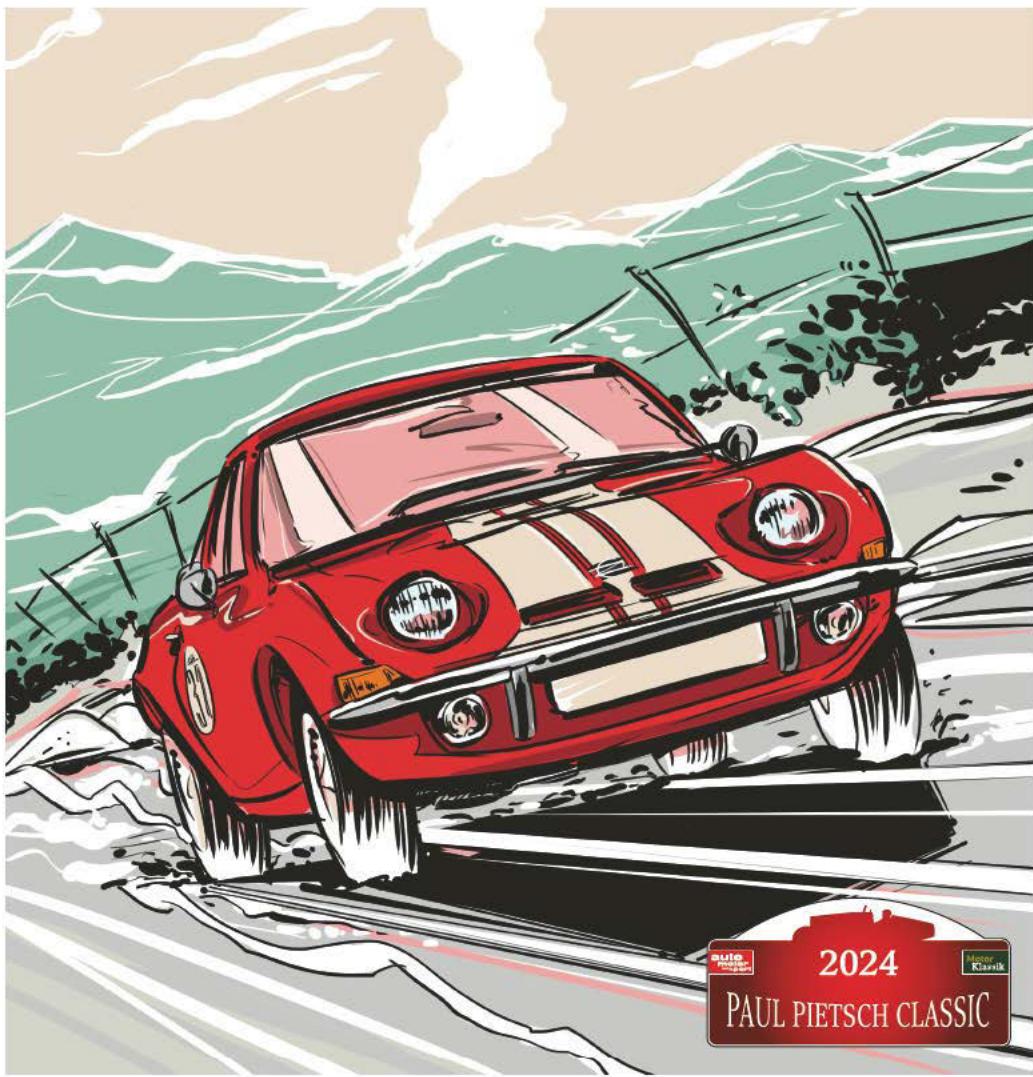


11.

Paul Pietsch Classic

SCHWARZWALD-RALLYE

24.-25. MAI 2024



OFFIZIELLES PROGRAMM

Teams • Autos • Strecken • Zeitplan

www.pietsch-classic.de

Das Shampoo, das die Gegner alt aussehen lässt ...



Alpecin Grey Attack:

Anti-Grau Shampoo mit innovativer Repigmentierungs-Technologie



NEU

- Erste Ergebnisse nach 2–4 Wochen sichtbar
- Natürlich aussehender Farb-Effekt
- Nur 2–5 Minuten Einwirkzeit
- Stärkeres Haar durch Coffein

Paul Pietsch Classic 2024

- 4 Grußwort Oberbürgermeister von Offenburg**
Von Marco Steffens
- 6 Grußwort Chefredaktion Motor Klassik und Organisationsleiter**
Von Hans-Jörg Götzl und Dirk Johae
- 8 Dank an die Sponsoren**
- 10 Zeitplan**
Die 3 Tage im Detail
- 12 Strecke und Highlights Die Höhepunkte der Rallye**
- 22 Wilderness International**
CO₂-Kompensation
- 24 HypoVereinsbank**
Mit Herz und Verstand
- 26 P+K Textil**
Der neue Partner für die Rallyeshirts

- 28 Porträt Dominic Müller**
Hotelier mit Oldtimer-Leidenschaft
- 38 UNION GLASHÜTTE**
Mechanik fürs Handgelenk
- 40 Kartbahn Urloffen**
Piste mit Historie
- 42 Porträt: Die Michalskys**
Erfolgreiches Vater-und-Sohn-Team
- 48 Teilnehmerkatalog**
Alle Teams im Überblick
- 74 Großes Markenlexikon**
Geschichten und Fakten
- 98 40 Jahre Motor Klassik**
Die spannende Welt klassischer Autos bei Motor Klassik und YOUNGTIMER
- 104 Dank an die Helfer**
- 106 Vorschau**
Die nächsten Classic Rallyes der Motor Presse Stuttgart

IMPRESSUM

Veranstaltergemeinschaft:

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

Organisations-Team:

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

Sportliche Leitung und Routenplanung:

Karl Wolber

Roadbook:

Jens Meinig

Umsetzung Streckenplanung:

Wolfgang Kießling

Team-Betreuer:

Stefan Nowack

Team Zeitnahme:

René Fritzsche (Leitung)

Team Auswertung:

Leo Wilhelm (Leitung)

Streckensprecher:

Andreas Hoffmann

Für den Inhalt verantwortlich:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, D-70174 Stuttgart, Leuschnerstraße 1, Telefon 00 49/7 11/182-0, Geschäftsführer: Kay Labinsky

Leitung Event & Corporate Publishing:

Bert Brandenburg

Verantwortlicher Redakteur:

Dirk Johae

Mitarbeit:

Hans-Jörg Götzl, Harald Koepke, Michael Orth

Grafische Gestaltung:

Nikolaos Kyrianidis

Produktion und Herstellung:

Paulina Ulherr

Fotografen:

Arturo Rivas, Thomas Kurz

Anzeigen:

Dirk Johae, Gabi Volkert

Druck:

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

Liebe Freundinnen und Freunde der Oldtimer-Rallye!

Bereits zum elften Mal ist Offenburg erneut Ausgangspunkt der Paul Pietsch Classic, die Oldtimer-Rallye zu Ehren des internationalen Automobilrennfahrers und erfolgreichen Verlegers Paul Pietsch. Dazu heiße ich die Organisatoren und alle Teilnehmenden aus ganz Europa in der Ortenau herzlich willkommen!



Die Oldtimer-Rallye über eine Strecke von rund 490 Kilometern an zwei Tagen führt in Erinnerung an den gebürtigen Freiburger Paul Pietsch durch Weinberge auf die Höhen des Schwarzwalds und wieder hinab in die Täler. Mit dabei auch in diesem Jahr wieder die beiden Kinder des legendären Rennfahrers, Dr. Patricia Scholten und Peter-Paul Pietsch, sowie der Enkel Dr. Patrick Pietsch, die ich ebenfalls ganz herzlich begrüße!

Offenburg ist aufgrund seiner geografischen Lage idealer Ausgangspunkt für die beiden Etappen des Rennens in den südlichen und nördlichen Schwarzwald. Start der rund 110 Teams ist jeweils traditionsgemäß auf dem Offenburger Kulturforum, Ziel unser Marktplatz. Zu sehen sind Fahrzeuge aus acht Jahrzehnten Automobilgeschichte. Zugelassen sind historisch wertvolle Automobile bis zum Baujahr 2003.

Ich wünsche der Rallye einen guten Verlauf und freue mich, die Teilnehmenden an beiden Tagen auf dem Marktplatz wohlbehalten treffen zu dürfen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Marco Steffens".

