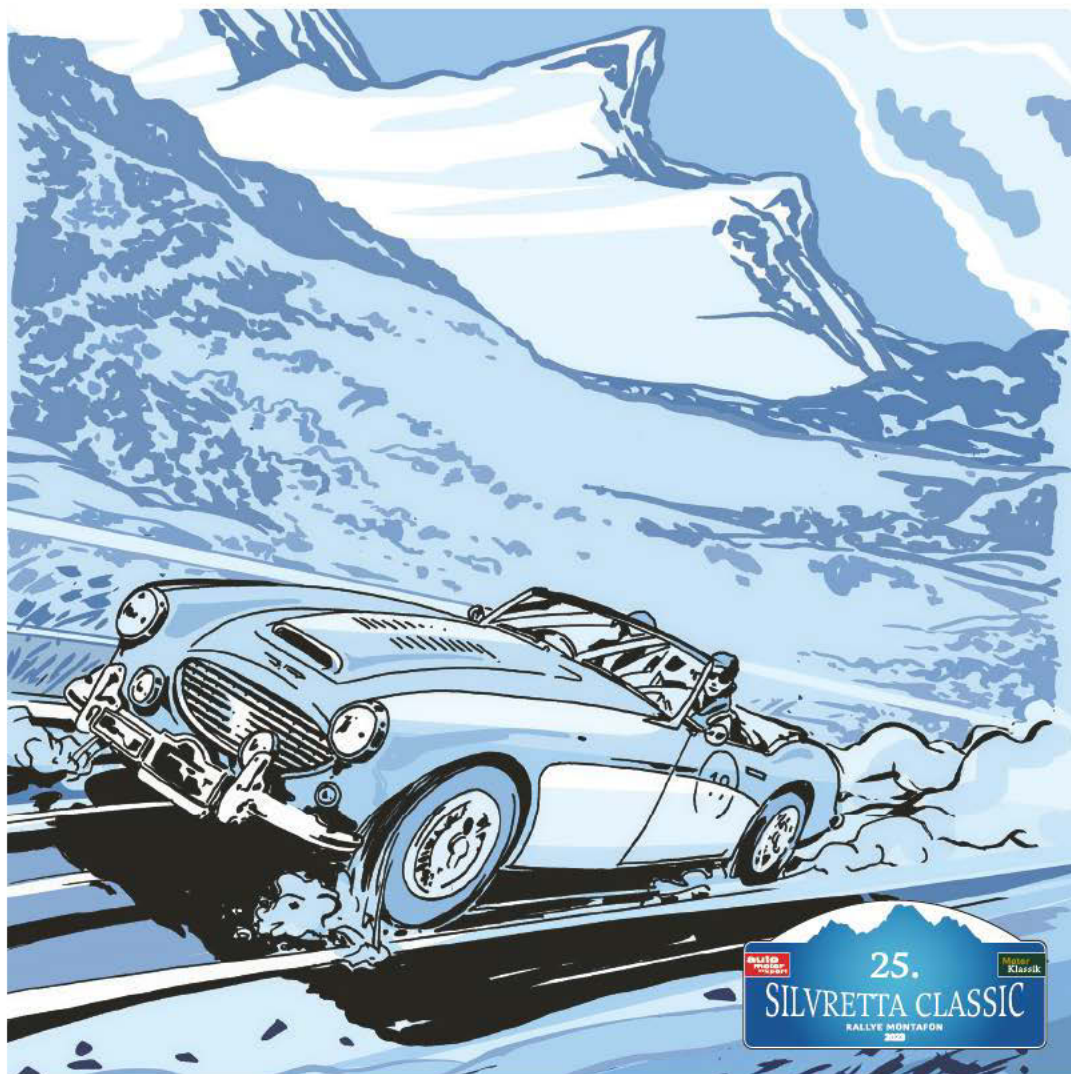


# 25. Silvretta Classic

RALLYE MONTAFON

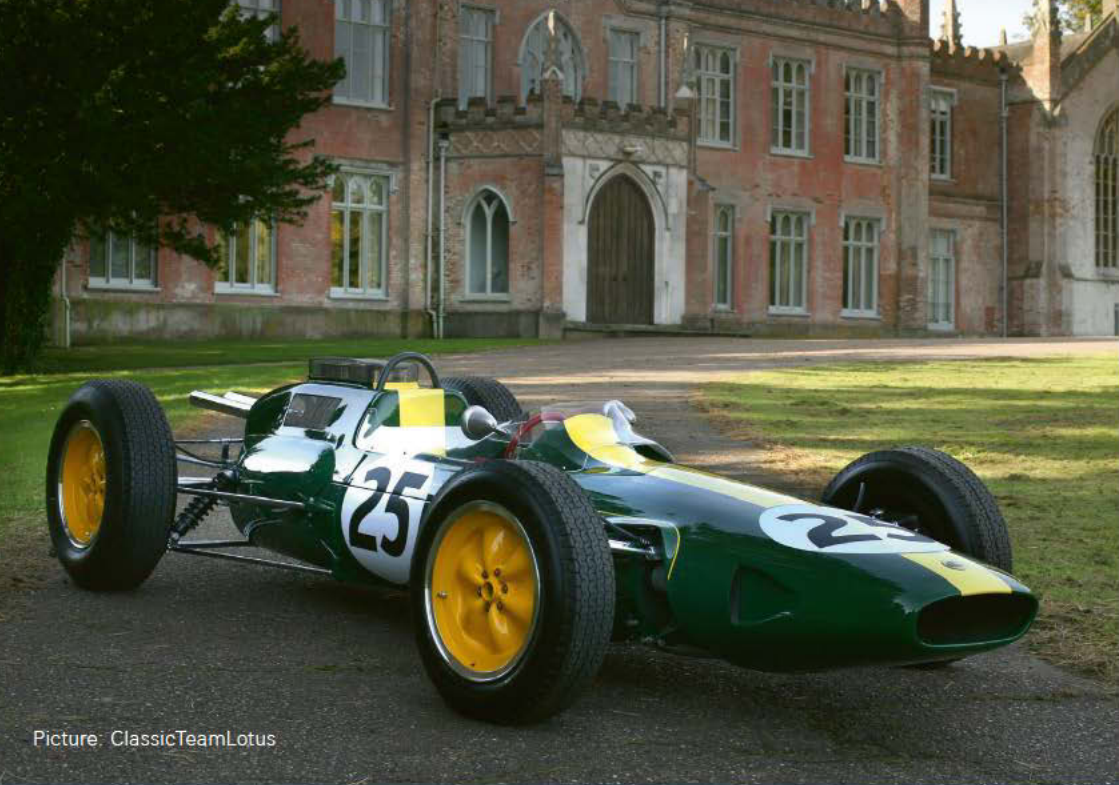
6.-8. JULI 2023



OFFIZIELLES PROGRAMM

*Teams • Autos • Strecken • Zeitplan*

[www.silvretta-classic.de](http://www.silvretta-classic.de)



Picture: ClassicTeamLotus

**We revisited our  
concept of green  
mobility since then.**

see. think. act.



# 25. Silvretta Classic Rallye Montafon 2023

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>4 Grußworte aus dem Montafon</b> von Heike Ladurner-Strolz, Martina Rüscher und Mag. Markus Wallner</p> <p><b>6 Grußwort Chefredaktion Motor Klassik und Organisationsleiter</b> Von Hans-Jörg Götzl und Harald Koepke</p> <p><b>8 Dank an die Sponsoren</b></p> <p><b>10 Zeitplan</b> Der Ablauf im Detail</p> <p><b>12 Strecke und Highlights Die Höhepunkte der Rallye</b></p> <p><b>20 Das Rallye-Poloshirt 2023</b> Passend gekleidet mit GPO</p> <p><b>22 Interview mit Feng Qingfeng (Lotus-CEO)</b> Faszination einer Traditionsmarke</p> <p><b>30 Jubiläum der Silvretta Classic</b> Rückblick von Bernd Ostmann</p> <p><b>40 Collecting Cars</b> Porträt der Online-Plattform</p> | <p><b>42 ZF in Le Mans</b> 100 Jahre Rennspektakel</p> <p><b>46 75 Jahre Jaguar-Sportwagen</b> Premiere des XK 120 in London 1948</p> <p><b>48 Spitzenuhren für Spitzenfahrer</b> Die Siegeruhren von Union Glashütte</p> <p><b>50 Kein Weg zu weit</b> Porträt des Norwegers Helge Dykesteen</p> <p><b>58 Teilnehmerkatalog</b> Die Autos auf einen Blick</p> <p><b>102 Großes Markenlexikon</b> Geschichten und Fakten</p> <p><b>134 Von Oldtimer bis Youngtimer</b> Die spannende Welt klassischer Autos bei Motor Klassik und YOUNGTIMER</p> <p><b>140 14 Jahre Rallyeorganisator</b> Harald Koepke geht in den Ruhestand</p> <p><b>144 Dank an die Helfer</b></p> <p><b>146 Vorschau</b> Die nächsten Classic Rallyes der Motor Presse Stuttgart</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## IMPRESSUM

### Veranstaltergemeinschaft:

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

### Organisations-Team:

Harald Koepke (Ltg.), Monika Brenner, Hans-Jörg Götzl, Charlotte Heim, Dirk Johae, Beate Köngeter, Ann-Kathrin Möller, Joscha Maier

### Sportliche Leitung und Routen-

planung: Jo Elsensohn

Roadbook: Jens Meinig

### Streckensicherung: RC Klostertal

(Thomas Liensberger)

### Team-Betreuer: Stefan Nowack

Team Zeitnahme: Leo Wilhelm (Leitung), René Fritzsche

Team Auswertung: Markus Wilhelm (Leitung)

Streckensprecher: Andreas Hoffmann und Johannes Hübner

### Für den Inhalt verantwortlich:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, D-70174 Stuttgart, Leuschnerstraße 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, Markus Stier

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

# 25. Silvretta Classic Rallye Montafon 2023



**Heike Ladurner-Strolz**

Aufsichtsratsvorsitzende  
Montafon Tourismus

***Liebe Teilnehmerinnen, liebe Teilnehmer,  
liebe Gäste,  
liebe Montafonerinnen und Montafoner!***

**D**as Montafon ist für Einheimische wie Gäste eine Heimat (...auf Zeit) mit vielen Besonderheiten und Vorzügen. Montafon Tourismus verstärkt dies mit dem „Er“-Lebensraummanagement. Das Miteinander steht hier ganz klar im Vordergrund.

Nur gemeinsam gelingt es auch die Silvretta Classic Rallye Montafon, organisiert von der Motor Presse Stuttgart, zum 25. Mal bei uns im Montafon durchzuführen. DANKE für dieses Vertrauen und die Treue zu unserem Tal.

Ein großes DANKE von Herzen gebührt auch allen guten Geistern, welche die Silvretta Classic Rallye Montafon ermöglichen und tatkräftig unterstützen.

Motorsport vom Feinsten verbunden mit der Montafoner Gastfreundschaft. Ich wünsche Euch allen wieder beeindruckende, vor allem unfallfreie Tage bei uns im Tal. Ein fairer Wettkampf und genussvolle Momente werden der Silvretta Classic Rallye Montafon hoffentlich wieder einen unvergesslichen Reiz geben.

Bis bald im Montafon ...



**Martina Rüscher,**  
**MBA MSc**  
Sportlandesrätin



**Mag. Markus**  
**Wallner**  
Landeshauptmann

### ***Faszination Silvretta Classic***

**S**eit der ersten Durchführung im Jahr 1998 ist die Silvretta Classic Rallye Montafon ein Magnet für Oldtimerfans aus nah und fern. In diesem Jahr geht die Classic Rallye bereits in ihrer 25. Auflage über die Bühne. Die „rollenden Kostbarkeiten“ der Automobilgeschichte lassen nicht nur die Herzen ausgewiesener Motorsportfans höherschlagen. Einzigartig macht die Veranstaltung die attraktive Streckenführung in der herrlichen Naturkulisse.

Unser Dank ergeht an die Veranstalter und die vielen ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich engagiert einsetzen. Eine erfolgreiche Durchführung dieses Events wäre ohne sie gar nicht möglich. Allen Aktiven wünschen wir eine erfolgreiche Rallye und viele schöne Begegnungen.

**Harald Koepke**  
Organisationsleiter  
Classic Rallyes



## Blick zurück nach vorn

**A**ls ich vor 20 Jahren zum ersten Mal bei der Silvretta Classic mitfahren durfte, war alles neu für mich, nur die Begeisterung für alte Autos nicht. Als ich 2009 zum ersten Mal diese Rallye leiten durfte, wurde mir zugeraunt, so ein Golf GTI sei doch kein richtiger Oldtimer. Nun, das hat sich gewandelt, und so darf sich der Traumwagen meiner jungen Jahre heute ganz selbstverständlich im Feld der begehrtesten Klassiker sehen lassen. Die Passion für das klassische Automobil ist nicht an Jahre gebunden.

Diese Passion ist es, die uns eint – von Partenen bis nach Brescia und weit darüber hinaus. Sie sorgt dafür, dass das Kulturgut Automobil nicht nur erhalten, sondern lebendig bleibt, erlebbar für alle in den Cockpits und an der Strecke. Für den Fortbestand und die Entwicklung unserer Rallyes wird in Zukunft mein Nachfolger sorgen. Freuen Sie sich mit mir auf ihn: Er teilt unsere Passion von Herzen. Willkommen Dirk Johae!

Ich sage Ihnen und Euch allen Danke, auf Wiedersehen – und wünsche eine großartige Jubiläums-Silvretta!



**Hans-Jörg Götzl**  
Chefredakteur  
Motor Klassik

## Feiertage im Montafon

**W**enn man sehen möchte, wie weit ein Ereignis zurückliegt, schaut man am besten in den Kleinanzeigenteil eines Magazins. Die Geschichte über die allererste Silvretta Classic erschien in Motor Klassik Ausgabe 7/1998, und bei den Anzeigen wurde ein Daytona für 210 000 Mark offeriert, ein 300 SL Roadster für 240 000 Mark und ein 911 Carrera RS für 67 500 Mark.

Es muss wohl tatsächlich schon ein Vierteljahrhundert her sein, dass wir mit gut 100 Teams am Fuß der Silvretta-Hochalpenstraße standen – mit klopfenden Herzen, ganz viel Ehrfurcht vor den hoch aufragenden Bergen und der bangen Hoffnung, dass nach mehr als einem Jahr Vorbereitung schon alles gut werde mit unserer ersten Rallye.

Es wurde alles gut, und in den folgenden Jahren und Jahrzehnten haben wir die Strecke immer mehr ausgeweitet und immer neue Routen im Montafon entdeckt. Und nun feiern wir, weil eine Ausgabe ausfallen musste, gleichzeitig 25 Jahre und die 25. Silvretta Classic Rallye Montafon – und dabei wünsche ich Ihnen ganz viel Spaß!

# LOTUS



# TECH

## INNOVATION CENTRE

### HIGHTECH ENTWICKLUNGEN AUS RAUNHEIM

LTIC – diese vier Buchstaben stehen für **Lotus Tech Innovation Centre**. Ganz in der Nähe des Frankfurter Flughafens arbeiten mittlerweile über 200 Ingenieurinnen und Ingenieure aus 27 Ländern an der Mobilität der Zukunft: Für die Marke Lotus werden hier neue Mobilitätskonzepte diskutiert und in die Tat umgesetzt. Prominentes Beispiel ist der neue **Lotus Eletre**, der noch in diesem Jahr auch auf die Europäischen Straßen kommen wird.

Der vollelektrische SUV wird die Dynamik, für die die Marke Lotus steht, genauso umsetzen wie ein neuartiges voll elektrisches Fahrgefühl mit exzellenter Beschleunigung und hohen Sicherheitsstandards. Wegweisend sind auch die elektronischen Komponenten, wie zum Beispiel Navigation, Connectivity (die Kommunikation mit anderen Fahrzeugen) oder eben überhaupt das gesamte Innenraumambiente.

Das Hessische Entwicklungszentrum **LTIC** in Raunheim arbeitet hier mit anderen globalen Entwicklungszentren von Lotus zusammen und ist stolz auf den exzellenten Standort – mitten in Deutschland.

Herzlichen Glückwunsch an das tolle Team der Motorpresse, das die Silvretta Classic organisiert!

PARTNER



# Dank an die Partner

*Wir danken allen Sponsoren und Personen, Institutionen, Gemeinden, Vereine und Unternehmen für ihre Unterstützung. Ohne sie wäre es nicht möglich gewesen, die 25. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON im Sinne Paul Pietschs zu veranstalten: „Aus der Liebe zum Motorsport ist alles entstanden“.*

***Herzlichen Dank!***



## UNSERE PARTNER

**UNION**  
GLASHÜTTE/SA.



AISI F I I N I A I G



mediaCONTROL



# ZEITPLAN

## 25. Silvretta Classic Rallye Montafon 2023

*Drei Fahrtage Rallye-Genuss im Montafon mit Start in Partenen und Ziel in Galgenul. Tolle Autos, nette Menschen - und das alles in einer begeisternden Landschaft.*



### **Dienstag, 4. Juli 2023**

16:00–19:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Partenen

### **Mittwoch, 5. Juli 2023**

09:30–19:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Partenen

13:00 Uhr Rallye-Lehrgang in Galgenul (Theorie und Praxis)

### **Donnerstag, 6. Juli 2023**

07:30–9:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Partenen

ab 11:00 Uhr Startaufstellung in Partenen

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

12:01 Uhr Start in Partenen zur ersten Etappe über 146 km

12:35 Uhr Silbertal

12:50 Uhr Bartholomäberg

13:10 Uhr Bludenz

13:30 Uhr Brand

14:10 Uhr Nordic Center Tschagguns

14:15 Uhr St. Gallenkirch „Höhle Bar“  
Start Berg-WP

14:30 Uhr Gargellen

15:30 Uhr Bieler Höhe

15:50 Uhr Partenen, Tagesziel

*Änderungen vorbehalten!*

### **Samstag, 7. Juli 2023**

ab 07:30 Uhr Startaufstellung der Klassiker in Partenen

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

08:01 Uhr Start zur zweiten Etappe über 277 km

08:20 Uhr Bieler Höhe

09:15 Uhr Kappl – Dorf

ab 11:10 Uhr Mittagspause Kaunertaler Gletscher

13:30 Uhr Imst Sportzentrum

14:15 Uhr Landeck, Maisengasse

14:30 Uhr See, Oldtimer-Club

15:45 Uhr Bieler Höhe

16:00 Uhr Gaschurn, Tagesziel  
beim Därlifest

### **Samstag, 8. Juli 2023**

ab 08:30 Uhr Startaufstellung in Partenen

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

09:01 Uhr Start zur dritten Etappe über 168 km

09:55 Uhr LIEBHERR

10:45 Uhr Damüls, oberer Seilbahn-Parkplatz

11:30 Uhr Mittagspause Jägeralpe

12:40 Uhr Lech

12:50 Uhr Zürs

13:45 Uhr Vandans

13:55 Uhr Schruns Kirchplatz

14:15 Uhr Valisera Bahn Galgenul, Ziel  
der Rallye

## STRECKE UND HIGHLIGHTS

*Selbst bei der 25. Silvretta Classic gibt es noch Premieren: Erstmals erklimmen die Klassiker die 2750 Meter zum Kaunertaler Gletscher – der höchste Punkt der Rallye.*



# Auf zu neuen Höhen





**Z**um 25. Jubiläum der Silvretta Classic haben die Streckenplaner ein paar besondere Highlights auf die drei Rallye-Tage verteilt – zum Beispiel eine Wertungsprüfung am Kaunertaler Gletscher, dem mit 2750 Metern höchsten Punkt der gesamten Rallye, oder eine Fahrt durch die traumhaft schöne Altstadt von Bludenz. Und natürlich gilt es auch wieder einige Bergpässe zu erklimmen, die Teilnehmern und Zuschauern atemberaubende Alpenpanoramen beschieren. Einige liebgewordene Traditionen dürfen aber natürlich auch nicht fehlen, so können sich Fahrer und Beifahrer gleich vier Mal auf die 32 engen Kehren der Silvretta-Hochalpenstraße freuen, und am Freitag endet der ereignisreiche und hoffentlich erfolgreiche Rallyetag wieder mit dem Zieleinlauf auf dem Därfli in Gaschurn.

