitszentrum am Ring. Aus einer monatlich erscheinenden Rost-Revue ist somit seit 1984 ein kleines Universum entstanden, in dem der Leser und die Liebe zu klassischen Automobilen klar im Mittelpunkt stehen.

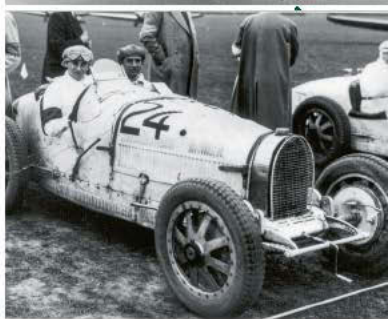
hjj

„Aus der Liebe zum Motorsport ist alles entstanden“

Bevor Paul Pietsch einer der erfolgreichsten Verleger überhaupt wurde, sammelte er serienweise Siege im Rennsport. Beides gehört zusammen.

Halbe Sachen waren mit ihm wohl nie zu machen: Statt sich mit kleineren Klassen abzugeben, stieg der am 20. Juni 1911 in Freiburg geborene Paul Pietsch gleich ganz oben ein, gewann auf einem Bugatti 35 beinahe sein erstes Rennen und kämpfte fortan auf Augenhöhe mit den besten Fahrern seiner Zeit, darunter Caracciola, Rosemeyer und Nuvolari. Wenn das damals widerborstige Material hielt, fuhr er bei jedem zweiten Einsatz aufs Treppchen und siegte zwischen 1932 und 1952 in 24 von 102 Rennen.

Dabei darf man nicht vergessen, dass die Alfa, Auto Union, Maserati und Veritas seinerzeit brandgefährliche Biester waren, die mehr als einen Top-Fahrer das Leben kosteten. Auch Pietsch erlitt furchterregende Unfälle, doch zum Glück war sein Schutzengel stets zur Stelle. Ein Quäntchen Glück hatte er sicher auch, als er 1946 mit demselben Wagemut „Das Auto“ gründete, aus dem dann auto motor und sport wurde. Doch am Ende ist das Glück immer auch mit den Tüchtigen.



Strahlender Sieger

Wenn sein Auto hielt, war Pietsch meistens vorn

Erster Einsatz

Im Bugatti 35 verpasste er 1932 knapp den ersten Sieg

Mythische Marke

Auf Veritas wurde Pietsch zwei Mal deutscher Meister

DANK

Vielen Dank an die Helfer



Ein herzliches Dankeschön an all die engagierten Helferinnen, Helfer und Mitwirkenden, die mit ihrem Einsatz dafür sorgen, dass die 20. SACHSEN CLASSIC für alle Teams zu einem unvergesslichen und unverwechselbaren Erlebnis wird.



MOTORSPORTARENA MÜLSEN



**INDOOR ELEKTROBAHN
OUTDOOR LEIHKARTBAHN
ELEKTRO-PITBIKES
RESTAURANT & EVENT
MOTORSPORTSTRECKE**



f arenae.de @arena_e_muelsen

Fortsetzung folgt



3. LUXEMBOURG CLASSIC 29.–30. SEPTEMBER 2023

Mini-Monarchie mit weitem Spektrum: Das Großherzogtum Luxemburg steht gewissermaßen für die große weite Welt, aber auch für stille Winkel, faszinierende Natur und geschichtsträchtige Bauwerke.

Das kleine große Land bietet wunderbare Erlebnisstraßen durch immer wieder wechselnde Landschaften - wie gemacht dafür, den Teams einer Oldtimer-Rallye besonders viel Fahrspaß zu bieten.

VORMERKEN: UNSERE CLASSIC-RALLYES 2024



11. PAUL PIETSCH CLASSIC 24.–25. Mai 2024

Auf den Spuren von Paul Pietsch und in seinem Geist erkundet die Rallye die schönsten Straßen seines badischen Heimatlandes. 2023 geht es wieder tief in den Schwarzwald hinein und durch die malerischen Gegenden des Badnerlands.



26. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON 4.–6. Juli 2024

Seit 1998 das Original: Auf den schönsten Strecken Vorarlbergs trifft sich Mille-Miglia-Geist mit Heimatfilm, majestätische Natur mit der Atmosphäre klassischer Rallyes. Im Fokus steht die Silvretta-Hochalpenstraße, die vor 70 Jahren eröffnet wurde.



21. SACHSEN CLASSIC 15. - 17. AUGUST 2024

Sachsen, die zweite Wiege des Automobilbaus in Deutschland. Die Rallye folgt mit dem „rollenden Museum“ den Spuren der Pioniere. Wo ist der Zuschauerzuspruch größer als entlang der rund 600 km langen Strecke mit Start im Automobilstandort Zwickau.





Unser Antrieb: **Pure Begeisterung** Energie:geladen

Wir bauen die Zukunft. Mit neuer Kraft treiben wir die Region an
und machen eine Vision zur Wirklichkeit: E-Mobilität für alle.

Elektromobilität aus Sachsen.





Entspannt unterwegs. Sicher finanziert.

Autokredit auf Nummer Sparkasse.

Mit uns finanzieren Sie Ihr Traumauto bequem online oder mit Top-Beratung in der Filiale. Jetzt Kredit sichern unter sparkasse-zwickau.de

Weil's um mehr als Geld geht.



**Sparkasse
Zwickau**