Marco Steffens

Oberbürgermeister der Stadt Offenburg

Ihr Fels in der Brandung.

württembergische

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

**Hans-Jörg Götzl**Chefredakteur
Motor Klassik**Dirk Johae**Organisationsleiter
Classic Rallyes

Der Mut des badi-schen Rennfahrers und Verlegers

Weder Verleger Paul Pietsch noch Dirk-Michael Conradt, der erste und langjährige Chefredakteur von Motor Klassik, hätten es sich wohl vor 40 Jahren träumen lassen, dass aus ihrem Baby einmal eine ganze Zeitschriften-Familie mit dem zusätzlichen Magazin Youngtimer und mehreren Sonderheften werden würde – und schon gar nicht, dass man gemeinsam mit auto motor und sport gleich vier Rallyes pro Jahr organisieren würde.

Weshalb die Paul Pietsch Classic, mit der unser Rallye-Reigen beginnt, für mich auch stets ein guter Anlass ist, unserem Firmengründer in Gedanken für seinen verlegerischen Mut zu danken, ohne den es weder Motor Klassik noch Youngtimer oder unsere vier Rallyes gäbe, von auto motor und sport ganz zu schweigen. Und ich bin mir sicher, dass der ehemalige Grand-Prix-Rennfahrer von dort oben unser Treiben auf seinen geliebten Schwarzwaldstraßen mit einem leisen Lächeln verfolgen wird, besonders, wenn es auf den Wertungsprüfungen hitzig wird – einmal Rennfahrer, immer Rennfahrer.

Auf die Leidenschaft kommt es immer an

Erinnerungen können etwas sehr Lebendiges sein. Das spüre ich einmal im Jahr bei der Paul Pietsch Classic. Wo sonst kann man unserem Gründerverleger so nah kommen wie in seiner Heimat mit historischen Autos? Die ersten beiden Wagen im Feld sind auf ganz besondere Weise mit Paul Pietsch verbunden: Der Veritas RS steht für seine Rennkarriere und der Porsche 911 Turbo für seine große Leidenschaft und Technikbegeisterung bei Alltagsautos. Darüber hinaus sorgen seine Nachkommen für ein Familien-Treffen, das jedes Jahr unvergesslich ist.

Dabei fällt mir immer wieder die Geschichte der Gründung von auto motor und sport ein. Angetrieben von ihrer großen Leidenschaft ließen sich Paul Pietsch und seine Mitstreiter von Absagen nicht entmutigen. Immer wieder nahmen sie hartnäckig neuen Anlauf, um die erforderliche Lizenz für die Zeitschrift zu bekommen – bis sie diese endlich erhielten. Auch bei einer Rallye läuft für die Teams nicht immer alles nach Plan. Lassen Sie sich durch das Beispiel von Paul Pietsch ermutigen: Es gibt immer einen Weg!



OLDTIMER OILS

SINCE 1915



www.oestol.de

MADE IN GERMANY

SPONSOREN



Dank an die Partner

*An die Sponsoren und alle Personen, Institutionen,
Gemeinden, Vereine und Unternehmen.
Durch ihre Unterstützung ist es möglich,
die PAUL PIETSCH CLASSIC 2024
im Gedenken an den Gründerverleger der Motor
Presse Stuttgart zu veranstalten.*

Herzlichen Dank!



Member of UniCredit

UNION
GLASHÜTTE/SA.

ADAC

The Alpecin logo consists of the brand name "Alpecin" in white, bold, sans-serif letters inside a red circle with a white horizontal band across the middle.

württembergische

The logo for Motorbuch Verlag features the company name in a large, bold, red sans-serif font, enclosed within a red square border.

The logo for Östol Oldtimer Oils includes a circular emblem with the word "Östol" in white script, set against a blue background. Below the emblem, the words "OLDTIMER OILS" are written in a serif font, with "SINCE 1915" in smaller letters underneath.

The logo for Tinte im Blut features a stylized illustration of a quill pen writing on a scroll. A banner below the illustration reads "TINTE IM BLUT". Below the banner, the website "tinte-im-blut.de" is displayed. At the bottom, the text "Writing Instruments & Inks" is written in a small, black font.

The logo for auto motor und sport is a red rectangle containing the magazine's name in white, bold, sans-serif letters.

The logo for Motor Klassik is a dark green rectangle containing the magazine's name in white, bold, sans-serif letters.

ZEITPLAN

11. Paul Pietsch Classic 2024

Die Übersicht zu den drei Tagen, die mitten in der badischen Heimat von Paul Pietsch (1911-2011), den puren Rallyegenuss bieten. Die Route führt die Teams größtenteils über abgelegene Straßen.



Donnerstag, 23. Mai 2024

11:00 – 19:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Reithalle Offenburg (Kulturforum)

Freitag, 24. Mai 2024

ab 08:15 Uhr Startaufstellung vor der Reithalle Offenburg

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

08:31 Uhr Start zur 1. Etappe

08:35 Uhr Offenburg (Hochschule)

10:00 Uhr Airport Lahr

11:00 Uhr Freiamt

11:20 Uhr Bleibach (Fa. Nopper)

ab 12:00 Uhr Mittagspause in Gutach (ca. 1 Stunde)

13:20 Uhr Moosenmättle

14:00 Uhr Aichhalden (Flugplatz)

15:10 Uhr Schenkenzell (Fa. IWO)

15:30 Uhr Schiltach (Rathaus)

ab ca. 16:50 Uhr Offenburg (Marktplatz), Tagesziel

Samstag, 25. Mai 2024

ab 7:30 Uhr Startaufstellung vor der Reithalle Offenburg

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

8:01 Uhr Start zur 2. Etappe

8:05 Uhr Offenburg (Hochschule)

8:50 Uhr Kartbahn Urloffen (Ortenauiring)

9:00 Uhr Schutterwald (Fa. Becker)

9:20 Uhr Rheinau-Linx (WeberHaus)

10:30 Uhr Sasbachwalden (Alde Gott)

ab 11:45 Uhr Mittagspause in Gaggenau (Unimog-Museum, ca. 1 Std.)

14:10 Uhr Schwarzenbachtalsperre

ab ca. 16:00 Uhr Offenburg (Marktplatz), Ziel der 11. Paul Pietsch Classic

Gesamtdistanz: 487 Kilometer

Änderungen vorbehalten!



Schwarzwald aus dem Cockpit

Den Spuren von Paul Pietsch kann

man über viele Strecken folgen.

Besonders reizvoll sind abgelegene,

kurvenreiche Sträßchen, gesäumt

von hohen Schwarzwaldtannen

Terrain für Kurvenkünstler

Großer Fahrspaß steht bei jeder

Paul Pletsch Classic garantiert im
Vordergrund.