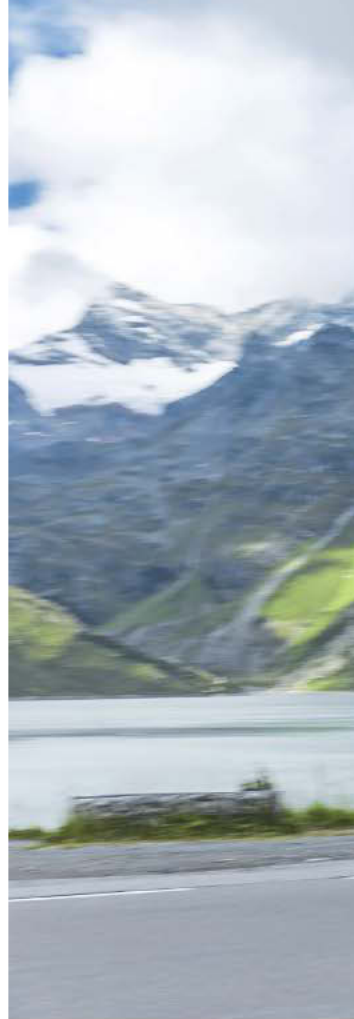
### **DONNERSTAG, 6. JULI**

Zum Reinkommen in den Rallyemodus wird am Donnerstag noch im Schongang gefahren. Die Klassiker starten erst gegen zwölf Uhr in die kürzeste Tagesetappe der Silvretta Classic im kleinen Ort Partenen. Zuerst führt die Strecke nach Norden über Silbertal, wo Zuschauer vor dem Feuerwehrhaus ein geeignetes Plätzchen finden, um einen Blick auf die schönen Klassiker zu erhaschen. Dann nach Bartholomäberg und durch die Altstadt von Bludenz, wo man einen Kaffee genießen kann, während die Autos an einem vorbei rollen.

Von dort aus geht es dann wieder nach Süden vorbei am Nordic Center Tschagguns, über St. Gallenkirch und Gargellen bis zum großen Finale des ersten Tages, die Silvretta-Hochalpenstraße hinauf zur Bieler Höhe auf 2037 Meter. Ab etwa 15.50 Uhr rollen dann die Autos durch den Zielbogen in Partenen.

### **FREITAG, 7. JULI**

Am Freitag startet der Tross dagegen früh: Der Startschuss für die längste Etappe fällt schon um acht Uhr. Diesmal beginnt der Tag mit den engen Kurven der Silvretta-Hochalpenstraße. Von der Bieler Höhe geht es dann weiter in Richtung Kappl, wo Zuschauer neben einem Frühstück auch den Blick auf die Old- und





## Traditionen

Eine Stippvisite auf der Bieler Höhe und am Kops-Stausee gehören zur Silvretta Classic einfach mit dazu



## Feierlaune

Auf dem Därlifist in Gaschurn werden die vielen schönen Klassiker jubelnd empfangen. Die Erfrischung im Bierzelt haben sich die Teilnehmer dann redlich verdient





UTSCHLAND  
NTHOFEN □

Jochpass,  
1178m

Riedbergpass,  
1407m



10 km

chröcken

Warth

Lech

Zürs

Valluga

Flexenpass, 1773 m

Arlbergpass, 1779 m

Hoher Riffler

Parseierspitze

Landeck

Imst

Wenns/Pitztal

See/Paznaun

Tag 2

Kappl

Vesulspitze

Ischgl

nkirch

einisjoch

Silvretta Hochalpenstraße

Bielerhöhe,  
2037 m

Rofele-Wand

Hochjoch

Kaunertaler Gletscher  
2750m

Weißseespitze

ITALIEN



## Fotogelegenheiten

In der Innenstadt von Bludenz oder am Nordic Center in Tschagguns kommen Fotografen voll auf ihre Kosten. Ebenso bei den Mittagspausen am Kaunertaler Gletscher und auf der Jägeralpe

Youngtimer genießen können, die hier gegen 9.15 Uhr kurz Halt machen. Dann erklimmen die Teilnehmer den höchsten und wohl auch den spektakulärsten Haltepunkt der Rallye, den Kaunertaler Gletscher auf 2750 Metern. Hier haben sie sich eine Mittagspause verdient, was Klassiker-Fans die Möglichkeit gibt, ganz nah an die Autos heranzukommen.

Frisch gestärkt brechen die Teams dann nach Norden in Richtung Imst auf, fahren vorbei am Garcher Blick, passieren das Pitztal und biegen in Imst wieder nach Süden ab in Richtung Landeck. Gegen 14.30 trifft die Rallye im Ort See ein, wo sie beim Paznauner Oldtimerclub zu Gast sein wird. Nach einer Pause hier geht es dann in den letzten Abschnitt wieder über die Silvretta-Hochalpenstraße bis zum Zieleinlauf inmitten des traditionellen Därfifestes in Gaschurn. Ab 16 Uhr genehmigen sich die Teams und die Zuschauer ein frisches Kaltgetränk bei Live-Musik und Party-Stimmung.

## SAMSTAG, 8. JULI

Allzu heftig sollten die Klassiker-Besatzungen allerdings nicht feiern, denn am Samstag fällt um 9 Uhr in Partenen der Startschuss zur letzten Rallye-Etappe. Diese führt über 168 Kilometer nördlicher Richtung wieder vorbei an Bludenz nach Damüls, wo man die Klassiker auf dem oberen Seilbahnparkplatz antrifft. Über das Faschinajoch und den Hochtannbergpass geht es dann zur Mittagspause ab 11.30 Uhr auf die Jägeralpe in Hochkrumbach. Auf dem Weg über Lech, Zürs und Vandans genießen die Fahrer noch einmal das schöne Bergpanorama, bevor dann ab 14.15 in St. Gallenkirch die Zielflagge geschwungen wird. *de*





Unser Anspruch:  
**Zeitloses bewahren**



**DEKRA Classic Services**

Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Gutachten, Hauptuntersuchung und H-Kennzeichen. Informieren Sie sich jetzt unter der **Service-Hotline 0800.333 333 3** und buchen Ihren nächsten Termin bei DEKRA unter **dekra.de/onlinetermin**  
**dekra.de/oldtimer**



Online-Termin  
buchen oder ohne  
Termin direkt zu uns



# Stilvolle Poloshirts

*Für die Jubiläumsausgabe der Silvretta Classic kommen die Rallye-Shirts wieder von der Marke Grandprix Originals, die seit rund zwei Jahrzehnten das Flair des Automobilrennsports in den Alltag bringt.*

**V**on Ford GT40 über Porsche 917 bis hin zu McLaren F1 GTR, alles Rennwagen, die nicht nur durch ihre Rennsporterfolge bekannt sind, sondern auch durch ihre unverkennbare hellblau- und orangefarbene Lackierung. Nur wenige Farben sind so untrennbar mit dem Rennsport verbunden wie das Blau und Orange des ehemaligen Erdölkonzerns Gulf. Diese Kombina-

tion lässt auch die deutsche Marke Grandprix Originals in ihren Kollektionen aufleben. Ob Polos, Jacken oder Sneaker, die Modelle von GPO sind von den typischen Gulf-Farben geprägt. Durch das lässige Design passen die Kleidungsstücke zu jedem Stil und tragen ein Stück Motorsport-Historie in den Alltag.

Auch für die Jubiläumsausgabe der Silvretta Classic kommen die Rallye-Polos wie schon im vergangenen Jahr von der Marke Grandprix Originals, welche die Leidenschaft für den Automobilrennsport wieder in Stoff verewigt. Das diesjährige Polo zeigt sich in einem kräftigen Blauton und überzeugt durch hochwertige Verarbeitungsqualität und einen bequemen Schnitt. Sein stilvolles Design macht das Shirt unverwechselbar und zu einem tollen Erinnerungsstück. fs



**Cooler Polos** Wie im Vorjahr liefert Grandprix Originals wieder die Rallye-Team-Shirts

Ihr Fels in der Brandung.

**ww** 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**



# „Ein Lotus verleiht dem Leben Spaß“



## **Beeindruckt**

Feng Qingfeng nach seiner Testfahrt im Lotus Eletre auf dem Nürburgring

*Gespräch mit dem Lotus-CEO Feng Qingfeng über die Traditionsmarke. Das Lotus Tech Innovation Centre (LTIC) im hessischen Raunheim ist dieses Jahr Partner der Silvertta Classic Rallye Montafon.*

*Sie kommen gerade von Ihren allerersten Runden überhaupt auf der Nürburgring-Nordschleife zurück. Wie war es?*

**Qingfeng:** Verrückt und sehr beeindruckend. Jetzt bin ich überzeugt, dass das die beste Rennstrecke der Welt ist.

*Können Sie sich an einzelne Abschnitte erinnern? Gibt es einen, der Ihnen besonders gefällt?*

**Qingfeng:** Nicht wirklich. Aber die Komplexität der Strecke ist absolut faszinierend. Die vielen blinden Kurven ebenfalls.

*Weshalb testet Lotus ein Fahrzeug wie den Ele-*



*tre hier? Wegen der Rundenzeit oder eher der Haltbarkeit?*

**Qingfeng:** Es ist eine Mischung aus alledem. Rundenzeit? Nun, Agilität und Dynamik sind sicher wichtig, was sich letztlich in einer Zeit ausdrückt. Sie ist das Resultat unserer Arbeit. Genauso geht es aber auch um Qualität und Zuverlässigkeit. Dazu brauchen wir die anspruchsvollste Strecke der Welt. Aber wir testen ja weltweit, auch wenn unser Technical Centre nicht weit von hier ist.

*Wir sehen zukünftig also häufiger neue Lotus-Modelle am Nürburgring?*

**Qingfeng:** Lotus testet bereits seit zwei Jahren häufiger hier, und wir haben sehr wichtige Erkenntnisse gewonnen, die dann in die Entwicklungsarbeit einfließen. Davon profitieren alle unsere weltweiten Entwicklungszentren in Großbritannien, China und Deutschland. In

Raunheim kann übrigens nicht nur die grundlegende Entwicklungsarbeit geleistet werden. Zusätzlich steht hier auch die Vorentwicklung im Fokus, also Projekte, deren Realisierung noch in weiterer Ferne liegt. Das gilt weniger für den Bereich Gesamtfahrzeug, es betrifft eher einzelne Technologien. In Bezug auf den Nürburgring darf man natürlich nicht vergessen, dass Lotus über eine bedeutende Motorsport-Historie verfügt. Daher müssen auch künftige Modelle auf einer Rennstrecke gut funktionieren.

*Wenn 2023 der Eletre in den Handel kommt, bietet Lotus einerseits einen elektrischen SUV an, andererseits mit dem Emira einen kompakten Sportwagen mit Verbrennungsmotor. Repräsentiert das die Bandbreite der Marke für die Zukunft?*

**Qingfeng:** Nein. Im Jahr 2018 haben wir den

Hotel | Montafon

**sonnblick**

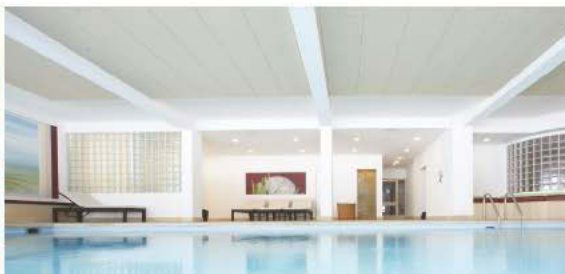
WO IHR URLAUB  
*zu Hause ist*

Sonnenverwöhnt und ruhig liegt das Hotel Sonnblick direkt oberhalb von Gaschurn. Hier genießen Sie unkomplizierte Gastlichkeit für einen erholsamen und unvergesslichen Urlaub. Ganz gleich, ob Sie im Winter zum Skifahren oder im Sommer zum Wandern zu uns ins schöne Montafon kommen – bei uns ist Ihr Urlaub zuhause.

Ihre Familie Rodriguez und Beate Stocker

Hotel Sonnblick  
Innere Gosta 16  
6793 Gaschurn, Austria

T: +43 (0)5558 8212-0  
F: +43 (0)5558 8212-60  
hotel@sonnblick-montafon.at





### **Hypercar Evija**

Eine gelungene Balance zwischen technischer Transformation und Lifestyle

## **„Die Vision 80 wird bis zum 80. Geburtstag der Marke 2028 umgesetzt“**

Zukunftsplan Vision 80 vorgestellt, der bis zum 80. Geburtstag der Marke 2028 umgesetzt werden wird.

*Lotus wird also definitiv eine rein elektrische Marke?*

**Qingfeng:** Ja. Der Plan beschreibt aber nicht nur die technische Transformation, sondern auch den Fokus auf Lifestyle. Das bezieht sich darauf, dass wir auf die Ansprüche einer größeren Kundschaft eingehen, wie beispielsweise mit einem SUV wie dem Eletre. Der Emira bleibt also – wie angekündigt – der letzte Lotus mit Verbrennungsmotor.

*Pläne können sich durchaus ändern, daher die Nachfrage.*

**Qingfeng:** Sicher, aber wir sind überzeugt von diesem Plan. Und mit dem Hypercar Evija wollen wir der Welt zeigen, wie gut dieser Plan ist.

*Kann denn die sehr teure Technik dieses Hypercars auch in günstigeren Modellen Anwendung finden?*

**Qingfeng:** Definitiv. Wir werden das über das

gesamte Modellprogramm ausrollen. Eine der ersten Technologien wird das sehr komplexe Torque-Vectoring-System sein, ebenso das Thermomanagement.

*Können Sie vor diesem Hintergrund mal die Kernwerte der Marke Lotus für die Zukunft definieren?*

**Qingfeng:** Die Kernwerte ändern sich gar nicht mal so sehr, wie es unsere neuen Produkte womöglich befürchten lassen. Letztlich liegt unsere DNA im Markennamen: LTS. L steht für „Leben“. Egal, um welche Art von Auto es sich handelt, ein Lotus verleiht dem Leben Spaß. T steht für „Technologie“. Wir wollen unseren Kunden die beste Technologie bieten. Und das S steht für „Sport und Speed“, was selbsterklärend ist.

*Der erste Schritt in die elektrische Zukunft ist jedoch der Eletre. Beschreiben Sie doch einmal, welches Fahrerlebnis den Kunden beim Eletre-Modell in Zukunft erwarten wird.*

**Qingfeng:** Wir bemühen uns sehr, einen SUV zu entwickeln, der das Fahrgefühl eines Sportwagens bietet – ungeachtet des hohen Gewichts und der höheren Sitzposition.

Das Interview führte *auto motor und sport*-Redakteur Jens Dralle

# 2023 DEINE KULTUREVENTS

Diesen Sommer verwandelt sich das Montafon einmal mehr zum Schauplatz handverlesener Kulturveranstaltungen an authentischen Spielorten.

## MONTAFONER THEATERWANDERUNG

### AUF DER FLUCHT



### 14. Juli bis 03. September | GARGELLEN

Bei der interaktiv geführten Wanderung „Auf der Flucht“ des Ensembles „teatro caprile“ erleben die Teilnehmer und Teilnehmerinnen eine intensive, eindrucksvolle Reise in die Vergangenheit. Bei dieser einzigartigen Wanderung spüren die Darsteller des Ensembles „teatro caprile“ an unterschiedlichen Spielorten dem Schicksal von flüchtenden Menschen in der NS-Zeit an der österreichisch-schweizerischen Grenze nach.

[montafon.at/theaterwanderung](http://montafon.at/theaterwanderung)

teatro  
caprile  
Festivals  
Montafon  
Sommer  
Veranstaltungen  
Veranstaltungsorte  
Montafon  
Sommer  
Veranstaltungen  
Veranstaltungsorte

## MONTAFONER RESONANZEN

### FESTIVAL VERRÜCKT TAL IN SCHWINGUNG



### 03. August bis 16. September | MONTAFON

Hochklassische Konzerte an ungewöhnlichen Veranstaltungsorten: Das Kulturfestival unter der organisatorischen Leitung von Markus Felbermayer bringt Jahr für Jahr hochkarätige Künstler von Rang und Namen ins Tal, die an der Musik entsprechend authentischen Orten begeistern. Gehört finden dabei unterschiedliche Stilrichtungen – von Bläser, Kammermusik und Jazz bis Volksmusik, Crossover und Orgel.