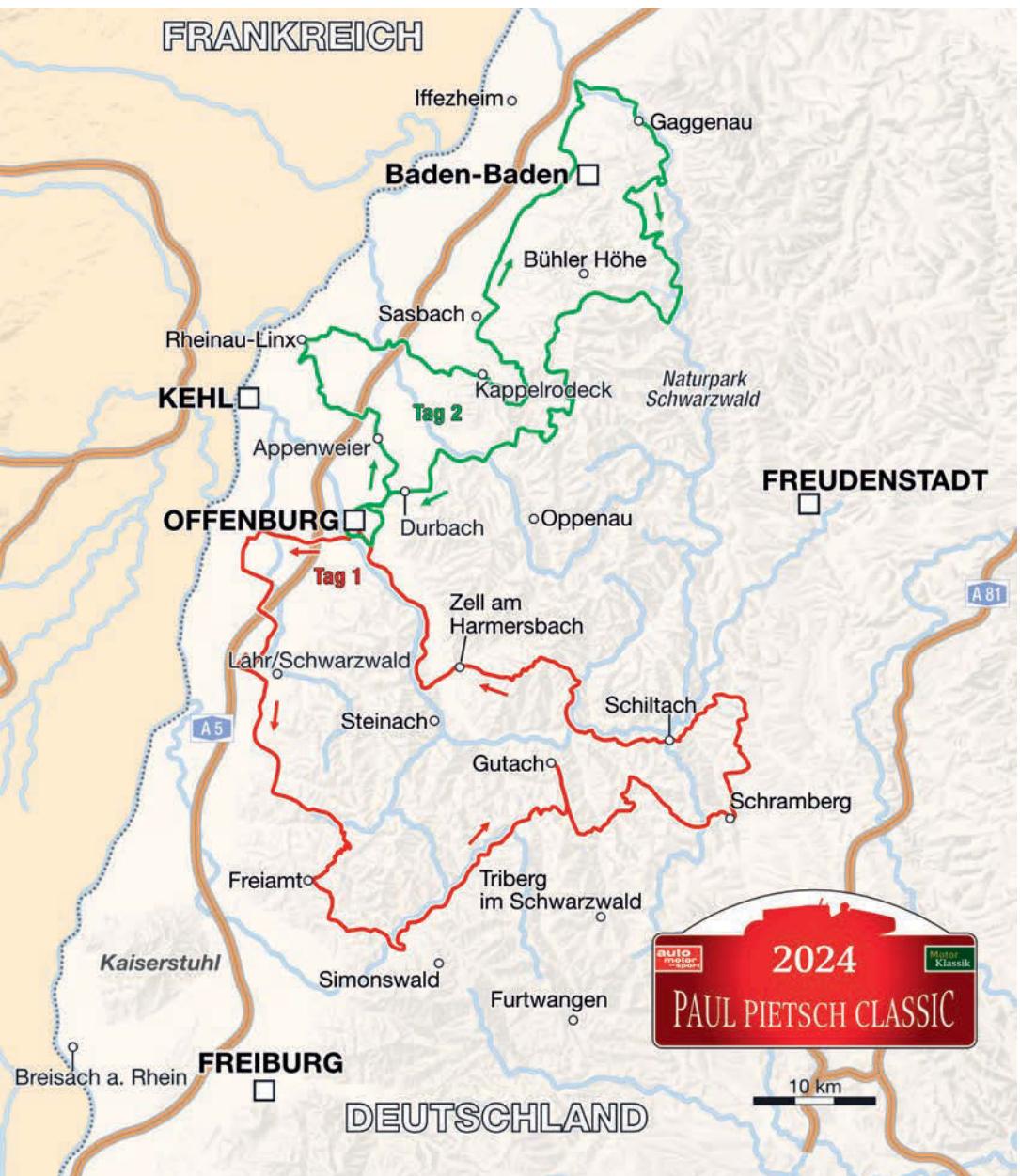


Heimatgefühle

Der im Badischen gebaute Veritas erinnert an den Namensgeber der Paul Pietsch Classic. Ein originaler RS ist in der Heimat von Paul Pietsch zu erleben

Das ist einmalig in der Welt der Classic Rallyes: Die Paul Pietsch Classic ist genau auf den Straßen unterwegs, auf denen der aus Neustadt stammende Rennfahrer und Verlagsgründer seit den 30er-Jahren zuhause war. Ein Mal im Jahr lässt das Rollende Museum Paul Pietschs Wirken und zugleich die Automobilgeschichte aufleben, in diesem Jahr auf insgesamt über 440 Kilometern. Dreh- und Angelpunkt ist traditionell Offenburg, das Zentrum des Ortenaukreises. Der Start erfolgt an beiden Tagen im Kulturforum am Platz der Verfassungsfreunde.

Am Freitagmorgen bietet sich hier die Gelegenheit, alle klassischen Autos vor dem Start ab 9 Uhr zu bewundern. Die Startnummer 1 gehört traditionell den Nachkommen von Paul Pietsch: seiner Tochter Dr. Patricia Scholten und seinem Sohn Peter-Paul Pietsch. Sie führen das Feld mit einem originalen Veritas RS an, wie ihn ihr Vater ab 1950 erfolgreich gefahren



STRECKE UND HIGHLIGHTS



Offenburg als Ausgangspunkt

Von der Kreisstadt der Ortenau aus führen zwei Routen über insgesamt rund 440 Kilometer durch den Schwarzwald und die Rheinebene.





Die badische Heimat von Paul Pietsch lädt zum Entdecken ein. Die Ortenau ist ein idealer Ausgangsort zu zahlreichen Zielen

hat und damit Deutscher Sportwagenmeister wurde. Nach dem Start bleibt den Teams wenig Zeit, um sich zu sortieren. Gleich an der Hochschule Offenburg wartet die erste von insgesamt 13 Wertungsprüfungen auf die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Mit niedriger Geschwindigkeit muss das Ziel auf die Hundertelsekunde genau durchfahren werden. Von Offenburg führt die Route zunächst nach Westen Richtung französische Grenze und biegt dann geradewegs Richtung Süden ab. Über vorzugsweise kleine Straßen geht es Richtung Lahr.

Dort wartet eine Premiere auf die Teams: Im Airpark Lahr ist die Paul Pietsch Classic zum ersten Mal zu Gast. Nach einer anspruchsvollen Wertungsprüfung geht es weiter über Freiamt, Elzach und das Prechtal zur Mittagspause in Gutach-Singersbach. Die Highlights am Nachmittag sind eine Prüfung auf dem Flugplatz Aichhalden und eine Durchfahrtskontrolle im idyllischen Schiltach. Ab 16:30 Uhr werden die Teams auf dem Marktplatz in Offenburg zum Etappenziel empfangen.

ORTENAU-RING UND ALDE GOT



Am zweiten Rallye-Tag ist frühes Aufstehen angesagt. Bereits ab 8:00 Uhr starten die klassischen Autos wie am Vortag an der Reithalle im Kulturforum von Offenburg. Erstes Ziel ist der Meerettichort Urloffen in der Gemeinde Appenweier. Aber nicht nur die scharfe Wurzel verleiht dem Samstag gleich die richtige Würze. Auf dem Ortenauring müssen die Teams eine Gleichmäßigkeitsprüfung absolvieren. Die kurvenreiche, 850 Meter lange Kartstrecke stellt die Teams mit ihren klassischen Autos vor eine pikante Aufgabe. Es folgen weitere Prüfungen, bevor es über Kappelrodeck und Ottenhöfen zum ersten Mal nach vielen Jahren wieder in das schöne Schwarzwald-Weindorf Sasbachwalden geht. Hier begrüßt die Winzergenossenschaft Alde Gott die Teams mit seinem neuen Gebäude inklusive Weinbar mit Dachterrasse. Viel Zeit zum Verweilen bleibt allerdings

STRECKE UND HIGHLIGHTS





**Offenburg wird
zum Laufsteg: Das
Rollende Museum
bei der Zieleinfahrt auf
dem Marktplatz der größ-
ten Stadt der Ortenau**



Oldtimerrallyes im Schwarzwald und Baden 2024/25

ADAC Youngtimer Tour Südbaden

15. Juni 2024

Neue Youngtimer-Rallye mit Start und Ziel im
ADAC-Fahrsicherheitszentrum Steißlingen

www.youngtimer-suedbaden.de

Schauinsland Klassik

2./3. August 2024

Benannt nach einem ehemaligen Bergrennen
unweit von Freiburg und veranstaltet vom
ADAC Südbaden

www.schauinsland-klassik.de

nicht. Aber das Örtchen wird im Roadbook mit dem Vermerk „auf jeden Fall nochmal besuchen“ versehen. Die insgesamt 230 Kilometer lange, zweite Etappe bietet erst zur Mittagspause in Gaggenau Zeit zum Verweilen. Das Unimog-Museum öffnet seine Tore für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Aber keine Sorge: Der zum Museum gehörende, atemberaubende Parcours für die „Universal-Motor-Geräte“, so die vollständige Bezeichnung für die hochgeländegängigen Fahrzeuge, gehört nicht zu den Aufgaben bei der Paul Pietsch Classic.

SCHWARZENBACHTALSPERRE UND MUMMELSEE

Vielmehr heißt es im Rahmen des Museums, sich zu stärken für das Finale am Nachmittag. Rund 100 Kilometer sind noch zu bewältigen. Sie führen vorbei an der Schwarzbachtalsperre hinauf zur Schwarzwald-Hochstraße, der zentralen Verkehrsader des Mittelgebirges. Es geht Richtung Mummelsee, einem der touristischen Hotspots, bevor die Route wieder hinunter ins Tal führt. Über die Allerheiligenstraße und Niederwasser erreicht das Rollende Museum Oberkirch.

Von dort führt die Route über ein schmales Sträßchen Richtung Durbach an der badischen Weinstraße. Vor dem Erreichen des Ortskerns des höchstdekorierten Weinorts am Durbach fällt der Blick auf das Schloss Staufenberg hoch oberhalb auf der Spitze der Weinberge. Der Marktplatz von Offenburg mit dem Zielportal ist jetzt nicht mehr weit. Am Samstagnachmittag sind dort nahezu alle Plätze in den Straßencafés belegt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden von der Familie Pietsch/Scholten mit einem Glas Sekt herzlich empfangen. Schöner kann eine Klassikerrallye nicht enden. Und eigentlich ist es schade, dass das „Familien-Treffen“ so schnell zu Ende geht.