3. bis 5. August: **Bläser** | 10. bis 15. August: **Jazz** | 17. bis 19. August: **Kammermusik** | 25. bis 27. August: **Volksmusik** | 31. Aug. bis 2. September: **Orgel** | 6. bis 16. September: **Cross-Over**

[montafon.at/montafoner-resonanzen](http://montafon.at/montafoner-resonanzen)

MONTAFONER  
RESONANZEN





# AUF BESON- DEREN WEGEN DURCH DAS MONTAFON

*Das neue Wanderwegekonzept „Alpenmosaik Montafon“ nimmt Bergbegeisterte mit auf facettenreiche Erlebnisreisen durch die einzigartige Naturvielfalt in vier unterschiedlichen Erlebnisräumen des Montafon.*

Hier im Montafon treffen gleich drei Gebirgsgruppen mit unterschiedlicher Entstehungsgeschichte und Beschaffenheit aufeinander – das Verwall, die Silvretta und der Rätikon. Gemeinsam bieten sie eine bunte Vielfalt an Gesteinen, deren Entwicklung auf eine bis zu zwei Milliarden Jahre andauernden Geschichte zurückblickt. So ist im Montafon über Jahrtausende eine einzigartige Alpenvielfalt entstanden, die sich in Flora, Fauna sowie der Kulturlandschaft des Tals widerspiegelt.

All die Besonderheiten des Montafon kannst Du im Rahmen unseres neuen, innovativen Wanderwegekonzepts „Alpenmosaik Montafon“ entdecken und näher kennenlernen, wobei die Hauptdarsteller die vier unterschiedlichen Landschaftsbilder des Montafon bilden – das Verwall, die Silvretta, der Rätikon und das Tal. Während Dir das Verwall mit seinen stillen Gewässern, einsamen Tälern und dunklen Bergen die Sprache verschlägt, fasziniert

die Silvretta mit ihrer hochalpinen Landschaft und ihren markanten Dreistausendern, umgeben von Schnee und Eis. Im Rätikon wiederum treffen weiße Steinriesen auf blühende Wiesen und frische Bergquellen und sorgen so für ein sattes Farbenspiel. Eine beeindruckende kulturelle Vielfalt erwartet Dich im Tal, wo sich neben den Bewohnerinnen und Bewohnern des Montafon auch die Lebensadern III und Suggadin ihren Platz geschaffen haben.

Auf den aktuell 34 Themenwegen, die sich mit den vier Erlebnisraumrunden und der Montafoner Hüttenrunde auf mehr als 500 Kilometer quer durch die vier Erlebnisräume erstrecken, kannst Du Dich auf eine facettenreiche Erlebnisreise begeben und die Naturvielfalt des Montafon durchwandern. Dabei kannst Du jede Menge interessantes und wissenswertes über die Kultur, Geschichte und Geologie des Montafon erfahren.



// TIPP

**RÄTIKON****Schmugglerweg**

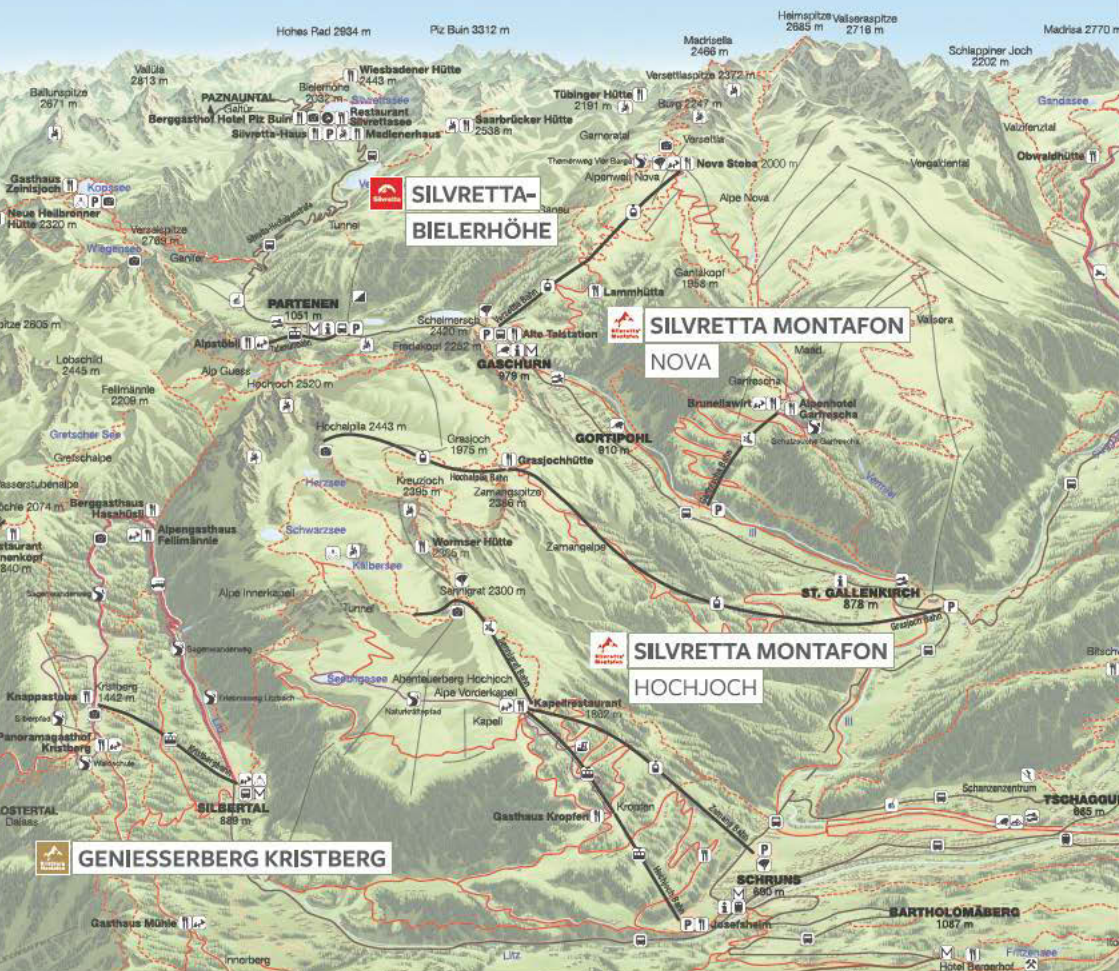
Auf dem Schmugglerweg gelangst Du zurück in eine Zeit, die von verbotenen Aktivitäten geprägt war. Denn mit seiner Lage an der Grenze zur Schweiz war Gargellen, wie das gesamte Rätikongebiet, ein Tor zum verbotenen Handel und gleichzeitig auch ein Weg in die Freiheit.

Wo sich einst Schmugglerinnen und Schmuggler tummelten und bei Nacht und Nebel den Zöllnern zu entkommen versuchten, führen noch heute gut begehbare Wege durch die einzigartige Berglandschaft. Oft handelte es sich bei den nächtlichen, illegalen Grenzübertreten nur um kleine Gaunereien, manchmal ging es aber um viel mehr. So riskierten einige Montafonerinnen und Montafoner während des Zweiten Weltkrieg im Rätikongebirge als Fluchthelfende ihr Leben. Auf dem Schmugglerweg kannst Du all die Hintergründe dieser riskanten Aktivitäten bei einer viereinhalb bis fünfstündigen Rundwanderung inmitten des ehemaligen Schmugglerreviers erkunden.

**SILVRETTA****VERWALL****RÄTIKON****TAL**

Montafon Tourismus GmbH  
Montafonerstr. 21, 6780 Schruns  
T. +43 50 668 60, [info@montafon.at](mailto:info@montafon.at)  
[alpenmosaik-montafon.at](http://alpenmosaik-montafon.at)





**GENIESSERBERG  
KRISTBERG**



**SILVRETTA-  
BIELERHÖHE**



**SILVRETTA  
MONTAFON**



Kabinenbahn



Gondelbahn



Sesselbahn



Buslinie



Bahnhof



Wanderbus



Parkplatz



Tourismusinformation



Museum



Schaubergwerk



Restaurant/Schutzhütte



Kiosk



Aussichtspunkt



Kinderspielplatz



Europatreppe



Themenweg

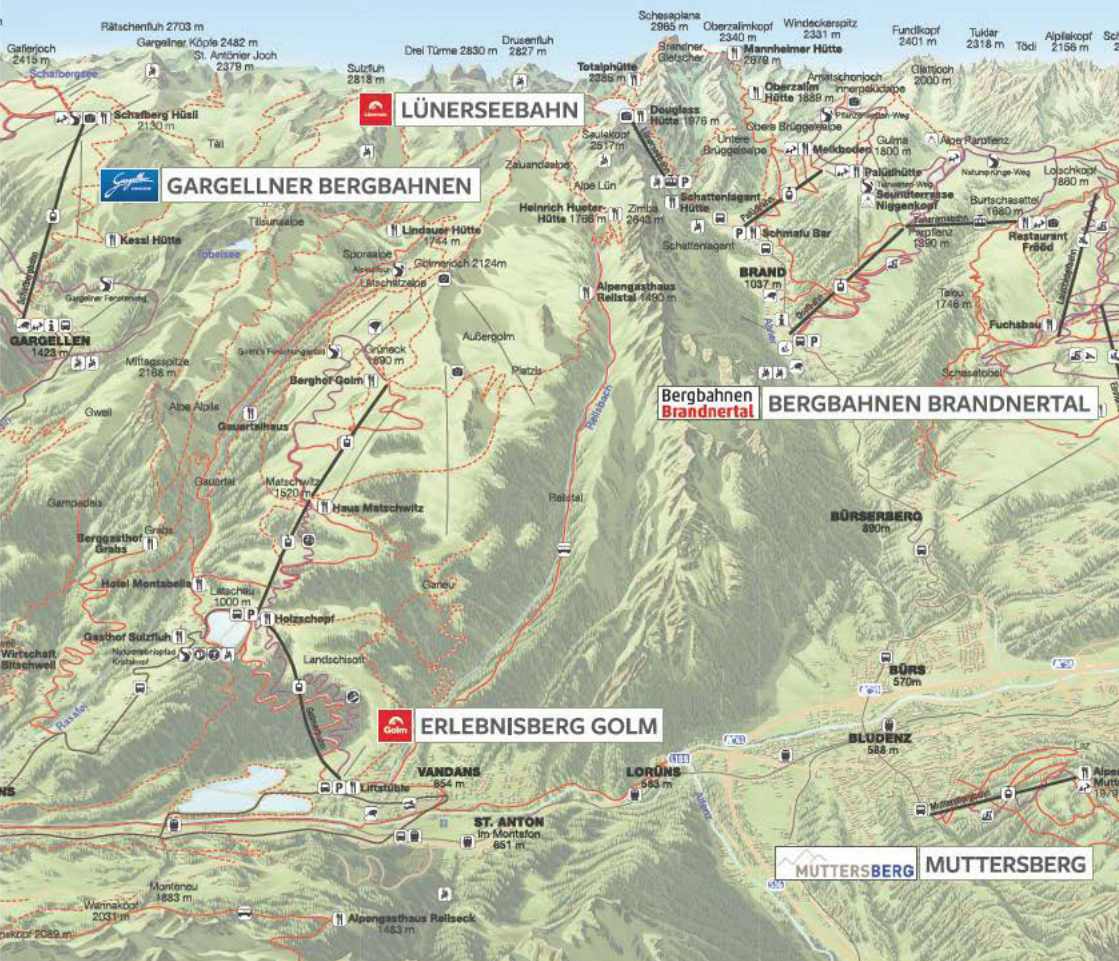


Waldruutschenpark



Alpine-Coaster





**GARGELLNER  
BERGBAHNEN**



**ERLEBNISBERG  
GÖLML**



**LÜNERSEEBAHN**

**Bergbahnen  
Brandnertal**

**BRANDNERTAL**

**MUTTERSBERG**

**MUTTERSBERG**



Waldseilpark



Flying-Fox



Klettern



Paragliten: Start- und Landeplatz



Bikepark/Biketrail



Mountaintcart/Funsportgeräte



Tennis



Golf



Freibad



Schanzenzentrum



Aktivpark



Sommerbahnbetrieb



Winterbahnbetrieb



Wanderwege leicht



Wanderwege mittel



Fun und Action



An aerial photograph of a winding asphalt road with white dashed lines, set against a backdrop of dense green forest. The road curves through the landscape, with several cars visible at different points. A thin vertical white line is positioned to the right of the road's central curve.

25 JAHRE SILVRETTE CLASSIC

# Das ist die Höhe

*Bei der Silvretta müssen die Oldtimer bis auf 2032 Meter zur Bielerhöhe hinauf. Nach 25 Jahren immer noch eine Herausforderung – und ein erhabenes Erlebnis.*







**W**ie immer sind es einige Faktoren, die zusammentreffen müssen, wenn etwas Großes entstehen soll. Hier war es eine beeindruckende Bergkulisse, dazu Traumstraßen, von denen jeder Automobilist träumt, und die Tatsache, dass Motor Klassik und auto motor und sport nach einem geeigneten Terrain für eine Oldtimer-Rallye suchten.

Die Keimzelle, das waren Doris Mittwoch, die damalige Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit bei der Motor Presse Stuttgart und Arno Fricke, der Ex-Geschäftsführer des Montafon Tourismus. Dazu stießen Richard Stolz, damals Verlagsleiter der MPS Autotitel, und Heinrich Sandrell, der Ex-Bürgermeister von Gaschurn-Partenen. Und weil man es gleich richtig machen wollte, holte man mit Peter Falk gleich einen Experten ins Boot. Der ehemalige Rennleiter von Porsche entwickelte mit dem Renn und Rallye Club Vorarlberger (RRCV) die sportlichen Rahmenbedingungen.

Aus 150 Nennungen stellte man eine interessante Mischung der Jahre 1926 bis 1975 zusammen – ein rollendes Museum. Und einige Hersteller steuerten einige automobile Highlights bei: Porsche kam mit dem 550 A Spyder, einem 356 B 2000 GS/GT, dem sogenannten Dreikantschaber, den Herbert Linge steuerte, und einem Porsche 904/8 GTS, den die lokale Renngröße Rudi Lins pilotierte. Jaguar brachte einen D-Type aus dem Jahr 1954 an den

Start, der bei den Vortests in Le Mans 1954 einen inoffiziellen Rundenrekord erstellt hatte. Mercedes war mit einem Prototyp des 300 SL aus dem Jahr 1952 im Montafon. Mit dem Flügeltürer hatte man 1952 in Le Mans wie bei der Carrera Panamericana gewonnen. BMW schickte einen 328 aus dem Jahr 1937, den Karl-Heinz Kalbfell, der damalige BMW-Motorsport-Chef, steuerte. In einem BMW 1600 GT, Baujahr 1968, saß Film-Regisseur Joseph Vilsmaier.

### SCHÖN WIE IM KINO

Der Film-Regisseur hatte eine ganz besondere Beziehung zum Montafon und zu Gaschurn. Auf der Valschaviel Maisäß hoch über Gaschurn hatte er in einer Hütte mit Bürgermeister Sandrell bei einigen Gläsern Schnaps die Idee zur Verfilmung des Romans des Vorarlberger Schriftstellers Robert Schneider „Schlafes Bruders“ entwickelt, der dann oberhalb von Gaschurn verfilmt wurde und dem Montafon ein cineastisches Denkmal setzte.

War Vilsmaier der erste aus der Filmbranche, so kamen über die Jahre noch etliche Schauspieler und Entertainer hinzu. Mit den Rennfahrern und Rennfahrerinnen, die bei der Silvretta dabei waren, hätte man ein illustres Starterfeld zusammenstellen können. Immerhin konnte eine aus diesem erlesenen Kreis die Silvretta 2011 gewinnen: Isolde Holderied, die ehemalige Rallye-Pilotin, gewann zusam-



### Hans Dampf in allen Gassen

Horst Lichter - Fernseh-Koch, Moderator, Entertainer und Oldtimer-Liebhaber



### Unser aller Stolz

Verlagsleiter, Mitinitiator der Silvretta Classic und langjähriger Rallye-Leiter Richard Stolz

## ***Ein Hochgenuss***

Die Silvretta ist für alle ein Erlebnis – für Teilnehmer und Zuschauer, für alt und jung



## ***Grand-Prix-Flair***

2001 kreischte ein Auto Union 16-Zylinder zu Ehren von Paul Pietsch durch Vandans



## ***Bester Laune***

Kathrin Tschenett und Doris Mittwoch (rechts), Mitbegründerin der Rallye durchs Montafon





### **Zwei Wichtige**

Harald Koepke (links) geht 2023 in Pension, Peter Falk gab wichtige Impulse in den Anfangsjahren



### **Tierische Begegnungen**

Auch Rindviecher wollen die Oldies auf der Hochalpenstraße einmal hautnah erleben

### **Härtetest für die Oldies**

Von Partenen windet sich die Hochalpenstraße mit Steigungen von bis zu zwölf Prozent bis zur Bielerhöhe







### So sehen Siegerinnen aus

Isolde Holderied freute sich 2011 zusammen mit Max Engel über ihren Sieg im Toyota Land Cruiser

men mit Max Engel in einem Toyota Land Cruiser. Auch aus der Politik kam Prominenz ins Montafon: Der spätere Bundes-Verkehrsminister Andreas Scheuer fuhr mit Christian Geistdörfer, dem Beifahrer des ehemaligen Rallye-Weltmeisters Walter Röhrl.

Und dann gab es eine gewisse Dichte an ehemaligen Justiz-Ministern aus Österreich, Lichtenstein und Deutschland. Sabine Leutheusser-Schnarrenberg bat Harald Koepke, der die Rallye-Organisation 2009 von Richard Stolz übernommen hatte: „Sagen Sie bitte ihrem Streckensprecher, dass er mich nicht sonderlich erwähnen soll.“ Der war zunächst etwas irritiert. Und so erklärte die Politikerin: „Eigentlich müsste ich heute nämlich im Bundestag sitzen.“ Nur zu verständlich, dass man eine trockene Debatte gegen eine Fahrt in der Montafoner-Bergwelt sausen lässt.

Normalerweise planen die Teilnehmer langfristig, sind bestens vorbereitet. Aber es geht auch anders: Ein Amerikaner aus Boston kam zufällig bei der Abnahme vorbei, war fasziniert von den Oldies und fragte, ob er nicht mitfahren könnte. Er durfte – und er verliebte sich bei dieser Gelegenheit in ein junges Mädel aus Nürnberg. Im Jahr darauf kam er mit 20 Freunden zurück und Pfarrer Joe Egle traute das Paar in Partenen.

Zumindest für den einen oder anderen Tag griffen Vorständen aus der Autoindustrie ins Lenkrad. Von Mercedes-Benz kam Vertriebs-



### Bei der Premiere vorn

Rüdiger Ott und Peter Göbel sicherten sich im Porsche 356 A 1998 den Gesamtsieg

chef Jochen Schmidt. Von Volkswagen der Lkw-Boss Andreas Rentschler. Die englischen Marken Bentley und Aston Martin vertraten Franz-Josef Paefgen und Ulrich Bez. Großes Interesse zeigten die Entwicklungs-Vorstände. Die BMW-Chefentwickler Professor Burkhard Göschel und Klaus Dräger trieben BMW 328 durch die Berge. VW-Vorstand Uli Hackenberg fuhr im VW Käfer und Mercedes-Benz-Mann Thomas Weber traf bei der Silvretta Historie und Moderne: Weber fuhr im SL-Oldtimer bei der klassischen Silvretta und im Jahr darauf bei der parallellaufenden Rallye für alternative Antriebe im SLS AMG electric drive mit 751 PS und einem Drehmoment von 1000 Nm.

### PARTNER UND SPONSOREN

Zwischen 2010 und 2019 war Mercedes-Benz einer der Partner für beide Rallyes. Ohne Partner und Sponsoren ist eine Großveranstaltung über drei Tage nicht mehr zu stemmen. Das Kern-Team um Harald Köpke, Monika Brenner und Beate Königeter ist mittlerweile auf sieben Personen angewachsen und betreut neben der Silvretta auch die Paul Pietsch Classic, die Sachsen Classic und die Luxembourg Klassik. Dazu kommen 30 Teilnehmer. Leo und Markus Wilhelm kümmern sich um die Auswertung. Mit den Streckenposten kommt so ein Team von insgesamt rund 150 Helfern zustande. Aus Österreich bekommt die Silvretta seit 25 Jahren Unter-



## Rennprominenz am Start

Tourenwagen- und Sportwagen-Ass Klaus Ludwig (links) und Ex-Formel 1-Pilot Karl Wendlinger



## Dating-Plattform

Gerhard Hassler lernte seine Frau Karen bei der Silvretta kennen und heiratete sie in Partenen

stützung durch den Montafon Tourismus, die Bergbahnen Silvretta Montafon und den Energieversorger, die Vorarlberger Illwerke AG, die eines der Highlights der Rallye, die Silvretta Hochalpenstraße für die Rallye zur Verfügung stellen.

Daneben gibt es mehrere weitere Partner wie Union Glashütte aus der Uhren-Branche oder den langjährigen Partner aus der Zubehörindustrie, ZF aus Friedrichshafen. Neu dabei ist in diesem Jahr erstmals Lotus. Der englische Hersteller hat gerade seinen voll-elektrischen SUV Eletre vorgestellt, hat aber auch eine große Tradition, wenn es um besonders sportliche Modelle geht.

## AUF DIE HUNDERTSTELSEKUNDE

Bei der Silvretta geht es, wie bei allen Oldtimer-Rallyes der Motor Presse Stuttgart, nicht um Schnelligkeit, sondern um Präzision. Eine bestimmte Strecke muss in einer vorgegebenen Richtzeit möglichst genau durchfahren werden. Dabei dreht es sich Hundertstel, jede Abweichung wird mit Strafpunkten geahndet. Gemessen wird die Fahrzeit mit Lichtschranken oder Induktions-Schläuchen. Seit 2003 sind für die Zeitmessung der Teams nur noch mechanische Stoppuhren erlaubt. Elektronische Stoppuhren oder die Verwendung von



## Unter Strom

Der SLS AMG electric drive wurde bei der Silvretta E-Rallye bejubelt



## Auf den Spuren des Vaters

Patricia Scholten und Peter Paul Pietsch starten bei der Silvretta 2023 im Veritas RS, mit dem ihr Vater 1950 Deutsche Meister wurde



### Glücklich im Ziel

Nach drei Tagen und knapp 600 km Fahrstrecke dürfen sich alle als Sieger feiern lassen



### Prinzen Rolle

Poldi von Bayern ist ein Motorsport-Urgestein und durfte er bei der Silvretta natürlich nicht fehlen

elektronischen Rallye-Computern sind untersagt. Die meisten Oldtimer-Rallyes sind mittlerweile diesem Beispiel gefolgt.

Gelegentlich war bei der Silvretta aber auch schon so etwas wie Rennatmosphäre zu verspüren. 2001 lag der Duft von hochoktanigem Rennbenzin in der Luft, als einige hochkarätige Rennboliden beim 90. Geburtstag von Paul Pietsch, dem Rennfahrer und Gründer der Motor Presse Stuttgart, einige Demorunden beim „Grand Prix“ von Vandans drehten. Am Start waren die Autos, die Pietsch, während seiner Rennkarriere gefahren hatte, ein Bugatti 35 B von 1932, ein Alfa Romeo 8C Monza von 1933, ein Auto Union 16-Zylinder aus dem Jahr 1935, ein Maserati 4CM von 1938 und ein Veritas RS, mit dem Paul Pietsch die Deutsche Meisterschaft 1950 gewonnen hatte.

### JUBILÄUMS-RALLYE

Paul Pietsch ist 2012 im Alter von 100 Jahren verstorben. Seine Kinder, Patricia Scholten und Peter-Paul Pietsch, führen das Medien-Unternehmen in Stuttgart weiter. Die beiden werden bei der Silvretta-Jubiläums-Rallye mit einem Veritas RS am Start sein und an das große Erbe ihres Vaters erinnern. ost





**25 Jahre Silvretta Classic Rallye Montafon –  
Wir gratulieren zum Jubiläum und  
freuen uns auf die nächsten 25 Jahre!**



**Emil Frey** Deutschland

[www.emilfrey.de](http://www.emilfrey.de)



# Collecting Cars

*Seit 2019 versteigert die Online-Auktions-Plattform Collecting Cars Oldtimer, Sportwagen und Sammlerfahrzeuge – rund um die Uhr und weltweit.*

**W**enn Jan Hautmann von Collecting Cars erzählt, kommen die Zuhörer aus dem Staunen nicht mehr heraus. Der Leiter des Europageschäfts der im Jahr 2019 gestarteten Online-Auktionsplattform zieht eine Zwischenbilanz: „Seit der Firmengründung haben wir mehr als 11000 Fahrzeuge in einem Gesamtwert von mehr als 500 Millionen Euro versteigert“.

In jedem Monat kommen rund 450 weitere Fahrzeuge hinzu. Dieser stetige Erfolg ist

das Ergebnis einer Fleißarbeit. „Wir haben ein sehr großes Netzwerk an internationalen Bietern und bewerben jedes Fahrzeug digital bei unseren über 500.000 Followern“, erläutert Jan Hautmann.

Für den Verkäufer ist die Auktion kostenfrei. Nach einem Verkauf erhält Collecting Cars eine Gebühr von sechs Prozent des Verkaufspreises vom Käufer, maximal aber nur 7000 Euro. Hautmann: „Das ist extrem kompetitiv“. Ein solcher Erfolg ist aber nur möglich, wenn sein Team und er selbst von klassischen Autos begeistert sind. Jan Hautmann startet in diesem Jahr bei der SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON mit seinem Jaguar XK 120 OTS aus dem Baujahr 1951. Der Auktionsexperte liefert somit seinen eigenen Beitrag zu einem großen Jubiläum der Automobilgeschichte: 75 Jahre Jaguar XK 120.

Alle Infos: [www.collectingcars.com](http://www.collectingcars.com) *dj*



## **Stolze Bilanz in fünf Jahren**

Collecting Car versteigert pro Monat rund 450 Autos und bietet den Service dazu



## **Ansprechpartner für Europa**

Jan Hautmann und sein Team nutzen ein großes, internationales Netzwerk von Sammlern und Bietern





IHR  
DAHEIM IN  
DEN BERGEN

**Sporthotel**  
Silvretta Montafon



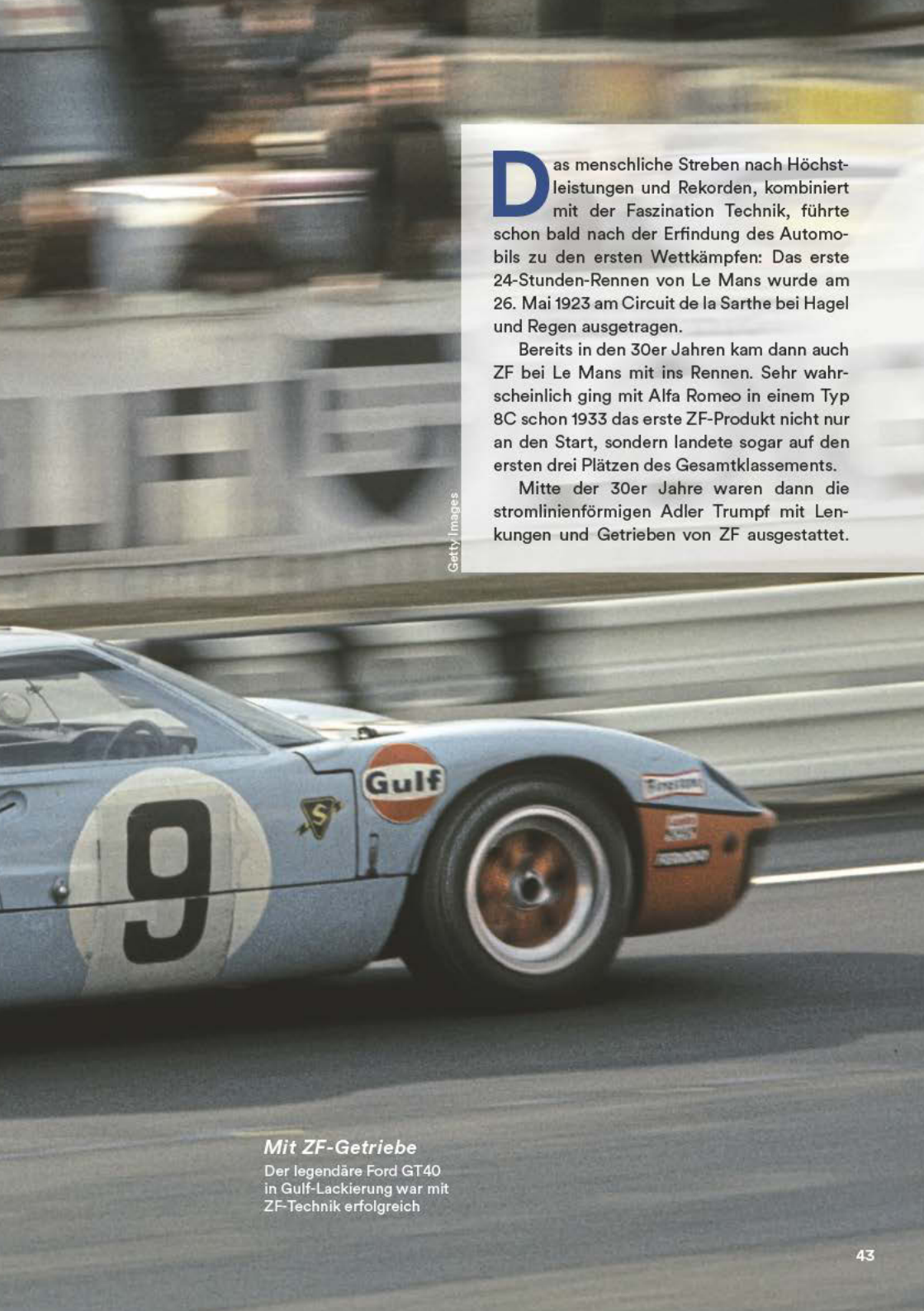


DIE 24 STUNDEN VON LE MANS

# 100 Jahre Rennspektakel

*Das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans zieht Motorsportfans seit 100 Jahren in seinen Bann. ZF war an der Sarthe als einer der größten Pioniere der Automobilindustrie mit einer Vielzahl an Produkten vertreten, unzählige Sieger vertrauten auf ZF-Produkte.*





Getty Images

**D**as menschliche Streben nach Höchstleistungen und Rekorden, kombiniert mit der Faszination Technik, führte schon bald nach der Erfindung des Automobils zu den ersten Wettkämpfen: Das erste 24-Stunden-Rennen von Le Mans wurde am 26. Mai 1923 am Circuit de la Sarthe bei Hagel und Regen ausgetragen.

Bereits in den 30er Jahren kam dann auch ZF bei Le Mans mit ins Rennen. Sehr wahrscheinlich ging mit Alfa Romeo in einem Typ 8C schon 1933 das erste ZF-Produkt nicht nur an den Start, sondern landete sogar auf den ersten drei Plätzen des Gesamtklassements.

Mitte der 30er Jahre waren dann die stromlinienförmigen Adler Trumpf mit Lenkungen und Getrieben von ZF ausgestattet.

### **Mit ZF-Getriebe**

Der legendäre Ford GT40 in Gulf-Lackierung war mit ZF-Technik erfolgreich



BMW bestellte das 1933 entwickelte Spiralgetriebe AKS 15, um seinen legendären und erfolgreichen Supersportwagen 328 damit auszustatten.

1952 meldete Mercedes-Benz sich nach dem Krieg wie Phönix aus der Asche mit den 300 SL-Rennsportwagen (W 194) zurück und trat zum Wettkampf an. Im 300 SL waren Stoßdämpfer, Kupplungen und patentierte Selbstsperrdifferentialie von ZF eingebaut. Gleich beim ersten Anlauf schafften Mercedes in Le Mans mit dem 300 SL sensationell einen Doppelsieg.

## GROSSE ERFOLGE

Besonders viele Fahrzeuge waren in den 60er Jahren in Le Mans mit dem neuartigen 5DS-25-Getriebe ausgerüstet, vor allem die Ford GT 40 machten mit dem erklärten Angriff auf Ferrari Schlagzeilen. Das Besondere am ZF-Synchroma-Getriebe 5 DS 25 war, dass das Sperrdifferential im Getriebe integriert wurde.

An den großen Erfolgen der Rennsport-Porsche war ZF in Le Mans mit ZF-Lenkungen und Selbstsperrdifferentialen beteiligt. Das Lamellen-Selbstsperrdifferential war in fast allen Porsche-Typen verbaut. Mit der Produktmarke Sachs war das Unternehmen ZF zudem in den 60er und 70er Jahren auch mit Kupplungen und Stoßdämpfern in vielen Fahrzeugen präsent.

Nicht selten lag die Zahl derjenigen Fahrzeuge, welche die Dauerbeanspruchung überstanden und in Le Mans ins Ziel kamen, deutlich unter 20. Davon fuhren im Durchschnitt 75 bis 85 Prozent mit ZF-Produkten.

Von 1998 bis 2018 beispielsweise wurden von 21 Gesamtsiegen beeindruckende 20 mit ZF-Kupplungen erzielt. Gerade mit Rekordsieger Porsche verband ZF dabei eine unglaublich erfolgreiche Partnerschaft.

Von den bisher 80 Rennen an der Sarthe, an denen ZF als Ausrüster beteiligt war, konnten die ZF-Partner stolze 50 auf dem Podium beenden. Eine beeindruckende Bilanz, die



Mercedes-Benz Archiv

## Wiedereinstieg

1952 vertraute Mercedes beim Einsatz an der Sarthe auf Technik von ZF. Mit dem 300 SL Rennsportwagen gelang ein Doppelsieg

## Sponsorpartner

Mit dem mehrfachen Le-Mans-Sieger-Team Toyota Gazoo Racing verband ZF bis 2016 eine erfolgreiche Sponsorpartnerschaft

zeigt, dass ZF seit den Anfängen des 24-Stunden-Rennens jeden Schritt vorwärts in der Automobilindustrie mitgeprägt hat.

Diese Entwicklungen und das unermüdliche Engagement für den technischen Fortschritt haben letztendlich dazu beigetragen, das 24-Stunden-Rennen von Le Mans zu dem zu machen, was es heute ist: das legendärste Langstreckenspektakel im Automobilsport weltweit und eine unbestechliche Härteprüfung für die Produkte von ZF. Auf die lange Erfahrung und hohe Kompetenz des deutschen Ausrüsters vertrauen bis heute viele Hersteller und Rennteams im gesamten Langstreckensport – weit über Le Mans hinaus. ZF/dj



ZF



BMW Group Archiv

### **Innovativ**

Mit dem Rennsportwagen 328 setzte BMW auf ein neues Konzept. Leicht und kompakt war der Zweisitzer. Das passende Viergang-Getriebe kam von ZF



# Von der Spontangeburt

*In nur 40 Tagen zum Weltruhm: Mit dem Sportwagen XK 120 legte Jaguar im*

Im Jahr 1948 feierte mit dem XK 120 der Urahn aller Jaguar Sportwagen auf der London Motor Show Weltpremiere. Ursprünglich wollte Jaguar-Chef William Lyons dort die neue Mk VII-Limousine präsentieren. Doch weil die nicht rechtzeitig fertig wurde und ihm daher ein echter „Hingucker“ fehlte, stellte eine kleine Mannschaft von Spezialisten in nur sechs Wochen einen von Lyons selbst gezeichneten Sportwagen auf die Räder. Und was für einen: Der XK 120 schien den Körperbau und das Jagdverhalten des vierbeinigen Vorbilds aus Amazonien 1:1 in Alu-

minium nachzubilden: Die hinteren Kotflügel schoben sich wie bei der Raubkatze zum Vorwärtssprung zusammen, während sich die vorderen schon weit nach vorne streckten. Ein Kurvenstar der 50er-Jahre, eine rollende Skulptur. Die Resonanz war so überwältigend, dass Jaguar statt einer 100er-Kleinserie die Serienproduktion beschloss – aus dem Notnagel war ein Traumobjekt geworden. Wozu auch der XK-Reihensechszylinder beitrug, der auch den Grundstein für die Le Mans-Sieger C-Type und D-Type legte. Bis 1954 baute Jaguar 12.000 XK 120. 95 Prozent



Getty Images

**Legendär** Jaguar XK 120 von Ian und Patricia Appleyard, Sieger bei der Alpenrallye 1950

# zum Traumswortwagen

*Londoner Earls Courts den Grundstein für einen Mythos.*

gingen in den Export, allein 60 Prozent in die USA. Unter den vielen Prominenten, die sich „the elegant Englishman“ zulegte, gehörte auch Hollywood-Star Clark Gable.