**Schmale und
versteckte
Straßen mit
weitem Pano-
rama sind ein
Markenzeichen
jeder Paul
Pietsch Classic**

Drehmoment Rallye

6.-8. September 2024

Familiäre Charity-Rallye. Einnahmen kommen der Schule für förderbedürftige Kinder und Jugendliche in Kehl zugute

www.ritter-durbach.de

Schwarzwald Winter Challenge

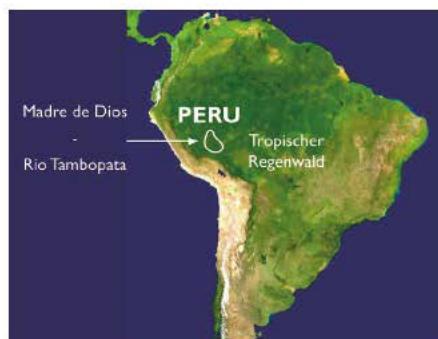
23. - 26. Januar 2025

Drei anspruchsvolle Tages-Etappen mit Start und Ziel in Durbach

www.schwarzwald-winter-challenge.de

CO₂-Kompensation der Rallye

Seit 2022 unterstützen alle vier Classic Rallyes der Motor Presse Stuttgart die gemeinnützige Organisation Wilderness International, um den CO₂-Fußabdruck der Veranstaltungen zu kompensieren. Mit dem Geld wird für das Weltklima wichtiger Regenwald in Peru erhalten.



Wilderness International besteht aus drei gemeinnützigen Schwesternstiftungen mit einem großen Ziel: besonders ökologisch wertvolle und akut bedrohte Wildnisgebiete für immer zu erhalten. Sie kauft die Wildnisgebiete rechtssicher mit Grundbucheintrag auf und schützt sie für alle Zukunft. Der Wildnisschutz ist konkret und direkt nachvollziehbar, da Spender:innen eine personalisierte Urkunde mit den Geokoordinaten des geschützten Waldstücks erhalten. Derzeit ist die Stiftung vor allem aktiv dabei, temperierten Regenwald an der Westküste Kanadas sowie in den artenreichsten tropischen Regenwäldern im Osten Perus zu schützen. Die Motor Presse Stuttgart unterstützt im Rahmen ihrer Classic Rallyes die Stiftung Wilderness International. Mit dem Wald in der Region Madre de Dios in Peru wird wertvoller Regenwald und mit ihm der Lebensraum für eine riesige Artenvielfalt geschützt und ein gesundes Klima ermöglicht.

DEKRA präsentiert:



FREIBURG SCHAUINSLAND KLASSIK

2.- 3. 8. 2024



ADAC Südbaden e.V.



Volksbank
Freiburg eG



Bad Dürrheimer
so kostbar wie unsere natur.

Freiburger
Wochenbericht

MotorKlassik

auto
motor
sport



Management
Marketing
FWTM
FREIBURG

GANTER
Freiburger Frankfurter

Dorint
Thermenhotel
Freiburg

Die besten Entscheidungen trifft man mit Herz und Verstand

Ein Netzwerk, dass sich für Sie auszahlt. Die Wertsteigerungen der letzten Jahre haben aus einigen Sammlerfahrzeugen wahre Schätze werden lassen. Umso wichtiger, dass Sie mit einer Bank sprechen, die Ihre Leidenschaft für Klassische Automobile und viele andere hochwertige Sammlerobjekte seit Jahrzehnten teilt. Mit unseren Classic Car Spezialisten und unserem unabhängigen internationalen Netzwerk sind wir im Wealth Management der HypoVereinsbank gerne Ihr Ansprechpartner.



Oliver Grimme, Art Management & Classic Cars, HypoVereinsbank Wealth Management

Letztes Jahr konnten wir gemeinsam mit der Motor Presse Stuttgart einen runden Geburtstag feiern: Seit 2013 sind wir nun als verlässlicher Partner der Paul Pietsch Classic und weiterer Rallyes des Medienhauses dabei.

Als eine der wenigen Banken, welche die Begeisterung ihrer Kunden auch in Sachen Kunst und Classic Cars intensiv teilt, ist es uns wichtig, verschiedene Initiativen zu unterstützen und gleichzeitig unseren Kunden und den vielen Teilnehmern somit unvergessliche Momente zu beschaffen.

In Zeiten, in denen vieles unberechenbarer wird, ist es immer wieder schön zu sehen, dass die Begeisterung für klassische Fahrzeuge in Deutschland nach wie vor sehr hoch ist.

Nach aktuellen Zahlen sind es ca. 1 Million Fahrzeuge, die in Deutschland als Oldtimer angemeldet oder ausgestellt und über 30 Jahre alt sind. Nicht mitgerechnet die Millionen Youngtimer-Fahrzeuge, die mindestens 20 Jahre alt sind, und deren umfangreiche Baureihen dafür sorgen, dass jedes Jahr die Zahl der Oldtimer (älter als 30 Jahre) signifikant ansteigt. 2023 bekamen so auch Modelle wie Porsche 993 (letzte Variante mit Luftkühlung), der Renault Twingo oder auch die Mercedes-Benz C-Klasse Zugang zum H-Kennzeichen.

Auch als Wirtschaftsfaktor sind Classic Cars nach wie vor ein signifikantes Thema: ca. 3,8 Milliarden Euro wurden laut BBE Automotive allein 2023 in Deutschland für Wartung und Reparatur ausgegeben. Oft wird das Sam-



meln von Oldtimern als elitäre Leidenschaft gesehen. Fakt ist aber, dass rund 40 Prozent der Classic Cars in Deutschland unter 10.000 Euro gehandelt werden, und ein Einstieg so für viele Enthusiasten leicht möglich wird. Auch deshalb ist die junge Generation zunehmend stark im Thema vertreten. Während sich tendenziell Vorkriegsfahrzeuge und frühe Nachkriegsfahrzeuge etwas schwerer tun, steigt bei diesen die Begeisterung für Youngtimer und jüngere Oldtimer.

Dabei nimmt auch die Idee des „Daily-Drivers“ in den jungen Zielgruppen ebenfalls zu, und viele Fahrzeuge werden auch im Alltag bewegt.

Bei den klassischen Sammlerfahrzeugen kommen vermehrt Effekte wie Selenitheit,

Historie, Originalzustand, Ausstattungsvarianten oder prominenter Vorbesitz zum Tragen. Vor allem dann, wenn es um die Idee des Investments geht.

Dabei sollte stets das Interesse am Objekt selbst, bzw. der Sammlung im Vordergrund stehen. Der Kauf eines Sammlerobjekts rein aus Renditegründen ist nur sehr bedingt zu empfehlen. Es bleibt ein risikobehaftetes Investment, das auch Kosten produziert, seien es Reparaturen, Versicherung oder Einstellkosten.

Wir freuen uns, auch 2024 wieder Superior-Partner der Paul-Pietsch-Classic Rallye zu sein, und Sie vom 24. bis 25. Mai in Offenburg und auf den ausgesuchten Strecken des Schwarzwalds persönlich zu treffen.

Stilvolles Duo

So zeitlos und klassisch wie die Oldtimer selbst: Das offizielle Team-Poloshirt mit Basecap der Corporate Fashion-Spezialisten P+K Textil und CAP10 zeugt von der Eleganz, die sich durch die Jahrzehnte automobiler Designgeschichte zieht.

Die Veredelung von Textilien ist eine Kunst, die P+K Textil und CAP10 meisterhaft beherrschen. Die individuell gefertigten Poloshirts und Basecaps für die Teilnehmer der Oldtimer-Rallye sind ein Paradebeispiel für diese Handwerkskunst.

In einer Welt, in der die Schnelllebigkeit dominiert, setzt das offizielle Duo aus Poloshirt und Basecap ein eindeutiges Zeichen für Beständigkeit und repräsentiert stilvoll die Zugehörigkeit zur Gemeinschaft der Oldtimer-Enthusiasten.

Ästhetisch ansprechend und höchst funktional: Das Funktions-Poloshirt, das mit bei- gen Akzentleisten und einem Mischgewebe aus 55% Baumwolle, 40% Polyester und 5%



Elasthan versehen ist, punktet nicht nur mit ausgezeichneter Atmungsaktivität, sondern auch mit dem erforderlichen Komfort für genussvolle Ausfahrten und Freizeitaktivitäten. Das klassische Basecap-Accessoire, gefertigt aus 100% Baumwolle, schützt vor Sonne und rundet das Bild mit hochwertiger Verarbeitung und detaillierter Veredelungen ab.