Dem XK 140 und XK 150 – mit am Ende 265 PS und Le Mans-erprobten Scheibenbremsen – folgte 1961 der selbst Enzo Ferrari nicht kaltlassende E-Type. Bis heute ein Mythos der Sportwagengeschichte. Nach seiner Einstellung im Jahr 1975 dauerte es bis 1996, ehe Jaguar mit dem Slogan „The cat is back“ einen neuen XK enthüllte. Als XK8 war er nach einer langen Reihe von Sechs- und Zwölfzylindern

der erste Jaguar mit V8-Power. Heute längst ein Klassiker, wurde er 2005 durch den von Ian Callum im neuen Jaguar-Design gezeichneten XK abgelöst. Als letztes Mitglied der Ahnengalerie erschien 2013 der F-TYPE – mit bis zu 575 PS aus einem Fünfzylinder-Kompressor-V8. Über 75 Jahre eint alle Raubkatzen nicht nur das Angebot einer Coupé- und einer Cabrio-Variante, sondern auch die einmalige Kombination aus kräftiger Leistung, zeitlosem und elegant-sportlichem Design sowie jenem speziellen Fahrgegnuss, den nur ein Jaguar bietet. JLR

**Wie eine Raubkatze:  
Ein Kurvenstar der  
50er-Jahre, eine roll-  
ende Skulptur**



**XK 120 FHC** Auch als Coupé ein Hingucker



**XK 140 Cabriolet** Zweite Generation ab 1955



**XK 150 OTS** Erster XK mit Jaguar-Kühlerfigur



# Feinmechanik für das Handgelenk

*Zum Jubiläum der Silvretta Classic Rallye Montafon gibt es 130 Jahre alte Uhrmacherkunst von UNION GLASHÜTTE. Die Besten der UNION-Wertungsprüfung und die Gesamtsieger der Rallye erhalten hochwertige Zeitmesser von der sächsischen Traditionsmarke.*

**UNION**  
GLASHÜTTE/SA.

130  
JAHRE

**G**egründet im Jahre 1893 durch Johannes Dürrstein, blickt die Marke UNION GLASHÜTTE auf eine Historie zurück, die selbst Oldtimerfahrer staunen lässt. Da passt es, dass zur 25. Ausgabe der Silvretta Classic Rallye Montafon auch in diesem Jahr die Siegeruhren von der deutschen Marke kommen. Jeweils zwei Noramis Datum gehen an die Gesamtsieger und zwei Viro Datum an die besten Piloten der UNION-Wertungsprüfung.

Die Noramis Datum verkörpert mit einem Durchmesser von 40 Millimeter ein schlichtes, aber stilvolles Design. Wasserdicht bis zu einem Druck von zehn Bar, trägt das stabile Edelstahlgehäuse ein Automatikwerk mit einer Gangreserve von bis zu 60 Stunden in sich. Ein Saphirglas verspricht optimale Sicht auf das Zifferblatt, das in dem Farbton „British Racing Green“ an klassische englische Rennwagen erinnert. Passend dazu verbindet ein braunes Armband aus britischem Pferdeleder die Uhr mit dem Handgelenk des Trägers.

Die Uhren der Viro Kollektion stehen für eine puristische und klare Designsprache. So präsentiert sich auch die mit einem 41 Millimeter großen Edelstahlgehäuse und Automatikwerk ausgestattete Viro Datum.

Das silberfarbene Zifferblatt liegt perfekt sichtbar unter einem Glas aus synthetisch hergestelltem Saphir, das nahezu gegen alle Materialien kratzsicher ist. Abgerundet wird das elegante Design der Viro Datum durch ein schwarzes Armband aus echtem Kalbsleder in Krokodilprägung.

## BESONDERER ANREIZ

Jeweils von Hand aus über 200 Einzelteilen gefertigt, tragen die Noramis Datum und Viro Datum einen guten Teil traditioneller deutscher Uhrmacherkunst in sich. Allein deshalb sind die Zeitmesser ein ganz besonderer Anreiz für die Teilnehmer, ihre Stoppuhren während der Gleichmäßigkeitsprüfungen inmitten des wunderschönen Bergpanoramas des Montafons nicht aus den Augen zu lassen. fs



**UNION GLASHÜTTE**  
**Viro Datum**

Werk: U2892A2

Funktionen: Stunden, Minuten, Zentralsekunde, Datumsanzeige im Zifferblattfenster, automatischer Aufzug, Gangreserve 42 Stunden

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglas  
Wert: 1400 Euro

**UNION GLASHÜTTE**  
**Noramis Datum**

Werk: UNG-07.01

Funktionen: Stunden, Minuten, Sekunden, Datumsanzeige im Zifferblattfenster, Gangreserve 60 Stunden

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglas  
Wert: 1950 Euro







# Der 70-Jährige, der sich im Volvo überschlug und einen Tag später wieder nach Süden fuhr

*Der Norweger Helge Dykesteen ist bei den Oldtimer-Rallies der Motorpresse eine Institution und spätestens seit dem September 2022 auch eine Legende.*

## Auferstehung

Der zerstörte Buckel-Volvo soll bis September wieder glänzen



**B**öse Zungen behaupten, in Stavanger gäbe es nur zwei Berufe: Entweder bist du Fischer oder Ölarbeiter. Stavanger ist nicht nur ein wichtiger Fischer-eihafen, sondern auch der Dreh- und Angelpunkt der norwegischen Ölindustrie. Helge Holck Dykesteen ist in Stavanger geboren, und in jungen Jahren dachte er tatsächlich, dass im Bohrhandwerk seine Zukunft läge. Er wollte Zahnarzt werden. Aber er bekam keinen Studienplatz, es wurde dann doch eher Wirtschaft, und überhaupt nahm sein Leben eine entscheidende Wendung, als sein Vater einst auto motor und sport mit nach Hause brachte. „Ich war in der Schule nicht gut in Deutsch“, gesteht er, aber das hinderte ihn nicht, regelmäßig zum Bahnhof zu fahren und die neueste ams-Ausgabe zu kaufen, wenn er sich im Studium langweilte. Es dürfte nur wenige treuere Leser geben. Dykesteen ist seit einem halben Jahrhundert Abonnent.

## ALLE 2500 KM ÖLWECHSEL

Einmal mit dem Autovirus infiziert, riss er umgehend Wartung und Pflege des elterlichen Fuhrparks an sich. Ganz guter Stavangerer, tauschte er alle 2500 Kilometer das Öl und





## **Erster seiner Art**

Als sein Peugeot 504 30 Jahre alt wurde, begann die Rallye-Karriere des Helge Dykesteen, hier bei der Histo-Monte 2015

den Filter, auch wenn laut Plan der nächste Wechsel erst nach 10000 Kilometern vorgesehen war. Und so hält er es auch heute noch mit dem eigenen Fuhrpark, auf dessen Langlebigkeit und Zuverlässigkeit er großen Wert legt. Wenn er sich im Sommer auf den Weg ins Montafon macht, dann auf Achse. „Autos sind zum Fahren da“, lautet eines seiner ehernen Gesetze. Menschen, die sich für eine Oldtimer-Rallye ein Auto leihen, sind ihm fremd. „Manche tanken nicht mal selbst“, staunt er und verzieht das Gesicht. „Das ist nichts für mich. Man muss selber schmieren.“

Selbst, wenn er in einem winzigen Augenblick des Unverständnisses das schmale Gesicht verzieht, scheinen seine Muskeln nur zwei Ausdrücke zu kennen: ein sanftes oder ein breites Lächeln. Dykesteen ist ein Genie-

ßer. Eigentlich wollte er mit 67 in Rente gehen, aber dann merkte er: „Die Arbeit macht mir Spaß.“ Also fährt er auch mit 70 noch jeden Morgen gut gelaunt in die eigene Firma. Er verkauft und wartet Bohrgeräte. Und er erfindet auf welche. Gerade erst sind die Zeichnungen für ein neues Werkzeug mit einer hydraulischen Sicherheitsklammer fertig. Demnächst meldet er sich beim Patentamt.

## **DER DICKSTE DAIMLER**

Mit Mitte 20 verdiente er im Hafen bei italienischen und französischen Ölfirmen gutes Geld. Schon als Student fuhr er einen Mercedes 350 SL, der dickste Daimler in der Stadt, sagt er mit dem breiten Lächeln. Er träumte einst von einer Corvette C3, heute hat er eine. Zum 70. Geburtstag tritt Dykesteen

## **Indy im Sauerland**

Dykesteen hat ein Herz für US-Boliden und Pacecars wie den 74er Oldsmobile, der das Feld des 58. 500 Meilenrennen in Indianapolis anführte





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  
AUCTIONEN



KONTAKT  
AUFNEHMEN



COLLECTINGCARS.DE





## Traum erfüllt

Dykesteen wollte immer eine Corvette haben und bei der Silvretta starten. Beides ging gleich mehrfach in Erfüllung



dieses Jahr im Montafon mit dem Original-Pace-Car des 500 Meilenrennens von Indianapolis von 1978 an.

## GEREGLER ABLAUF

Nachmittags geht er noch immer gern rüber in die Werkstatt. Sein technisches Verständnis bekam er bei einem elfwöchigen Lehrgang während des Wehrdienstes. Und er verschlang das Standardwerk „Auto-Tuning“ von Gerd Hack, einem auto motor und sport-Urgestein. Sein Deutsch reichte dafür nicht, zum Glück gab es eine norwegische Übersetzung. Das mit der Sprache regelte sich dann von allein. Es gab einen Studienfreund in Berlin. Über Rügen fuhr er durch den eisernen Vorhang in die alte deutsche Hauptstadt und zog drei Tage lang durch sämtliche Kneipen am Kuhdamm. „Danach war

mein Deutsch viel besser.“ Siehe da, es gibt einen dritten Gesichtsausdruck: das lausbübische Grinsen.

Vor vielen Jahren hatte er einen 77er Peugeot 504 und dachte sich: „Wenn der 30 Jahre alt ist, will ich damit in Deutschland eine Oldtimer-Rallye fahren.“ Natürlich könnte er auch in England oder Schottland antreten, „aber ich habe keine Lust, auf der falschen Seite zu fahren.“ 2007 bei der Sachsen-Klassik gab er sein Debüt, seitdem ist er um die 30 bis 35 Rallyes gefahren. Er zählt nicht mit. Als Gedächtnisstützen hängen in seiner Werkstatt reihenweise Rallyeschilder. Und mitten im organisierten Chaos steht sein Schlachtross – oder vielmehr das, was davon übrig ist.

Es war der 19. September 2022, als er auf dem Weg zur Baiersbronn Klassik auf der Au-



## Rettungswagen

Als sein Buckel-Volvo im letzten Spätsommer in Trümmern lag, trat Dykesteen einen Tag später mit seinem Volvo Amazon in Baiersbronn an



Rupp +  
Hubrach

Brillenglas #innovativ

# ungesehene ps

DAS RENNEN MACHT IMMER DAS  
MARKENGLEITSICHTGLAS.

GEDACHT  
GEMACHT  
BAMBERG | GERMANY



## STANDARD- VS. MARKEN-GLAS

Der Unterschied von außen? Keiner. Aber getragen in Ihrer Brille, sind es Welten! Denn die Vorteile von R+H Marken-  
gläsern liegen im Verborgenen. Tunen Sie Ihr Seherlebnis  
und entdecken ein völlig neues Fahrgefühl rund um die  
Uhr: Mit maximalem Blickfeld und bei Bedarf sogar mit  
Nachtmodus, für bis zu 90% weniger Blendungen\*.

[www.rh-brillenglas.de/gleitsicht](http://www.rh-brillenglas.de/gleitsicht)

*\*Der Reflexionsgrad Nacht liegt bis zu 90 % unter dem Reflexionsgrad  
unentspiegelter Brillengläser aus Kunststoff 1.6.*



Christian Geistdörfer

Erfahrener Motorsportler und  
begeisterter R+H Brillenträger –  
seit Jahrzehnten!





tobahn von einem Sattelzug abgeräumt wurde. Der PV544 überschlug sich über die Leitplanke auf die Gegenfahrbahn. Dykesteen landete im Krankenhaus, aber durch ein Wunder oder das Glück des Glücklichen war er praktisch unverletzt. Er entließ sich noch am selben Tag aus dem Hospital, ergatterte einen Rückflug von Hamburg nach Stavanger, um gegen Mitternacht umgehend in seinen 69er Amazon zu steigen, und die Nacht durch wieder gen Süden zu fahren. Er war am nächsten Nachmittag rechtzeitig zur Startzeit da.

### BESSER MIT BUCKEL

In frühen Jahren war es nicht leicht, einen Startplatz zu bekommen, heute ist Dykesteen so was wie ein Stargast, der Mann, der sich im Volvo überschlug und 24 Stunden später gut gelaunt über die Startrampe rollte. Auch der Buckel ist bei Rallyes mittlerweile ein gern gesehener Gast. Ein PV544 galt vor einem Vierteljahrhundert noch als billige Stangenware. Es gab so viele, und sie gehen ja von allein kaum kaputt. Mittlerweile sind Autos aus den Fünfzigern und frühen Sechzigern rar geworden, auch der alte Schwede. „Wenn du bei einer Rallye 15 Porsche oder 300 SL hast, das ist doch langweilig. Da kommst du besser mit was Seltenem“, sagt Dykesteen.

Und sein Volvo ist ja demnächst ein außergewöhnliches Unikat: ein Auferstandener. Im Februar stand er noch im Rohbau in der Werkstatt, immerhin auf seinen eigenen vier Rädern. Das eingedrückte Dach wölbte sich schon wieder stolz über A- und C-Säulen. „Dafür ist mein anderer Buckel jetzt ein Cabrio“, sagt Dykesteen grinsend. Türen waren schon wieder drin, neue Scheiben mussten noch eingepasst werden, und jetzt wartet er noch auf Kotflügel, bevor im Herbst hoffentlich wieder frischer Lack und Glanz auf den Schwedenstahl kommt.

Wer aus Norwegen stammt, muss nicht anderthalbtausend Kilometer fahren, um verschneite Berge oder Seen zu sehen, und Dykesteen hat keinen allzu ausgeprägten sportlichen Ehrgeiz: „Ich gebe mir auf den Prüfungen schon Mühe, aber meistens mit wenig Erfolg. Ich trainiere nie.“ Er fährt mit Freunden, und das Klassement ist ihm egal. Wenn er im August in der Heimat zur Fjord-Rallye reist, dann um die vielen alten Bekannten zu sehen. Zur Silvretta oder nach Sachsen kommt er der Atmosphäre wegen. Das Fahren genießen, mit Gleichfahrenden Benzin reden, das ist sein Ding. Und dann sitzt er wieder da, tief in sich ruhend. Und lächelnd, auf die eine oder die andere Weise. mst



## CARS – SERVICES – PARTS

Seit Oktober 1948 begeistern wir  
Sportwagen-Liebhaber und Rennfahrer auf der ganzen Welt.

### **75 JAHRE JAGUAR XK 120**

Wir freuen uns, an der SILVRETTA CLASSIC 2023 mit einer dieser  
frühen Raubkatzen teilzunehmen.



Alle anderen JAGUAR Automobile kennen wir natürlich auch seit ihrer Geburt  
und kümmern uns mit Leidenschaft und Kompetenz  
um ihren Erhalt, die Wartung und Pflege.

Auch suchen wir stets sehr gepflegte klassische JAGUAR zur Vermittlung  
und zum Ankauf.

---

#### **Jaguar Land Rover Classic Deutschland GmbH**

Ringstraße 38, 45219 Essen, Germany

Tel. +49 (0)2054-93987 0

[classic.germany@jaguarlandrover.com](mailto:classic.germany@jaguarlandrover.com)



# Mobiles Gipfel-Treffen



**B**ereits zum 25. Mal schickt die Motor Presse Stuttgart mit der SILVRETTE CLASSIC RALLYE MONTAFON ein rollendes Auto-Museum auf die Reise. Auf einigen der schönsten Straßen in Vorarlberg und des angrenzenden Bundeslands Tirol sind rund 190 klassische Autos aus insgesamt neun Jahrzehnten zu erleben. Schon das Blättern im Teilnehmerkatalog lässt die Automobilgeschichte lebendig werden und weckt viele Erinnerungen an berühmte Exemplare.

Das älteste Auto ist ein Darracq 12/32 aus dem Jahr 1924. Dieser offene Franzose lässt die Roaring Twenties wieder aufleben, als Fahrten über Alpenpässe noch ein Abenteuer waren. Neben sportlichen Autos wie beispielsweise dem Veritas RS, dem Mercedes 300 SL, den Porsche 356 und 911 oder den Jaguar XK gehören auch volkstümliche Autos wie der VW Käfer oder der Mazda MX-5 zum mobilen Museum. Es gibt viel zu entdecken. Und das große Markenlexikon liefert gleich im Anschluss an den Katalog interessante Hintergründe zur Historie der wichtigsten Automarken, von denen einige bereits Geschichte sind.