HANDWERKS KUNST UND GESCHICHTE

Ob es um das Bedrucken, Besticken oder individuelle Gestalten geht – P+K Textil und CAP10 bringen jede Markenbotschaft mit unvergleichlicher Qualität auf Stoff. Durch langjährige Expertise in Produktion und Veredelung von Textilien ist es möglich, alle



Wünsche von Einzelstücken bis zu großen Serien präzise umzusetzen. Mit modernsten Technologien und einem tiefgreifenden Verständnis für Material und Design entstehen in Betzingen bei Reutlingen Produkte, die in Sachen Qualität und Sorgfalt ihresgleichen suchen.

Die exklusive Kollektion der Team-Shirts und Basecaps für die Fahrerlager der Rallye demonstriert eine Verbindung von handwerklichem Können und stilvollem Design, inspiriert von der Zeitlosigkeit der historischen Teilnehmer-Fahrzeuge. In jedem kreierten Stück spiegelt sich die tiefe Verbundenheit zu Handwerk und zur Geschichte – ein Versprechen, das mit jedem Tragen erneuert wird.

PORTRÄT DOMINIC MÜLLER



Der Gastgeber

*In der Tiefgarage des Hotels
Ritter Durbach*

steht Dominic Müller mit Käfer Karl
und Spider Luigi. Beide zu mieten



*Bei der Paul Pietsch Classic ist Dominic Müller
Dauergast, den Rest vom Jahr lieber Gastgeber: Als
Hotelier des Ritter Durbach an der Badischen Weinstraße, und
er hat, sagt er von sich, eine „fanatische Freude“ an alten Autos.*

D OG HR 490H
Karosseriebau Zimmermann Durbach 0781-43535

Es gab schon welche, die sich vor ihm auf die Knie geworfen haben. Das war in Myanmar und er, Dominic Müller, noch lange keine 30. Vom Rheinland, Düsseldorf, hatten ihn Hotellerie und Studium über Österreich, die Schweiz und Hamburg dort hingeführt. Da saß er nun als Leiter zweier Hotels, in Rangun das eine, das andere im Dschungel, keinen Kilometer von der Hütte weg, in der Kipling das Dschungelbuch geschrieben haben soll, und zum Neujahrsfest gingen die Mitarbeiter vor ihm auf die Knie. „Das war schon sehr komisch für mich“, sagt er. „Aber für die Menschen war das von Bedeutung, weil es ihrem Glauben entspricht und ihrem Brauchtum.“

RESPEKT UND OFFENHEIT

Dominic Müller erzählt davon in etwa so, wie er davon spricht, dass er und seine Frau, er hatte sie kurz zuvor erst in Hamburg kennengelernt, in Myanmar Volvo 940 Kombi gefahren seien. Als wäre es eine Beiläufigkeit. Allein, es ist keine. Denn die Dschungel-Anekdote beschreibt, was ihn ausmacht: der Respekt für andere und eine Offenheit für deren Situation, ihre Wünsche und Bedürfnisse. „Je mehr du dich auf die Menschen einlässt, desto besser kommst du im Leben zurecht. Und auch mit dir selbst.“

Er sei doch, wird der Inhaber des Hotel Ritter Durbach später ergänzen, nicht wich-

tiger als der Spüler, der aber auch nicht wichtiger als er. „Wir ergänzen uns, einer braucht den anderen.“ Das spricht für gegenseitige Achtung. Und für sein Selbstverständnis.

Zu dem zählte sehr früh auch schon die Gewissheit, dass, was immer er einmal machen würde, auch mit Oldtimern zu tun haben sollte. Aus dem Wunsch heraus nämlich, die eigene Begeisterung daran weiterzugeben, sie zu teilen und anderen die Gelegenheit zu geben, eine Erfahrung zu machen, die bis dahin vielleicht außerhalb ihres Denkhoris zonts gelegen hat. Und gerade deshalb etwas ins Rollen bringt. Dabei helfen inzwischen Wilhelm und Karl und Luigi und Dean und die Ape. Jackie nicht mehr, dessen Umgangsformen bereiteten zu oft Probleme.

Und Paulette wollte man das nicht mehr zumuten, die steilen Hänge hoch im nahen Schwarzwald, voll besetzt vielleicht, und das mit weniger als 450 Kubik und kaum mehr als 20 PS. „Das war ihr zu viel“, sagt Dominic Müller. „Es tat ihr nicht gut.“ Deshalb kam Karl, ähnlich offen, auch im Wesen, wohl aber das nötige Bisschen kräftiger als die Ente, der Käfer. Weitaus besser als Jackie, der Austin-Healey mit der zu zickigen Kupplung, benimmt sich Luigi. „Der Spider ist tatsächlich mein Favorit“, gesteht Dominic Müller auf dem Weg in die Tiefgarage des Hotels. „Weil ich Alfa liebe und weil er zu 100 Prozent original dasteht. Aber wenn du mich fragst, wer



Der Porsche

in Wirklichkeit größer, die Ape ein Arbeitstier





am meisten Spaß macht, dann ist das vielleicht sogar die Ape. Mit der auf zwei Rädern um die Kurve...“

Er muss den Satz nicht zu Ende führen. Das macht sein Gesichtsausdruck. Es ist genau derselbe, von dem er eben noch gesprochen hatte, als es um die Gäste gegan-

gen war, die mit einem der Klassiker, die im Hotel gemietet werden können, Roadbooks inklusive, den Tag verbracht hatten. „Wenn ich die abends im Restaurant sitzen sehe oder an der Bar, kann ich genau sagen, wer mit einem unserer Autos unterwegs war.“ Er kann das, weil er selbst diese Begeisterung



Mercedes-Bus Wilhelm
guckt aus der Garage



Bus Wilhelm

steuert Dominic Müller nicht weniger gern und gut als andere Klassiker

kennt und sie teilt, weil er angetrieben ist von ihr. „Ich liebe einfach das Fahren“, sagt er und nennt sich „fanatisch“ in seiner Begeisterung, „bekloppt“ auch. „Das ist wie ein Drang, ein Zwang. Es macht mir solche Freude, es gibt mir etwas, das ich schwer benennen kann. Ich war einfach immer schon heiß aufs Fahren.“ Mit der Vergangenheit oder Nostalgie habe das nichts zu tun, mit der Unmittelbarkeit des Erlebnisses jedoch um so mehr. „Das ist wie ein meditativer Zustand, das Fahren, langsam oder schnell, nicht denken, ganz im Moment sein, die Dynamik, der Sound, der Geruch – ich rieche gern in alte Autos, da habe ich ein bisschen einen Spleen. Eins werden mit dem Ding, wie eine Symbiose, auch das Auto zu beherrschen. Das ist einfach etwas sehr, sehr Schönes für alle Sinne. Wo“, fragt Dominic Müller nach dieser wilden Ausfahrt im Geiste ausrollend, in der Tiefgarage vor Karl und Luigi auf zwei Getränkekisten sitzend, „hast du das denn sonst, dieses Urtümliche, das Selbstbestimmte? Und die Form, eine Riesen-Rolle spielt auch die Form.“

Die fesselt ihn schon, als er Auto-Modelle sammelt als kleiner Junge, der er heute spontan wieder wird, wenn es um seine eigenen oder die Miet-Klassiker des Hotels

geht. Immer wieder sucht er beim Erzählen nach Fotos auf dem Telefon, um das Gesagte zu bebildern. „Wo ist denn“, schiebt er zwischen zwei Sätzen und mit dem Finger über das Glas streichend ein, „das Mädel?“ Da ist sie, das Mädel, die DS, „Else, eigentlich ja Elise“, davor die Familie, dahinter eine bretonische Strandkulisse. Urlaubsreise. „Die ganze Familie ist verknallt in Elise. Sie entschleunigt.“ Goldie hingegen, das 911 F-Modell, in dem er an einem verregneten Wochenende seine Rennlizenz machte und zu Le Mans Classic an die Sarthe und dann auch auf der Strecke fuhr, gehe: „bestialisch“.