Peter-Paul Pietsch  
Dr. Patricia Scholten



1

**Veritas RS**

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1947

Dipl.-Ing. Basem Khalaf  
Melanie Weinmann



2

**Darracq 12/32**

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 32 PS, Baujahr 1924

Jens Seidel  
Silke Haller



3

**Buick Standard**

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 60 PS, Baujahr 1926

Bernd Füsting  
Bennita Füsting



4

**Mercedes-Benz SSK**

7,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 200 PS, Baujahr 1928

Ewald Sprey  
Gabi Sprey



5

**Bentley Le Mans 4 1/2 Litre**

4,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 140 PS, Baujahr 1929

Dr. Christian Schoch  
Stephan Auer



6

**Vauxhall Special**

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 85 PS, Baujahr 1932

Peter Felder  
Sabine Lechner



7

**Riley Ulster Imp**

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 60 PS, Baujahr 1934

David Valker  
Viktor Valker



8

**Bentley Derby 3.5 litre**

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1934

Rudolf Mayr  
Ulrike Mayr



9

**BMW 315i**

1,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 45 PS, Baujahr 1934

Jörg Hönigk  
Angela Auenacker



10

**Bentley Le Mans**

4 1/4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 130 PS, Baujahr 1936

Thoralf Volkens  
Marius Seppmann



11

**Alvis Silver Eagle**

2,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1936

Kay Fischer  
Roberto Stäblein



12

**Bentley 4 1/4 Liter „Eddie Hall“ Roadster**

4,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1937

**Andreas Renschler  
Claus Birenbaum**



**13**

***Alvis Speed 25 Open Sports Tourer***  
3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1937

**Martin Zondler**



**14**

***Rover 16 P2***  
2,6 Liter, 6-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1938

**Dr. Eugen Schmid  
Jürg Guggisberg**



**15**

***Jaguar SS Special 3,5***  
3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 125 PS, Baujahr 1938

**Emil Benz  
Daniel Nagel**



**16**

***Ralton Sportstourer Special***  
4,2 Liter, 8-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1939

**Harald Göstl  
Ricardo Göstl**



**17**

***Bentley Speed 8***  
5,7 Liter, 8-Zyl. Boxer, 210 PS, Baujahr 1946

**Holger Schilling  
Heike Schilling**



**18**

***Mercedes-Benz V170 Da OTP (W136)***  
1,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 40 PS, Baujahr 1951



Jan Hautmann  
Florian Gramer

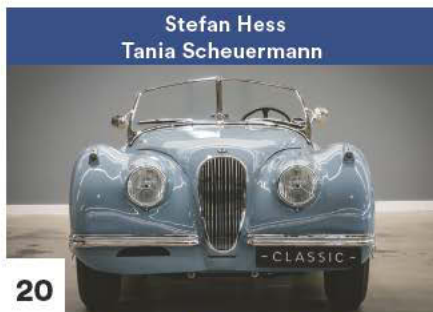


19

**Jaguar XK 120 OTS**

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 160 PS, Baujahr 1951

Stefan Hess  
Tania Scheuermann



20

**Jaguar XK120 SE OTS**

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

Burkhard Müller  
Fabian Mohr

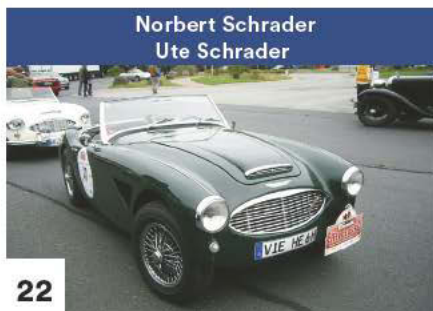


21

**Mercedes-Benz 300 SLS**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 210 PS, Baujahr 1957

Norbert Schrader  
Ute Schrader



22

**Austin-Healey 3000 Mk I**

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

Michael Pitsch  
Christina Pitsch



23

**Alfa Romeo Giulietta Spider**

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

Urban Priol  
Peter Göbel



24

**Opel Kadett City**

1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 52 PS, Baujahr 1976

# ZU GAST BEI FREUNDEN.

Tanken Sie Kraft in der Ruhe der Berge und lassen Sie sich im Vier-Sterne-Superior Löwen Hotel Montafon verwöhnen! Unser Haus im modernen Alpine-Chic-Stil liegt inmitten der idyllischen Bergwelt des Montafons und ist der ideale Ausgangspunkt für beeindruckende Bergerlebnisse. Entspannen Sie im 3.000 m<sup>2</sup> großen Löwen-SPA und machen Sie Ihre Auszeit zu einem einzigartigen Erlebnis. Wir freuen uns auf Sie!



**LÖWEN HOTEL**  
*Montafon*

Löwen Hotel Montafon \*\*\*\*\*

Hotel Löwen Schruns GmbH · Silvrettastraße 8 · A - 6780 Schruns · T. +43 5556 7141

[info@loewen-hotel.com](mailto:info@loewen-hotel.com) · [www.loewen-hotel.com](http://www.loewen-hotel.com)

📍 Löwen Hotel | @loewenhotel | #mainLoewenHotel

Maximilian Sz waj  
Dr. Dirk Walliser



25

**BMW 327/28**

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1939  
Team ZF

Frank Klaas  
Bernd Ostmann



26

**BMW 2000 C**

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1967  
Team ZF

Stefan Schmitt  
Iris Schöttler



28

**Ferrari F355 Spider F1**

3,5 Liter, V8, 381 PS, Baujahr 1999

Markus Winkelhock  
Markus Eiberger



29

**Porsche 911 SC**

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 204 PS, Baujahr 1983  
Team MAC Jeans / auto motor und sport

Bernhard Linnenschmidt  
Jörn Pfothenhauer



30

**Porsche 911 Carrera Cabrio**

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer 236 PS, 1988 Baujahr  
Team Emil Frey Deutschland

Claudia Buss-Ruisinger  
Björn Ruisinger



31

**Porsche 911 S 2.2 Targa**

2,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 180 PS, Baujahr 1971  
Team Emil Frey Deutschland



Donat Pflug  
Sebastian Lins



32

**Ford Mustang Convertible**  
4,7 Liter, V8, 184 PS, Baujahr 1965  
Team Emil Frey Deutschland

Pascal Luhnau



33

**Ford Mustang Convertible**  
4,7 Liter, V8, 202 PS, Baujahr 1966  
Team Emil Frey Deutschland

Badr Chennouf



34

**Ford Mustang Convertible**  
4,7 Liter, V8, 184 PS, Baujahr 1966  
Team Emil Frey Deutschland

Daniel Peters  
Christoph Grün



35

**Jaguar E-Type Roadster**  
4,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 269 PS, Baujahr 1966  
Team Emil Frey Deutschland

Günter Schiffers  
Jochen Kiesel



36

**Ferrari Daytona**  
4,4 Liter, 12-Zyl. 352 PS, Baujahr 1970  
Team Emil Frey Deutschland

Tom Langhoff  
Rafael Bijak



37

**BMW Z1**  
2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 175 PS, Baujahr 1989  
Team Emil Frey Deutschland

Nicholas J. Dunning



41

*Porsche 911 S Targa*

2,4 Liter, 6-Zyl. Boxer, 190 PS, Baujahr 1973

Karlheinz Kögel  
Dr. Peter Maurer



42

*Mercedes-Benz 300 SL Coupé*

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1955  
Team media control

Frank Marrenbach  
Dr. Jörg Marrenbach



43

*Porsche 356 Pre-A GT*

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 70 PS, Baujahr 1953  
Team media control

Thomas Ammann  
Dr. Götz Geiges



44

*Porsche 911 E Targa*

2,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 140 PS, Baujahr 1968  
Team media control

Ralf Reller  
Stefan Brinkmann



45

*Mercedes-Benz 300 SL*

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1961  
Team Reller Automobile

Hubertus Bettenworth  
Ralf Böcker



46

*Mercedes-Benz 300 SL*

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1958  
Team Reller Automobile

Ihr Autohändler in Paderborn



Unser aktuelles Fahrzeug-  
angebot finden Sie hier:



info@reller-automobile.de  
Tel.: 0 52 51 69 42 40  
Steinbruchweg 16-22  
33106 Paderborn



Karl-Heinz Rawert  
Christiane Köthenbürger



47

**Mercedes-Benz 280 SL**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1968  
Team Reller Automobile

Dirk Schütter  
Kerstin Schütter



49

**Chevrolet Corvette C1**

4,6 Liter, V8, 230 PS, Baujahr 1960  
Team Reller Automobile

Stephan März  
Roland Greppmair



51

**Mercedes-Benz 190 SL Cabrio**

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1958  
Team Reller Automobile

Thomas Kluthe  
Anna Kluthe



48

**Mercedes-Benz 190 SL**

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1960  
Team Reller Automobile

Usama Sabbagh  
Agnete Sabbagh



50

**Mercedes-Benz 280 SL**

2,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 185 PS, Baujahr 1986  
Team Reller Automobile

Raimund Wendt  
Andreas Görtz

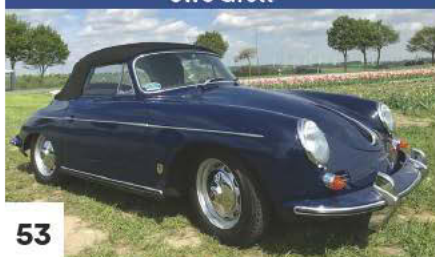


52

**Mercedes-Benz 190 SL**

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1958  
Team Reller Automobile

Oliver Grede  
Uwe Grett



53

**Porsche 356 C**

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1961  
Team Reller Automobile

Thomas Winkels  
Nina Brahim



54

**Mercedes-Benz 300 SL**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1961  
Team Reller Automobile

Dr. Gisbert Vogt  
Jan-Christopher Vogt



55

**Mercedes-AMG 2.5-16V EVO 1**

2,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 225 PS, Baujahr 1989  
Team Reller Automobile

Jörg Mannsperger  
Stephan Heigl



56

**Porsche 911 Carrera**

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 218 PS, Baujahr 1988  
Team Motor Presse Stuttgart

Uwe Brodbeck  
Birgit Priemer



57

**Mercedes-Benz 300 SL Roadster**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1957  
Team auto motor und sport

Otto Ferdinand Wachs  
Curt Bloss



58

**Mercedes-Benz 300 SL Roadster**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1961

Hans-Jörg Götzl  
Andreas Laidig



59

**Ford Taunus 20M**

2,0 Liter, V6, 90 PS, Baujahr 1966  
Team Motor Klassik

Rolf Weidmann  
Dr. Dietmar Lendeckel



61

**Bentley R-Type**

4,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1955

Hans Volker Noller  
Christel Noller



63

**Mercedes-Benz 300 SL**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1955

Franz Wurz  
Richard Stolz



60

**Porsche 944 S2**

3,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 211 PS, Baujahr 1989

Udo Mahlberg  
Jeanette Speiser



62

**Porsche 356 Carrera 1500 GS**

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 100 PS, Baujahr 1955

Götz Tintelnot  
Birgit Nonnenprediger



64

**Jaguar XK140 FHC**

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 190 PS, Baujahr 1955





Wir zählen  
jeden Buchverkauf

mediaCONTROL

Hier finden Sie unsere Charts:



**stern**

**DER SPIEGEL**

DIE ZEIT

**FOCUS**

börsenblatt



**buchreport**

*BuchMarkt*

Das Ideenmagazin für den Buchhandel

**Spektrum**  
DER WISSENSCHAFT

**manager**  
magazin

**Dr. Gunnar Vahrenholz  
Dr. Ulrike Vahrenholz**



**65**

**Porsche 911 E Targa**

2,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 155 PS, Baujahr 1970

**Ruediger Cornehl  
Katrin Engel**



**66**

**Porsche 911 Targa**

3,1 Liter, 6-Zyl. Boxer, 235 PS, Baujahr 1985

**Thomas Dederichs  
Victoria Müller-Donné**



**67**

**Jaguar XK 140 DHC**

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 190 PS, Baujahr 1956

**Dr. Oliver Schepp-Danne  
Marco Walter**



**68**

**Jaguar XK 120 OTS**

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 160 PS, Baujahr 1950  
Team Jaguar Land Rover Classic

**Dr. Klaus Naeve  
Adrian Naeve**



**69**

**Porsche 356 1600 Super**

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1956

**Petr Fiala  
Tomas Fiala**



**70**

**Austin-Healey 100/4**

2,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1956

**Dr. Erich Zanders  
Karl Johannes Zanders**



**71**

***Austin A 30***

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

**Stephanie Zanders  
Dorothea Zanders**



**72**

***Porsche 912***

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 90 PS, Baujahr 1967

**Klaudia Schönherr  
Matthias Halper**



**73**

***Volkswagen Käfer 11***

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 34 PS, Baujahr 1957

**Hannes Steim**



**74**

***Ford Thunderbird***

4,8 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1957

**Willi Birk  
Angela Birk**



**75**

***Porsche 911/964***

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1990

**Karl-Heinz Esdar  
Katarina Esdar**



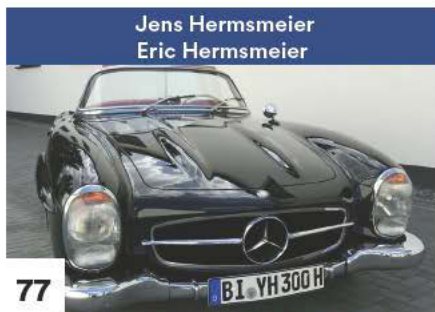
**76**

***Mercedes-Benz 300 SL Coupé***

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1954



Jens Hermsmeier  
Eric Hermsmeier

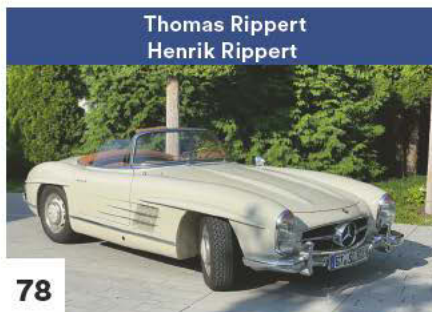


77

**Mercedes-Benz 300 SL Roadster**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1957

Thomas Rippert  
Henrik Rippert



78

**Mercedes-Benz 300 SL Roadster**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1959

Mirko Roßkamp  
Peter Reininghaus



79

**MGB GT**

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1967

Wolfgang Schneider  
Stefan Siegart



80

**BMW 3,0 CSI**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 200 PS, Baujahr 1972

Wolfram Kraeplin  
Julia Kraeplin



81

**Porsche 911T 2,4 Targa**

2,4 Liter, 6-Zyl. Boxer, 140 PS, Baujahr 1972

Dr. Hinrich Mählmann  
Matthias Esdar



82

**Volkswagen Golf 1,8 GLi Cabriolet Quartett**

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1988

# RedAnts®

## CarSystems GmbH

**VDA 6.2:2017**

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

**ISO-Norm 9001:2015**



## 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](mailto:leipzig@redants.de) 🌐 [redants.carsystems.de](http://redants.carsystems.de)



Willi Meier  
Adrian Köngeter



83

**Jaguar E-Type Serie 1 1/2**

4,2 Liter, 269 PS, Baujahr 1968

Horst Bruehmann  
Heinz Rudolf



84

**Jaguar XJS 4.0 Convertible**

4,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 233 PS, Baujahr 1994

Werner Reifferscheidt  
Dr. Wolfgang Lankes



85

**Mercedes-Benz 280 SE 3,5 Cabriolet**

3,5 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1971

Dr. Stefan Krauss  
Sabine Krauss



86

**Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabriolet**

3,5 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1970

Ulrich Haupt  
Alexander Haupt



87

**Volkswagen Käfer Cabrio 1302 LS**

2,3 Liter, 4-Zyl. Boxer, 160 PS, Baujahr 1971

Dr. Michael Baumgartner  
Claudia Baumgartner



88

**Jaguar E-Type**

4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 265 PS, Baujahr 1970



Ralf Gänzle  
Ulrich Sihler



89

**Porsche 924S Targa Le Mans**

2,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 160 PS, Baujahr 1988

Aloyse Wagner  
Thessy Wagner



90

**Mercedes-Benz 300 SL**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1958

Jens-Uwe Kellberg  
Fred Mahro



91

**Opel Admiral Cabriolet**

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

Hans-Peter Platten  
Michelle Rupp



92

**Porsche 356 Convertible D**

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1958

Angelika Bürger Rittler  
Siegfried Rittler



93

**Porsche 356 A 1600 Super**

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1959

Wolfgang Stegel  
Carolyn Stegel



94

**Ferrari 250 SWB California Spider**

3,0 Liter, V12, 260 PS, Baujahr 1961

**Christian Schäfer  
Nacéra Schäfer**



**95**

***Mercedes-Benz 280 SL***

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

**Joerg Auf der Heide  
Tommes Nicklaus**



**96**

***Mercedes-Benz SL W113 Pagode***

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

**Holger Leukel  
Ines Hilliger**



**97**

***Porsche 911 Carrera 2***

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

**Jens Seipelt  
Sylke Seipelt**



**98**

***Porsche 964***

3,5 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1992

**Wolfgang Hentsch  
Verena Hentsch**



**99**

***Skoda Felicia***

1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 55 PS, Baujahr 1961

**Jürgen Goll  
Harald Folladori**



**100**

***Mercedes-Benz Ponton 180***

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 65 PS, Baujahr 1961

# HEISS GELAUFEN? NICHT MIT UNS.

## PRÄZISE TEMPERATURMESSUNG NACH MASS.

Auspuff-Katalysator/Auspuff-Endtopf



Auspuffkrümmer



Kraftstoff/  
Strömungs-  
und Ansaugluft



Zylinderkopf bei  
verschiedenen  
Drehzahlen



Öl/Ölwanne  
Kurbelwellengehäuse



Kühlwasser



[WWW.SCHWEITZER-MESSTECHNIK.DE](http://WWW.SCHWEITZER-MESSTECHNIK.DE)



***Schweitzer***  
messtechnik



**Tomas Kohut  
Heike Kiess**



**101**

***Mercedes-Benz 190 SL***

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1962

**Nadja Kiess  
Patrick Weber**



**102**

***Volkswagen 1302 LS Theo Decker***

2,1 Liter, 4-Zyl. Boxer, 125 PS, Baujahr 1971

**Thomas Class  
Sunhilde Class**



**103**

***Volvo P 1800***

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1962

**Thomas Lundt  
Silvia Lundt**



**104**

***Porsche 356 B Super 90***

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 90 PS, Baujahr 1962

**Martin Friz  
Alexandra Friz-Rothe**



**105**

***Mercedes-Benz 190 SL***

1,9 Liter, 4-Zyl. Boxer, 105 PS, Baujahr 1962

**Sebastian Schubert  
Vanessa Schubert**



**106**

***Austin-Healey 3000 Mk II (BN7)***

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

Jörg Schubert  
Kirstin Schubert

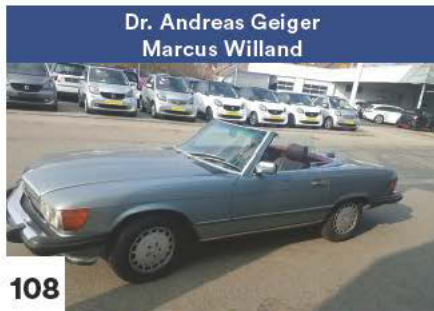


107

*Jaguar E-Type*

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

Dr. Andreas Geiger  
Marcus Willand



108

*Mercedes-Benz SL 560*

5,5 Liter, V8, 220 PS, Baujahr 1987  
Team Motor Presse Stuttgart

Jürgen Hensing  
Erti Beydilli



109

*Mercedes-Benz W114 280CE*

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 185 PS, Baujahr 1974

Michael Groß  
Katja Groß



110

*Auto Union 1000 S*

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 70 PS, Baujahr 1963

Dieter Münch  
Ulrich Fischer

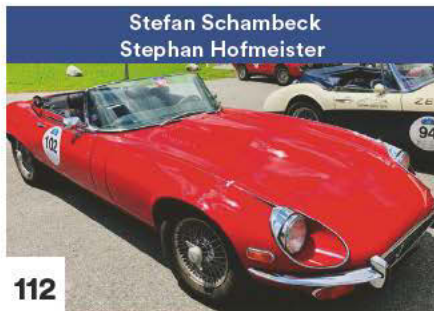


111

*Alfa Romeo 2600 Spider*

2,6 Liter, 6-Zyl. Reihe, 145 PS, Baujahr 1963

Stefan Schambeck  
Stephan Hofmeister



112

*Jaguar E-Type V12 Roadster*

5,3 Liter, V12, 268 PS, Baujahr 1972

Florian Schweitzer  
Werner Schweitzer



113

**Porsche 356 B Roadster**

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1962  
Team Schweitzer Messtechnik

Prof. Dr. Thomas Zeller  
Silvia Zeller



116

**Porsche 356 Cabriolet**

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1963

Dr. Christian Malorny  
Steven Boyens



118

**Porsche 356 C 2000 GS Carrera 2**

1,9 Liter, 4-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1964

Rudolf Heisinger



114

**Mercedes-Benz 190 SL**

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1962  
Team United Charity

Norbert Lersch  
Arnd Brüggewirth



117

**Triumph TR 4**

2,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1964

Heinz Brogli  
Thomas Künzli



119

**Alfa Romeo Giulia TI Super**

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1964





# GRILLSTAR DE

*your home of BBQ*

Deutschland's größter  
**ONLINE-SHOP**  
FÜR **GRILL & BBQ**

## Grillgeräte

Gasgrill, Holzkohlegrills, Keramikgrills, Elektrogrills,  
Campinggrills, Oberhitzegegrills, uvm.