Und weil belegt ist, dass Dominic Müller etwa bei der Paul Pietsch Classic selbst den Wilhelm im Drift um Kurven bringt, wenn jemand wissen will, ob das denn gehe, besteht kein Grund, sich nach dem Bestialischen näher zu erkundigen. „Man kann auch den Willi zügig bewegen.“ So wie einen W 124 bei der Allgäu-Orient vor einigen Jahren oder einen im Grunde für ein Straßenfest für den guten Zweck angeschafften Lada bei der Histo-Monte. „Mit dem haben wir Porsche gefressen“, sagt er grinsend und springt in der Erinnerung aus dem Schiguli und auf seine Fünfziger, begleitet vom Hin und Her seiner Hände berichtend, wie man sich einst beim



Mopped-Marathon durch Hessen, Thüringen und Bayern Windschatten-Duelle lieferte, um nach 240 km am Tag „mit den Backen voller Spaß abends ins Zelt zu kriechen“.

SCHUH SCHMILZT IM FROSCH

Eine Erinnerung folgt, einmal in Fahrt, auf die andere: der gelbe Junior Zagato, der ihn das schnelle Fahren lehrte, weil sein Fahrwerk so sensibel war, der schwarze Frosch, den der Bruder für ihn restaurierte und in dem ihm tatsächlich mal der Schuh auf der

Pedalerie geschmolzen ist, der erste Käfer, gekauft von Mitschülerin Nina für 1400 Mark. „Cremeweiß war der, in etwa so, wie Karl es ist. Der lief wie Zucker, Tacho 140. So ein schönes Lebensgefühl!“

Der erste Käfer, er endete nach Bruch der Aufhängung an einer Mauer, ist längst Geschichte. Das Lebensgefühl aber, es ist Dominic Müller geblieben. Und nur zu gerne gibt er ein bisschen was davon mit Hilfe der Hotel-Klassiker des Ritter Durbach an die Gäste weiter.



Fotografica-Pen



Der Fotografica-Pen von SC. LUCHT & PROBST in Optik und Haptik einer historischen Kamera nachempfunden. Zusätzlich mit einem Stanhope (Mini-Mikroskop) und einer 2mm Foto-Linse aus den 1950er Jahren bestückt.

Nach dem Öffnen der Fotokappe gewährt sie einen Durchblick auf ein antikes Postkartenmotiv dieser Ära. In ca. 23 unterschiedlichen Versionen erhältlich. Diese Edition ist weltweit limitiert auf 500 Exemplare.



100% handmade in Germany www.tinte-im-blut.de



tinte-im-blut.de

SC. LUCHT
PBS-Sales & Trademarketing

Kasteler Straße 3
65203 Wiesbaden

Fon +49 611 - 987 73 44
Fax +49 611 - 987 73 43
Mobil +49 179 - 923 90 24

info@tinte-im-blut.de

Spitzenuhren für Spitzensieger

UNION GLASHÜTTE stiftet in diesem Jahr Uhren aus der Paul Pietsch Sonderedition für die Handgelenke der Meister an Lenkrad und Stoppuhr. Jeweils ein mechanischer Zeitmesser in Silber und Anthrazit geht an die Sieger der UNION GLASHÜTTE-Wertungsprüfung und an das Gesamtsieger-Team der Rallye.

Paul Pietsch war einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer der 30er- bis 50er-Jahre. Die Karriere des ehemaligen Grand-Prix-Rennfahrers und zweifachen deutschen Meisters inspirierte die traditionsreiche Uhrenmarke UNION GLASHÜTTE bei der Gestaltung der Sonderedition Paul Pietsch.

Sowohl die Noramis Datum Paul Pietsch als auch der Noramis Chronograph aus der Serie verbinden klassische Eleganz mit Anklängen an die Motorsporthistorie. Zifferblätter in der Optik der genieteten Aluminiumteile erinnern an die einstigen Karosserien, die in Rot eingefärbte 12 bezieht sich auf den Stil der zu jener Zeit prägnanten Rennwagen-Startnummern.

Die Noramis Datum präsentiert sich als Dreizeiger-Variante mit einem robusten Edelstahlgehäuse und 40 Millimetern Durchmesser in klassischer Eleganz. Ein kratzfestes Saphirglas bietet optimale Sicht auf das in

UNION
GLASHÜTTE/SA.

Anthrazit- oder Silberfarben lieferbare Zifferblatt. Im Inneren der Uhr sorgt ein Automatikwerk für Präzision.

LEGENDEN MADE IN GERMANY

In einem hochwertigen Edelstahlgehäuse von 42 mm Durchmesser zeigt sich der Noramis Chronograph. Retro-Elemente wie die Pilzdrücker, das gewölbte Zifferblatt und das Boxglas aus kratzfestem Saphir verankern den Zeitmesser klar in der Noramis-Produktlinie. Der in Rot eloxierte Start-/Stopp-Drücker zur Zeitmessung nimmt den Farnton der 12 wieder auf, genau wie der Chronographenzeiger. Im Inneren der Uhr arbeitet eine Spiralfeder aus Silizium, deren antimagnetische Eigenschaften die Ganggenauigkeit unterstützen. Die Gangreserve beträgt bis zu 65 Stunden. Abgerundet wird das Design beider Uhren durch ein schwarzes Kalbslederarmband mit einer grauen oder roten Doppelnaht, zwei typische Farben der damaligen Rennsportära.



**UNION GLASHÜTTE Noramis
Datum Sonderedition Paul Pietsch**

Werk: UNG-07.01;

Funktionen: Stunden, Minuten, Zentralekunde,
Datumsanzeige im Zifferblattfenster, Sekundenstopp

Durchmesser: 40 mm

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden gepresst

Wert: 2200 Euro



**UNION GLASHÜTTE Noramis
Chronograph Sonderedition
Paul Pietsch**

Werk: UNG-27.S2;

Funktionen: Stunden, Minuten, kleine
Sekunde, Datumsanzeige im Zifferblatt-
fenster, Stoppfunktion

Durchmesser: 42 mm

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden
geschraubt

Wert: 3 450 Euro

Piste mit Historie

Was treiben denn ausgewachsene Klassiker auf einer Kart-Bahn? Historischen Motorsport mit einer Gleichmäßigsprüfung natürlich. Passenderweise auf historischem Boden. Immerhin ist der Verein, der diese Strecke betreibt, mittlerweile über 120 Jahre alt.

Turbo-Power eines 911

reicht nicht, um den aktuellen Bahrekord von 37,043 Sek. zu unterbieten. Ohnehin geht um Gleichmäßigkeit

Schon im Jahr 1903 wurde der heutige Rad- und Motorsportverein gegründet, seit 1969 mit einer Abteilung für den Motorsport, und seit 1976 mit einer eigenen Kartrennstrecke. Im Jahr 1983 wurde dann eine neue, permanente Rennstrecke gebaut, und der RMSV schloss sich dem DMV an. So gleich gab es nationale Rennen auf der damals 622 m langen Bahn, und am ersten Maiwochenende vor 41 Jahren fuhr ein gewisser Michael Schumacher mit 30,94 Sekunden Bahrekord, damals noch in der Klasse Junioren! Im Endlauf nahm er den Siegerkranz aus Urloffen mit nach Kerpen. An diesem Renntag



ging auch Artur Hätti an den Start und wurde Vierter in seiner Klasse. Nach seiner Karriere, die ihn bis in die Deutsche Kart-Meisterschaft der ONS führte, wurde Hätti ab 1989 1. Vorsitzender des RMSV und ist heute noch in diesem Amt. In diesen Jahren hat er etliche später erfolgreiche Rennfahrer auf der Strecke erleben und begleiten können, von Nick Heidfeld bis zu Ralf Schumacher.

RENNSTRECKEN-ASPHALT

2005 wurde die Strecke erweitert auf die heutigen 850 Meter, sie zwischen sechs und zehn Meter breit. Und damit bestens geeignet für eine Wertungsprüfung mit einem Klassiker. Eine trickreich verschachtelte Strecke von 480 m ist in insgesamt rund 50 Sekunden zurückzulegen.

Ganz anders wird die Kart-Bahn erlebbar, wenn man nur drei Zentimeter über dem Boden im Leihkart unterwegs ist. Das ist Fahr-

spaß pur! 9 PS aus 270 cm³ hören sich nicht aufregend an – die Strecke aber damit unter die kleinen Slicks zu nehmen, ist es umso mehr.

Alle, die schon einmal in einem Leihkart einige Runden am Stück, womöglich über insgesamt 30 oder mehr Minuten so unterwegs waren, können von einem ebenso sportlichen wie schmerzhaften Muskelkater in den Schultern berichten, denn auf echtem Rennstreckenaspalt sind die Haltekräfte am Lenkrad ganz anders als auf Hallenbahnen.

Die Daten zum Kart-Betrieb gibt es unter www.rmsv-urloffen.de. Und die Chance ist groß, vor Ort auf Artur Hätti und seine rührige Monika Weiske zu treffen, die den Kart-sport schon so lange betreiben und fördern.

Und im badischen Ort Urloffen sollte man keinesfalls versäumen, ein Glas Meerrettich mitzunehmen. Schließlich ist das hiesige Produkt richtig gut – und scharf!



WEINBAR MIT WEITBLICK DACHTERRASSE

Hier können Sie ganz entspannt Ihren Ausflug in Sasbachwalden bei Wein, Cocktails und kleinen Schwarzwälder Köstlichkeiten ausklingen lassen. Dabei den wunderbaren Blick von der Dachterrasse in die Reben der Alde Gott Winzer genießen, oder zu einem Einkauf in unserer Weinerei vorbeikommen.

**BESUCHEN SIE UNS
WIR FREUEN UNS AUF SIE!**

**UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN:
WEINBAR**

Mo, Mi bis Fr 15 - 22 Uhr
Sa, So & Feiertag 11 - 22 Uhr
Dienstag Ruhetag



GENUSS AUS DEM SCHWARZWALD



Fall für Zwei

Die Technische Abnahme der Paul Pietsch Classic wird zur Vater-Sohn-Geschichte. Wolfgang und Fabian Michalsky übernehmen den Check der Autos vor dem Start. Die beiden bilden seit vielen Jahren ein erfolgreiches Rallyeteam



Beste Laune durch Erfolge:

Die Michalskys zählen zu den erfolgreichsten Rallyeteams im Süden. 2022 haben sie die ADAC Retro Rallye Serie (Süd) gewonnen

Diese Geschichte von Vater und Sohn aus der Ortenau ist ungewöhnlich. „Wenn wir gemeinsam im Auto sitzen, gebe ich den Ton an“, stellt Fabian Michalsky fest und lacht. Der 24-jährige Offenburger teilt sich das Cockpit einer Alfa Romeo Giulia Super mit seinem Vater Wolfgang. Das badische Familienteam ist sehr erfolgreich und gewann mit der sportlichen Limousine bereits den Classic Rallye Cup in der Region Süd.

Aber neben den Starts engagieren sich die beiden auch in der Organisation von Veranstaltungen. So stehen die beiden Motorsportler mit großer Leidenschaft vom MSC Offenburg im ADAC für die Technische Abnahme der Paul Pietsch Classic zur Verfügung. Schon in den vergangenen Jahren haben sie Anton Singler unterstützt. „Ich bin der einzige, der alle Autos berührt“, scherzt Fabian Michalsky. Nach erfolgter Abnahme klebt er die Startnummer auf die Windschutzscheibe.

Sein Vater Wolfgang überprüft die Technik aller Autos. Als Kfz-Mechaniker im Ruhestand kennt er die klassische Technik aus dem Eff-Eff. Seine rund 130 PS starke Giulia Nuova Super aus dem Baujahr 1978 hat er selbst aufgebaut. Gekauft hat er die Limousine vor über zehn Jahren in Köln. Der sportliche Viertürer war damals komplett zerlegt. Über eine Onlineanzeige wurde er auf das Auto aufmerksam und machte sich gleich auf den Weg nach Köln.

AUS LIEBE ZU ALFA ROMEO

Die Technik des Italieners kennt Wolfgang Michalsky aus seiner langjährigen Arbeit für einen Offenburger Alfa Romeo-Händler. Etwas anderes als ein Auto aus Arese wäre dem 65-Jährigen gar nicht ins Haus gekommen. Mit dem zerlegten Auto aus der Domstadt hat er sich zudem ein ganz besonderes Exemplar gesichert. Es ist einer der letztgebauten Autos dieser Baureihe. „Außerdem war in die Karosserie schon ein Überrollbügel eingebaut“, erzählt Wolfgang Michalsky. Schließ-



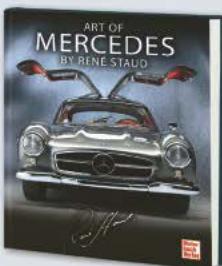
Das Cuore Sportiva verbindet Vater und Sohn. Ihre Giulia Nuova Super ist eines der letztgebauten Exemplare

EINDRUCKSVOLLE BIOGRAFIEN & AUTOMOBILE KLASSIKER



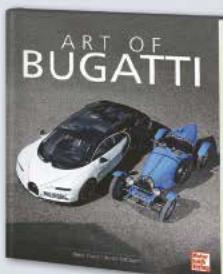
Initiiert und inspiriert vom Nationalen Automobil-museum The Loh Collection präsentiert der Autor Jörg Walz eine außergewöhnliche Zusammenstellung.

204 Seiten | € 39,90
ISBN 978-3-613-04668-9



Starfotograf René Staud inszeniert die wichtigsten Modelle aus 125 Jahren Mercedes-Benz-Geschichte.

240 Seiten | € 79,-
ISBN 978-3-613-04135-6



René Staud und Bernd Ostmann erzählen in diesem mit einzigartigen Bildern illustrierten Band die Geschichte der Kult-Marke.

280 Seiten | € 79,-
ISBN 978-3-613-04264-3



René Staud und Heinrich Lingner erzählen die Design-Geschichte der Schaltzentrale des Autofahrers mit stimmungsvoll komponierten Studio-Fotografien.

240 Seiten | € 79,-
ISBN 978-3-613-04404-3



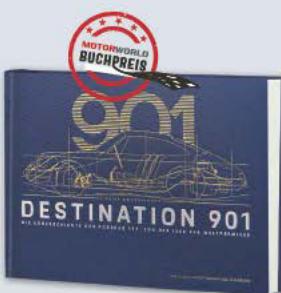
Der Uhrenexperte und Maschinenbauingenieur J. Michael Mehlretter führt ein in die Geschichte und Technik von sieben Schweizer Uhrenmarken.

456 Seiten | € 69,-
ISBN 978-3-613-04575-0



Filmjournalist Siegfried Tzsche widmet sich in diesem Band aus der Reihe der Motorlegenden dem Pop-Phänomen Beatles und ihrer Leidenschaft für Autos.

240 Seiten | € 29,90
ISBN 978-3-613-04578-1



Zahlreiche bisher unveröffentlichte Originaldokumente ergeben ein detailliertes Bild über Konzepte, Konstruktionen, Hintergründe und Entscheidungen.

448 Seiten | € 79,-
ISBN 978-3-613-32149-6



Mit teils bisher unveröffentlichten Fotografien und Dokumenten zeichnet dieses Buch den turbulenten Lebenslauf des ersten Sportwagens der Marke Porsche ab der ersten Konstruktionszeichnung nach.

260 Seiten | € 59,-
ISBN 978-3-613-32156-4

Leseproben zu allen Titeln auf unserer Internetseite



www.facebook.com/MotorbuchVerlag/
www.instagram.com/motorbuch.automotive/

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51

**Motor
buch
Verlag**



Im Rallyeauto sitzt der Kopf rechts:

Bei den historischen Rallyes gibt Fabian (hinten) den Ton an. Sein Vater Wolfgang fährt die Giulia



Mit großer Leidenschaft fährt das Vater-Sohn-Team auf der Erfolgsspur – auch regelmäßig bei der Paul Pietsch Classic

lich war die Rallyekarriere des Autos schon vorgezeichnet. Eingesetzt wird die sportliche Giulia vor allem in der Retro Rallye Serie des ADAC. Mit den markanten gezeichneten Limousine und dem legendären Vierzylinder unter der Haube sind die Offenburger das erfolgreichste Team der vergangenen Jahre. 2019 wurden sie Vizemeister. In den beiden Coronasaisons, in denen kein offizieller Meistertitel ausgefahren wurde, waren sie sogar das beste Team. 2022 erfüllte sich der große Traum: Das Vater-Sohn-Team feierte den Gesamtsieg. 2023 folgte ein weiterer Vizetitel. Auch bei der Paul Pietsch Classic zählen die Michalskys zu den erfolgreichen Teams. Ihr zweiter Gesamtplatz als bestes Ergebnis ist ihnen noch in bester Erinnerung. „Ich werde nie vergessen, wie uns Otto Ferdinand Wachs die Siegerkränze umgehängt hat“, schwärmt Wolfgang Michalsky mit strahlenden Augen. Der damalige Chef der Autostadt reichte damals den Preis für den Gesamtsieg an das beste Private Team weiter.