## Grillzubehör

Dutch Oven, Grillroste, Ersatzteile, Pizzasteine, Planchas,  
Abdeckhauben, Grillspieße, Grillthermometer, Brennstof-  
fe, Vakuumiergeräte, Pflege & Reinigungsmittel, uvm.

## Gewürze & Saucen

Rubs & Saucensets, Marinaden, internationale Saucen, uvm.

Entdecke die ganze Welt des BBQ und nutze deinen  
exklusiven Rabattcode auf über 10.000 Artikel rund  
um das schönste Hobby der Welt!

**Exklusiver 15% Rabattcode\*:**

**SILVRETTA15**

Jetzt einlösen auf:

**www.grillstar.de**

\*Ausgenommen Gutscheine, Bücher & rabattierte Artikel

Ralf Thiehofe  
Christine Thiehofe

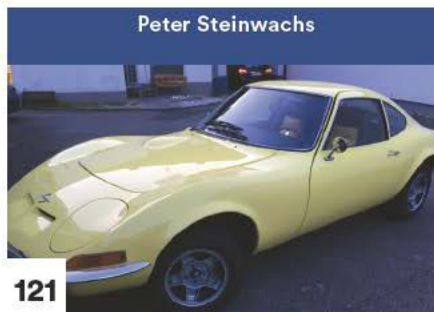


120

*Porsche 356 C 1600 S*

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

Peter Steinwachs

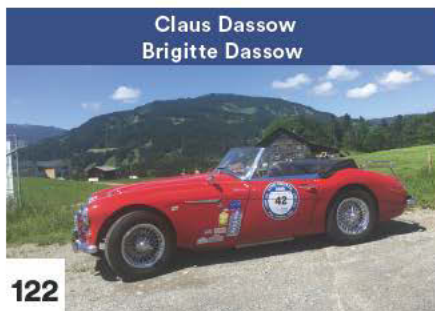


121

*Opel GT 1900*

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1972

Claus Dassow  
Brigitte Dassow

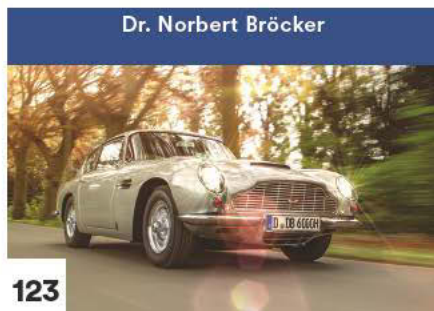


122

*Austin-Healey 3000 BJS*

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1965

Dr. Norbert Bröcker

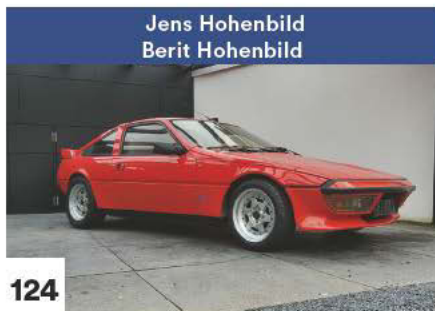


123

*Aston Martin DB6 Vantage*

4,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 325 PS, Baujahr 1966

Jens Hohenbild  
Berit Hohenbild



124

*Talbot Matra Murena*

2,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 141 PS, Baujahr 1982

Maik Vogel  
Martin Linnemann



125

*Ford Mustang GT Cabriolet*

4,7 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1966

Markus Hendel  
Christoph Herbrig



126

*Shelby GT 500*

7,1 Liter, V8, 385 PS, Baujahr 1967

Thilo Mühle



127

*Chevrolet Corvette C2*

5,4 Liter, V8, 365 PS, Baujahr 1967

Olaf Zach  
Birgit Zach

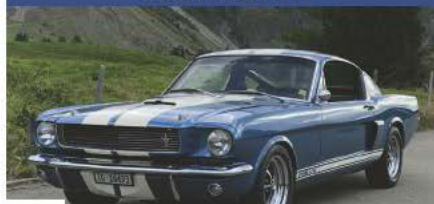


128

*Audi 85- Quattro 90*

2,2 Liter, 5-Zyl. Reihe, 136 PS, Baujahr 1985

Benjamin Gentsch  
Andreas Bickel

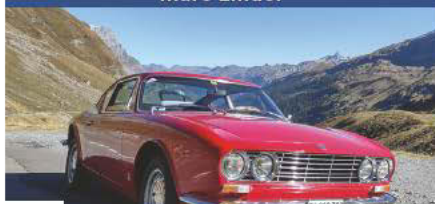


129

*Shelby GT 350*

4,7 Liter, V8, 306 PS, Baujahr 1966

Andreas Gühmann  
Marc Linder



130

*Ford OSI 20M TS*

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

Hermann Jäckle  
Anton Reichenbach



131

*Ford 20 M V6 P7 A TS*

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1967



Sven Heinzelmann  
Katharina Haase



132

*Jaguar Mk 2*

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 220 PS, Baujahr 1967

Wilhelm Middelberg  
Silke Middelberg



133

*Mercedes-Benz 230 SL*

2,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1967

Ondrej Hajek  
Oldrich Hajek



134

*Porsche 911 E*

2,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 140 PS, Baujahr 1968

Horst Langel  
Dr. Gerhard Adler



135

*Mercedes-Benz 280 SL*

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

Dr. Thomas Waldhier  
Dr. Bernhard Ebel



136

*Volkswagen 23 T1 Bulli*

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 40 PS, Baujahr 1967

Christian Hupertz  
Jascha Jacobs



137

*Porsche 911 T Softwindow Targa*

1,9 Liter, 6-Zyl. Boxer, 110 PS, Baujahr 1968



## Pininfarina Cambiano SILVRETTA CLASSIC Limited Edition 2023

Handgegossenes Aluminium,  
Walnuss-Holz, also dem klassischen  
Material für Armaturenbletter 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 das  
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

Markus Gut  
Dr. Stefan Büchi



138

*Porsche 912*

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 90 PS, Baujahr 1968

Dr. Jörg Westphal  
Haluk Yavuz



139

*Jaguar E Type OTS*

4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 265 PS, Baujahr 1969

Michael Bäuerle  
Anja Kalischke-Bäuerle



140

*Porsche 911 T*

2,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 110 PS, Baujahr 1969

Dr. Oliver Vietze  
Kristiane Vietze



141

*Porsche 911 ST*

2,2 Liter, 6-Zyl., Boxer 230 PS, Baujahr 1969

Christian Geers  
Inga Geers



142

*Porsche 911 T*

2,4 Liter, 6-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1971

Ernst-August Hoppenbrock  
Jörg Hoppenbrock



143

*Mercedes-Benz 280 SL*

2,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1970



**Roland Heiderscheid  
Guy Rolling**



**144**

***Morgan 4/4 Competition***

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 86 PS, Baujahr 1970

**Leon Meyers  
Alix Meyers**



**145**

***Austin-Healey 3000 Mk I (BN7)***

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1959

**Mario Ketterer  
Fabian Michalsky**



**146**

***Volkswagen Käfer***

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 100 PS, Baujahr 1970

**Roland Kliemann  
Maritta Kliemann**



**147**

***Buick Riviera***

7,5 Liter, V8, 250 PS, Baujahr 1971

**András Noszvai  
Zoltan Vandulek**



**148**

***NSU 1000 C***

1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 65 PS, Baujahr 1971

**Thomas Breitkopf  
Christine Senftleben**



**149**

***BMW 3.0 CSI***

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

Jens Schöll  
Markus Forgatsch



150

**Porsche 911 Speedster**

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1989

Joachim Zorn  
Valentina Maier



151

**Chevrolet Corvette (C3)**

5,7 Liter, V8, 190 PS, Baujahr 1979  
Team UNION Glashütte

Gilbert Thöress  
Nicola Thöress



152

**Porsche 911 964 Carrera Cabrio**

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer 250 PS, 1991 Baujahr  
Team UNION Glashütte

Silvio Hoppe  
Simone Thiel



154

**Audi 90 sport Quattro 20 V**

2,5 Liter, 5-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1987

Alphonse Johanns  
Bram Van Dijck



155

**Jaguar E-Type**

4 Liter, 6-Zyl. Reihe, Baujahr 1967

Patrik Skála  
Jan Skála



156

**Porsche 911 E Targa**

2,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 165 PS, Baujahr 1971

Wir restaurieren,  
reparieren,  
pflegen.



Und manchmal  
verkaufen wir  
etwas Besonderes.

**Beetz & Beetz** *Klassik*

Aus Freude am historischen Automobil.

Inhaber: Maud & Mathias Beetz  
Waidmannsluster Damm 7  
13507 Berlin

Mathias Beetz: +49 163 645 46 44  
[info@beetzundbeetzklassik.de](mailto:info@beetzundbeetzklassik.de)  
[www.beetzundbeetzklassik.de](http://www.beetzundbeetzklassik.de)



Dirk Torwesten  
Elke Torwesten



157

*Volkswagen Karmann Ghia*

2,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 150 PS, Baujahr 1971

Nils Ihnen  
Gesa Zajonc



158

*NSU Ro 80*

1,0 Liter, 2-Scheiben Wanke, 115 PS, Baujahr 1972

Robert Hehn  
Reiner Nolden



159

*Intermeccanica Indra*

5,7 Liter, V8, 240 PS, Baujahr 1972

Mathias Beetz  
Maud Beetz



160

*Ferrari 250 GTE 2+2*

3,0 Liter, V12, 240 PS, Baujahr 1963

Isolde Holderied  
Rudolf Glass



161

*Toyota Corolla Coupé GT 16V (AE86)*

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 124 PS, Baujahr 1984  
Team Toyota Deutschland

Frank Jüring  
Konstantin Marquardt



162

*Alfa Romeo GT Junior*

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe 110 PS, Baujahr 1972

**Markus Naser  
Stefan Albrecht**



**163**

***BMW 3.0 CS***

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1973  
Team Württembergische Versicherung

**Christian Geisdörfer**



**165**

***Mercedes-Benz 280 SL***

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

**Kai Eckert  
Georg Wartelsteiner**



**166**

***Alfa Romeo Junior***

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 103 PS, Baujahr 1973

**Stefanie Bickel  
Christina Bickel**



**167**

***BMW 2002 tii Alpina A4***

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 160 PS, Baujahr 1973

**Sören Polster  
Cassian Polster**



**168**

***Ferrari 365 GT4 2+2***

4,4 Liter, V12, 325 PS, Baujahr 1973

**Markus Mohn  
Jens Schauer**



**169**

***Alfa Romeo Giulia Super 1.3***

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 88 PS, Baujahr 1973

Stephan Lucht  
Isabella Lucht



170

**Lancia Fulvia Montecarlo 1,3 S**

1,3 Liter, V4, 90 PS, Baujahr 1974  
Team Pininfarina

Thomas Natschläger  
Josef Erbschwendtner



171

**Mercedes-Benz 230 SL**

2,3 Liter, 6-Zyl. Boxer, 150 PS, Baujahr 1964  
Team Yellow Fox

Carsten Bräuer  
Heidi Roth-Bräuer



172

**Volkswagen-Porsche 914**

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

Stefan Kunze  
Sabine Kunze



173

**BMW 1802**

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1975

Christian Stollfuß  
Dr. Natalia Stollfuß



174

**Lancia Stratos HF Stradale**

2,4 Liter, V6, 191 PS, Baujahr 1975

Michael Stollfuß  
Andrea Stollfuß



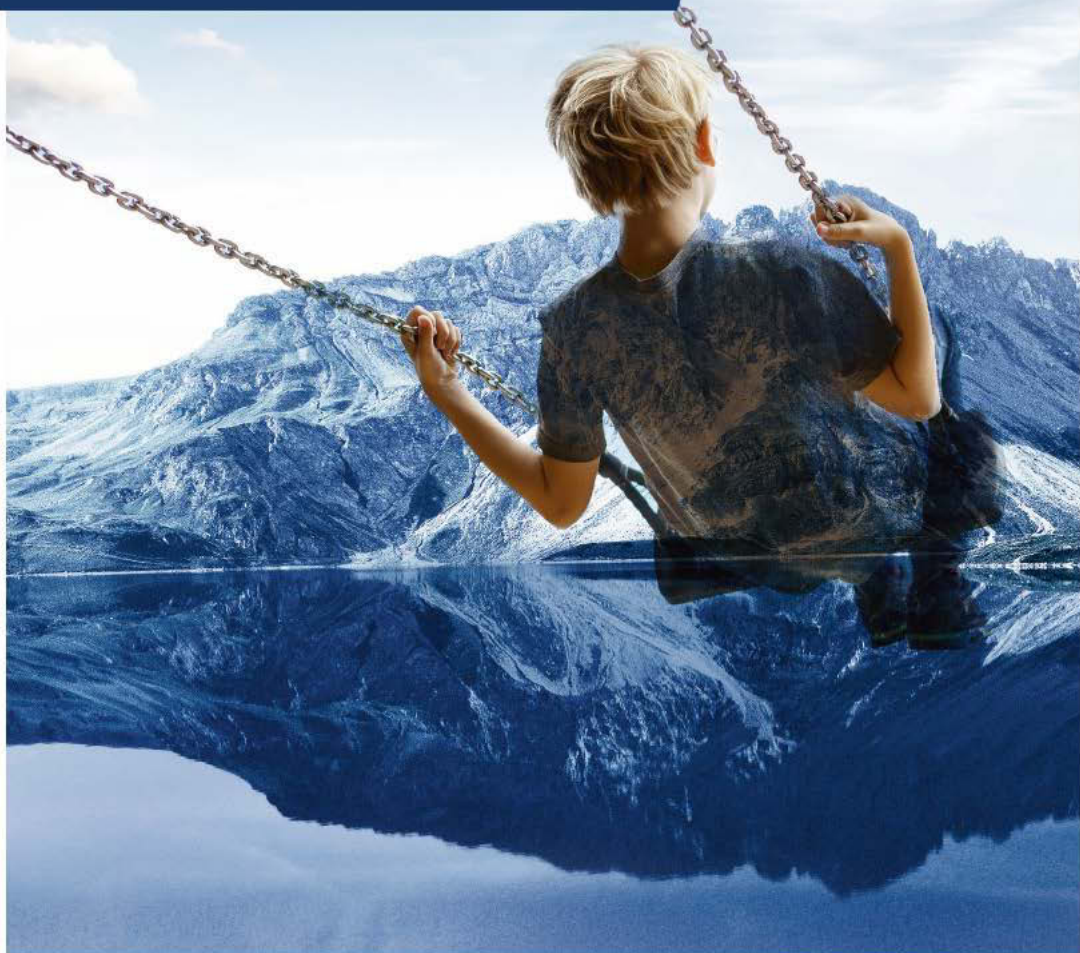
175

**Porsche 356 Carrera Speedster**

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 100 PS, Baujahr 1957



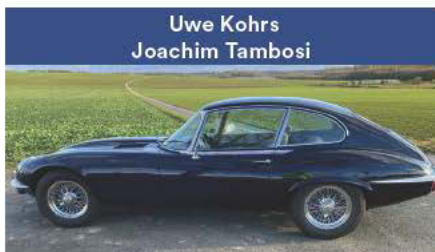
# Vorarlberg schöpft seine Energie aus erneuerbaren Quellen.



Wasserkraft ist sauber, erneuerbar und in Vorarlberg reichlich vorhanden. Daher nutzt die illwerke vkw diese Energiequelle ebenso innovativ wie nachhaltig – ein unverzichtbarer Beitrag zu Vorarlbergs Energieautonomie und zur europäischen Energiewende.

**illwerke  vkw**  
Energie für Generationen.

Uwe Kohrs  
Joachim Tambosi



176

**Jaguar E Type**

5,3 Liter, V12, 272 PS, Baujahr 1972

André Wilwert  
Alfred Quetsch



177

**BMW 3.0 CS**

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1975

Helge Holck-Dykesteen  
Sandra Bugglé



178

**Chevrolet Corvette Pace Car**

5,7 Liter, V8, 220 PS, Baujahr 1978

Helmut Göggel  
Johannes Schug



179

**Mercedes-Benz 280 SLC**

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 185 PS, Baujahr 1978

Dr. Jörg Pfeil  
Ulrike Pfeil



180

**Ferrari 308 GTS**

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

Rico Naehse  
Alexander Pietzonka



181

**Opel Manta 1600 S**

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

Bernhard Zauner  
Gerhard Dieringer



182

**Porsche 911 Targa**

2,4 Liter, 6-Zyl. Boxer, 140 PS, Baujahr 1973  
Team Yellow Fox

Stefan Endrich  
Jens Ellinger



183

**Mercedes-Benz 500 SLC**

5,0 Liter, V8, 240 PS, Baujahr 1980

Immanuel Kutschera  
Jutta Kutschera



184

**Mercedes-Benz 380 SLC**

3,8 Liter, V8, 218 PS, Baujahr 1981

Christian Köppen  
Gabriele Köppen



185

**Volkswagen Golf GTI**

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

Bernd-Rolf Sandrisser  
Herbert Frey



186

**Toyota Corolla AE 86**

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 160 PS, Baujahr 1983

Christian Bangemann  
Dr. Jan Becker



187

**Porsche 911 Carrera 3.2**

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1984



**Bernd Schulte  
Anette Gernert**



**188**

***BMW M635 CSi***

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 286 PS, Baujahr 1985

**Dr. Cornelis Striezenou  
Georg Deniffel**



**189**

***Mercedes-Benz 500 SEC***

5,0 Liter, V8, 223 PS, Baujahr 1986

**Werner Mennel  
Christine Elsensohn**



**190**

***Ford Escort RS Turbo 1600***

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 132 PS, Baujahr 1986

**Thomas Jaritz  
Michaela Jaritz**



**191**

***Mercedes-Benz 300 SL***

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1986

**Armin Rössner  
Dr. Leonore Jahn**



**192**

***Ferrari 328 GTS***

3,2 Liter, V8, 270 PS, Baujahr 1987

**Prof. Dr. Burkhard Göschel  
Philipp Göschel**



**193**

***BMW M3 (E30) Cecotto***

2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1989

Alexander Raabe  
Esther Drescher



194

**Alfa Romeo 75 1.8iE Sondermodell Indy**

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1991

Dipl.-Ing. Klaus Pfeffer  
Anne Damschen



196

**Porsche 993 GT**

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 310 PS, Baujahr 1994

Dr. Thomas Ryzlewicz  
Dr. med. Ursel Jagziehs



198

**Mercedes-Benz SLK 230**

2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 193 PS, Baujahr 1999

Karl Wolber  
Matthias Wolber



195

**Mazda MX-5**

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 116 PS, Baujahr 1992

Horst Randecker  
Thomas Lampart



197

**Lancia Delta Integrale**

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 370 PS, Baujahr 1994

Johannes Steiner  
Silvia Steiner



199

**BMW Z8**

5,0 Liter, V8, 400 PS, Baujahr 2000

Ed Goedert  
Benjamin Drescher



**Mercedes-Benz SL 55 AMG**  
5,4 Liter, V8, 507 PS, Baujahr 2002

**Wir wünschen allen  
Teilnehmern der 25.  
SILVRETTA CLASSIC  
RALLYE MONTAFON  
gute Fahrt, viel Sonne  
und wenig Strafpunkte!**



**Im Montafon werden Oldtimer aufs Herzlichste willkommen heißen!**





*Die Bielerhöhe auf der namensgebenden Silvertta Hochalpenstraße bot schon 1998 im ersten Veranstaltungsjahr ein sehenswertes Starterfeld.*

## Unsere Dienstleistungen:

Sie möchten einen qualitativ guten Oldtimer oder Youngtimer kaufen?

**Wir verkaufen.**

Sie möchten einen qualitativ guten Oldtimer oder Youngtimer verkaufen?

**Wir kaufen an oder verkaufen für Sie.**

Sie haben Fragen zu Oldtimern oder Youngtimern?

**Unser Fachwissen steht Ihnen zur Verfügung. Anruf genügt.**

**Nichts ist werthaltiger als ein Oldtimer !**



- Ankauf, Verkauf, Vermittlung
- Bewertung, Gutachten
- Einstell-, Überwinter-Service
- Hauptuntersuchung, H-Kennz.
- Hol-Bring-Service



**CLASSICCARS**

DORNSTETTEN

# 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-

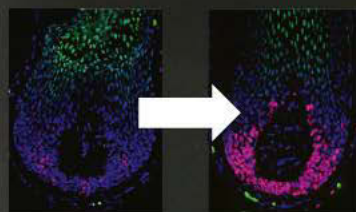
# Mehr Doping für die Haare

**NEU:**

## Alpecin Coffein Hair Booster



Hairtonic für bis zu  
27 % mehr aktive Zellen  
an der Haarwurzel.



ohne Coffein

mit Coffein



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 Rennsiegere errang. 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 Kompaktklimousine 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 Rennsiegere. 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.

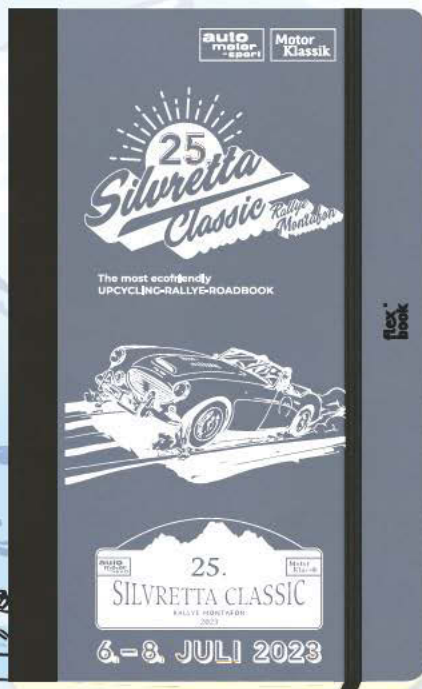


## Silverta Classic Limited Edition 2023

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 Lavendel
- 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**





## 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-Zwölzylinder-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 Dampftrieb. 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 Skaft 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



# GTÜ-Team Seipelt

## Unsere amtlichen Leistungen:

- + § 23 StVZO (H-Kennzeichen)
- + Hauptuntersuchung inkl. „AU“
- + Änderungsabnahmen
- + Feinstaubplaketten

## Öffnungszeiten Prüfstelle:

Montag – Freitag: 9.00 -18.00 Uhr  
Samstag nach Vereinbarung

Gerne sind wir Ihr Ansprechpartner  
rund ums Kraftfahrzeug!

## Ingenieurbüro Seipelt

Portitzer Straße 65 A  
04425 Taucha

Fon: 034298 67321

[www.gtue-seipelt.de](http://www.gtue-seipelt.de)

Als freiberufliche Sachverständige erstellen wir für Sie  
gerne auch Gutachten für Ihren Oldtimer.



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 türenlosen 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



# CMC Alfa-Romeo P3 (Tipo B) bellezza che vince



CMC Alfa-Romeo P3 Nuvolari,  
Gewinner GP Italien 1932, #8, Art.-Nr. M-219  
In verschiedenen Rennvarianten verfügbar.

CMC GmbH & Co. KG Classic Model Cars  
Stuttgarter Straße 106 · D 70736 Fellbach  
Tel.: +49 711 44 00 799-0  
info@cmc-modelcars.de · [www.cmc-modelcars.de](http://www.cmc-modelcars.de)

EINZIGARTIG  
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Stories zu den Fahrzeugen und Webshop auf [www.cmc-modelcars.de](http://www.cmc-modelcars.de)

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

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, nutzt 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 Ennezzeta 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

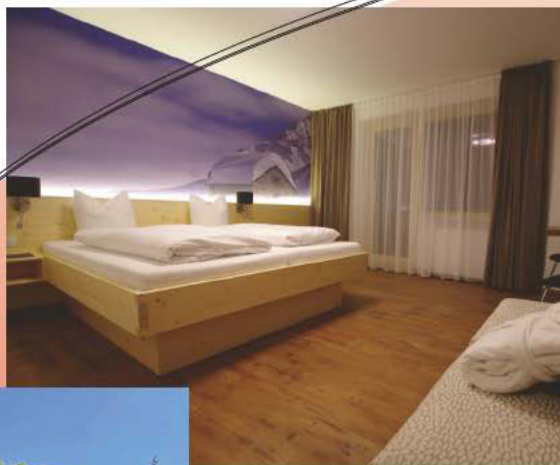
# ALPINHOTEL ZERRES ★★★

Am Eingang zum Örtchen Partenen,  
am Anfang der Silvretta-Hochalpenstraße,  
liegt das Alpinhotel Zerres.

In familiären Ambiente erwarten Sie  
komfortable Zimmer und Appartements,  
Sauna gemütliche Gaststuben sowie eine  
Terrasse zum Verweilen und Genießen.

Im Hotel Zerres findet sich die Liebe zum  
Montafon auch auf dem Teller wieder.  
Wir verwöhnen unsere Gäste mit  
regionalen Produkten und heimischen  
Spezialitäten.

Wir freuen uns auf Sie!



[www.ferienmacher.com](http://www.ferienmacher.com)

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 cm<sup>3</sup> 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 Personwagen. 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



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 Mittelmotorwagen 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 Mittelmotorwagen 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 erran-

gen. 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 Avantime

Herzliche Gratulation zur  
*25. Jubiläums Rallye*  
 der Silvretta Classic  
 im schönen Montafon!

*Grandau*  
 SPORTHOTEL

wurden bei Matra gebaut. Als Renault den Avantage einstellte und den Espace selbst baute, wurde das Automobilwerk 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 RX8 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 Blüte-



über 75 Jahre Porsche über 40 Jahre Lundtauto

*Wir reparieren, inspizieren, restaurieren, lackieren, vermessen, bereifen  
und das alles mit Herz und Verstand für Ihren Porsche*



**www.lundtauto.de**

**Werkstatt Handel Oldtimer**



zeit 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 Kabinroller, 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 Aspick“. 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 wenig gefahrenes, 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 un-

ter 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 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 Lorbeere, 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 Specia-

lizzata Construzioni 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 war ein amerikanischer Hersteller großer, luxuriöser Wagen für wohlhabende Kunden mit Fertigung ab 1904 in Detroit. H-Kulissenschaltung 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 Benzin-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 Autowerk, 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 so viel wie Sieg bedeutet. Diese schon während des Zweiten



**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**

Weltkriegs geplante Mittelklasselimousine besaß einen exzellenten cW-Wert von 0,34 und war das erste in Serie gebaute russische Auto mit Pontonkarosse. Viele dieser bis 1958 hergestellten Wagen liefen in der DDR als Behördenfahrzeug 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 Kunststoffkarosse.



## 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 achtzylindrige 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-Stunden-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 präsen-

tierten 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 Alltagstauglichkeit – beide warteten mit einem variablen 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 Rennen und Rallyes für Furore. Das entsprechende Sportmodell mit verkürztem Radstand hieß Brooklands. Der 12/4 kam 1934 auf den Markt. 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 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 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 angesehenen 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 optisch 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-Vierventiler 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



# **FUCHS KFZ SERVICE**

**KFZ | WOHNMOBIL | OLDTIMER**

## **UNSERE LEISTUNGEN**

### **KFZ-SERVICE**

- Windschutzscheibenaustausch und -reparatur
- Abholungs- und Bringservice
- Reparaturen und Wartung
- Unfallservice

### **WOHNMOBIL- UND CARAVAN-SERVICE**

- Gasprüfung und Nachrüstungen
- Reparaturen und Wartung

### **OLDTIMER-SERVICE**

- Wir warten Ihren Klassiker mit Kompetenz und Fachverstand

**ROBERT-BOSCH-STRASSE 2  
77656 OFFENBURG-ELGERSWEIER**

**Tel.: 0162 / 91 33 440  
buero-fuchs@web.de  
www.fuchs-kfzservice.de**

zusammen tun. 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.



### 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 gerufen 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 luftgekühltem Heckmotor – bis zum 603 in stromlinienförmiger Gestalt.



### TOYOTA

Das erste Auto von Toyota entstand 1935. Lange Zeit wiesen die Toyota starke Parallelen zu amerikanischen Fahrzeu-



gen auf. Richtig auf Touren kam die Produktion erst in den 60er-Jahren, und in den Siebziger Jahren 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



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 P70 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 Schiffsmoto-

ren 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 technischen 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 Andelsbach 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 Konzept mit dem luftgekühlten Heckmotor fand sich beim Bus wie auch bei den Typen Karmann-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 sei-

nem 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.

# Mit positiver Energie in die Zukunft.

JETZT UNSEREN  
**BLOG**  
KENNENLERNEN!  
[blog.illwerkevkw.at](http://blog.illwerkevkw.at)

Ein Blick hinter die Kulissen der Energiezukunft, spannende Geschichten, aktuelle Entwicklungen und engagierte Zukunftsgestalter:innen – das und noch viel mehr gibt es regelmäßig im Blog der illwerke vkw zu entdecken. Einfach auf [blog.illwerkevkw.at](http://blog.illwerkevkw.at) klicken und in die Energiewelt eintauchen.

**illwerke  vkw**  
Energie für Generationen.



# 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 7/2023

Klassiker bis 10 000 Euro, 60 Jahre Lamborghini und Porsches erster Le-Mans-Sieger



## April/Mai 2023

Zwei große Kombis, S-Klasse für 2000 Euro und zehn Alternativen zum W 124



## 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

**W**enn 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-Ratge-

ber 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](http://auto-motor-und-sport.de) oder dem Online-Marktplatz [motor-klassik.de](http://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.

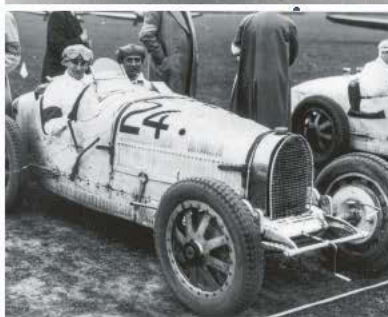
*hjk*

# „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.*

**H**albe 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



BYE BYE, HARALD!

# Unser Rallye-Meister

*Nach 14 Jahren als Rallye-Chef der Motor Presse Stuttgart verabschiedet sich Harald Koepke nach der Silvertta Classic in den Ruhestand. Was machen wir bloß ohne ihn?*



## Umsteiger

Privat machte er mit seinem Alfa Spider Fastback schon längst die Rallyeszene unsicher, 2009 übernahm der ehemalige Vermarktungs-Profi die Leitung der Motor-Presse-Rallies



## Interviewer

Mit der Aussicht auf ein Feierabendbier nach der Siegerehrung lockte Harald die Prominenten vors Mikrofon, am liebsten den Kabarettisten Urban Priol

## Abwinker

Ob Start- oder Zielflagge, Harald schwenkt beides mit dem Elan eines Luca di Montezemolo, der einen siegreichen Ferrari abwinkt – auch noch bei Startnummer 180



### **Entertainer**

Fahrerbesprechung  
oder Siegerehrung: Mit  
feinem Mutterwitz und  
Lust an Wortspielen  
begeisterte der gebür-  
tige Hauptstädter seine  
Zuhörer – klassische  
Berliner Schnauze halt



## BYE BYE, HARALD!

### Kumpeltyp

Ruhig und verbindlich, stets offen und ehrlich und bei Bedarf an passender Stelle auch ein treffender Spruch – einen wie Harald hat man gern als Freund. Das sieht unser Geschäftsführer Jörg (links im Bild) ganz genauso

### Wetterfest

Nicht immer herrscht bei Rallyes Kaiserwetter, doch davon lässt sich Harald nie die Laune verhaseln



### Anerkannt

Selbst bekannt kritische Geister wie der ehemalige VW-Chef Carl Hahn (links) schätzten die Art, wie Harald Rallyes organisierte. Rennlegende Hans-Joachim Stuck (Mitte) fuhr ohnehin immer gern mit







### **Ruheständler?**

Eine letzte Zielflagge noch, dann rollt unser Rallyechief Richtung Ruhestand. Und was macht er dann? „Meine erste private Rallye im W 123 geht Mitte September über die Bühne!“

DANK

# Vielen Dank an die Helfer



*Ein großes Dankeschön an all die engagierten Helferinnen, Helfer und Mitwirkenden, die dafür gesorgt haben, dass die 25. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON zu einem unvergesslichen Erlebnis wird.*





# Hoch hinaus

Die 10 schönsten  
Wanderrouen



*auf geht's*



**Silvretta®  
Montafon**



# Fortsetzung folgt

## SACHSEN CLASSIC 17. – 19. AUGUST 2023

Aus den österreichischen Alpen zieht der Rallye-Troß gewissermaßen direkt weiter in das östlichste Bundesland, um die 20. Sachsen Classic vorzubereiten – die damit in diesem Jahr auch ein kleines Jubiläum feiert. Höhepunkt der Rallye ist neben der großartigen Streckenführung vor allem die Begeisterung der zahlreichen Zuschauer entlang der Fahrt von Zwickau nach Dresden.



## LUXEMBOURG CLASSIC 29. – 30. SEPTEMBER 2023

Das Großherzogtum Luxemburg mag bei der Durchreise nicht besonders groß erscheinen, schließlich misst es in der größten Nord-Süd-Ausdehnung nur 81 km, von Ost nach West sind es gerade mal 55 km. Umso erstaunter sind regelmäßig die Teilnehmer der Luxembourg Classic, wenn Sie erfahren, wie viele wunderbare und abwechslungsreiche Rallyerouten man hier erleben kann.

## VORMERKEN: UNSERE RALLYES IM JAHR 2024\*



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

Traditionell bei der Siegerehrung verkündete Peter-Paul Pietsch den Termin der Rallye für das kommende Jahr. Die Streckenführung durch den Schwarzwald steht noch nicht fest. Auch die elfte Auflage der Classic-Rallye folgt den Spuren von Paul Pietsch durch seine geliebte badische Heimat.



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

Auch die 26. Ausgabe der Rallye im Montafon hat bereits einen Platz im 2024er-Kalender gefunden, und natürlich werden die bekannten Höhepunkte wieder zum Programm gehören: Allen voran die Silvretta-Hochalpenstraße, die sich bis auf 2032 Meter hinaufschraubt.

\* Bei Nichterreichen der Mindestteilnehmerzahl behalten wir uns vor, eine Rallye bis 28 Tage vor dem Termin abzusagen.



# Glücksmomente







PERFORMANCE  
MADE IN GERMANY



VIRO

130  
JAHRE

UNION  
GLASHÜTTE/SA.



[WWW.UNION-GLASHUETTE.COM](http://WWW.UNION-GLASHUETTE.COM)