CHARME UND NOSTALGIE

Doch über dem Erfolg steht für Wolfgang Michalsky und seinen Sohn Fabian die Liebe zum klassischen Auto. Der Filius saß bereits mit 14 Jahren in der Giulia. Der Platz als Beifahrer war frei, weil sein größerer Bruder Timo lieber selbst fahren wollte.

Für den Bankangestellten darf es aber auch abseits der Rallyepisten bald ein eigener Klassiker sein. „Es soll natürlich ein Alfa werden und am liebsten ein GT Junior“, erzählt der 24-jährige Offenburger. Der besondere Charme und die Nostalgie des Berline-Coupés haben es ihm angetan. „Den Mechaniker habe ich ja in der Familie“, sagt der Klassik-Fan schmunzelnd. Doch zunächst darf er gemeinsam mit seinem Vater die Aufgabe bei der Technischen Abnahme der Paul Pietsch Classic genießen. So unmittelbar erlebt niemand sonst alle Klassiker der Rallye. Für zwei leidenschaftliche Autokenner wie die Michalskys ist es das Paradies.



Rollendes Museum

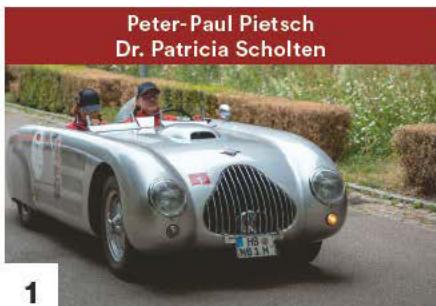


Das erlesene Feld der Paul Pietsch Classic lädt zum Streifzug durch die Automobilgeschichte ein. Mit Klassikern aus acht Jahrzehnten bildet die Rallye auch in diesem Jahr wieder ein faszinierendes Rollendes Automobilmuseum. Angeführt wird es von einem Beispiel für baden-württembergische Automobilbaukultur der frühen Nachkriegszeit: einem Veritas RS aus dem Baujahr 1947, wie ihn Paul Pietsch erfolgreich gefahren ist. Dahinter versammeln sich Autos von insgesamt rund 30 Marken, angefangen von Alfa Romeo bis hin zu Volkswagen. Raritäten von „ausgestorbenen“ Marken wie Alvis, Invicta, NSU, Riley oder eben Veritas sind noch einmal zu erleben. Oder ein Einzelstück wie der „Große Werkmeister“ aus dem Baujahr 1952.



TEILNEHMER STARTNUMMER 1–6

Peter-Paul Pietsch
Dr. Patricia Scholten

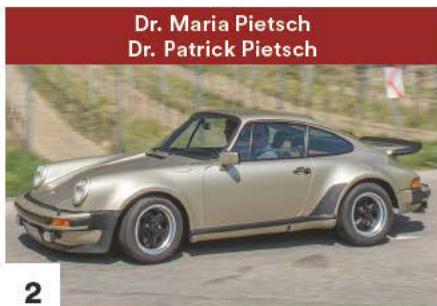


1

Veritas RS

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

Dr. Maria Pietsch
Dr. Patrick Pietsch

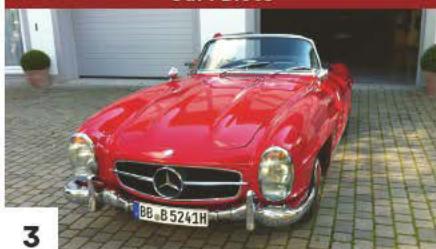


2

Porsche 911 Turbo

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 260 PS, Bj. 1976

Uwe Brodbeck
Curt Blos



3

Mercedes-Benz 300 SL Roadster

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

Lothar Friedrich
Anne Friedrich

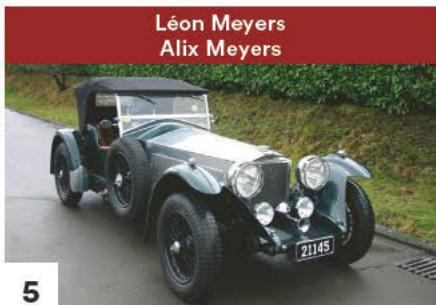


4

Chrysler Imperial

6,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 140 PS, Bj. 1927

Léon Meyers
Alix Meyers



5

Invicta S-Type

4,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 140 PS, Bj. 1932

Kay Fischer
Carsten Schmidt Kippig



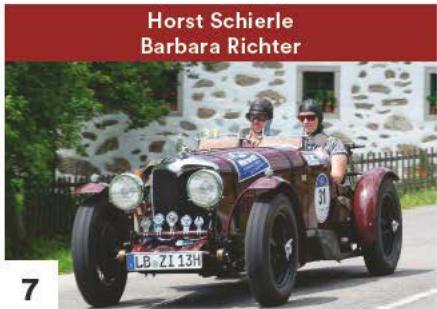
6

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

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 7–12

Horst Schierle
Barbara Richter



7

Riley 12/4 Special

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Bj. 1937

Manfred Feldhaus
Prof. Christian Niemöller

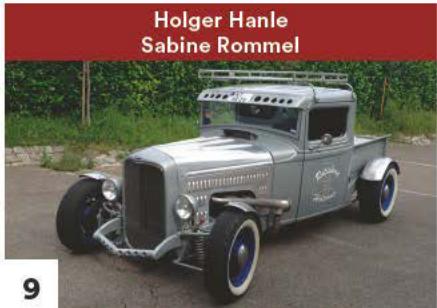


8

BMW 327/28 Cabriolet

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 80 PS, Bj. 1939

Holger Hanle
Sabine Rommel



9

Ford Modell A Pick Up

5,3 Liter, V8, 214 PS, Bj. 1934

Jürgen Hornung
Katja Hilbrig

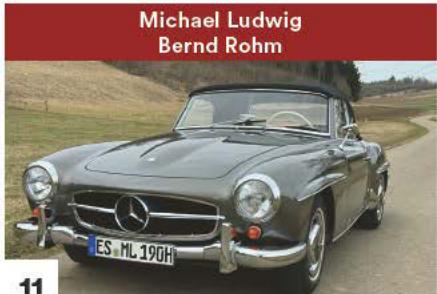


10

Austin-Healey 3000 BT7 MkII

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 132 PS, Bj. 1961
Team HVB Private Banking

Michael Ludwig
Bernd Rohm

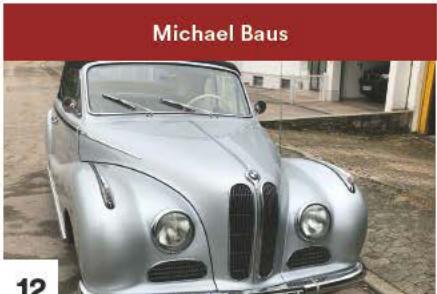


11

Mercedes-Benz 190 SL Roadster

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Bj. 1957
Team HVB Private Banking

Michael Baus



12

BMW 502 Cabrio

2,6 Liter, V8, 100 PS, Bj. 1959
Team HVB Private Banking

TEILNEHMER STARTNUMMER 13–18

Gabriele Mair
Alessandra Huydts



13

Aston Martin DB 6

4,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 280 PS, Bj. 1967
Team HVB Private Banking

Ralf Bommer
Cathrin Bommer



14

Mercedes-Benz 280 SE Coupé

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 160 PS, Bj. 1969
Team HVB Private Banking

Ulrich Detscher
Friedhelm Kissel

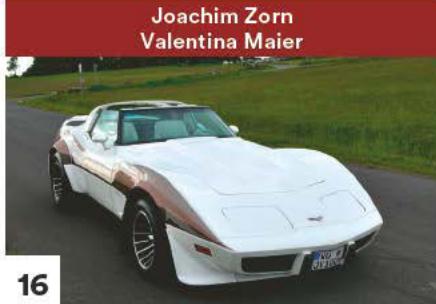


15

Großer Werkmeister (BMW 328)

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

Joachim Zorn
Valentina Maier

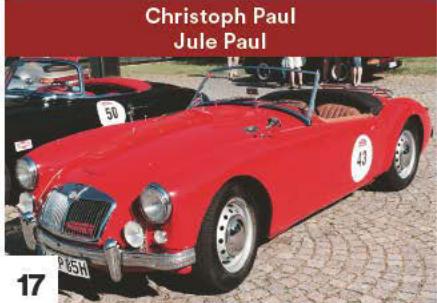


16

Chevrolet Corvette (C3)

5,7 Liter, V8, 190 PS, Bj. 1979
Team UNION Glashütte

Christoph Paul
Jule Paul



17

MG A

1,4 Liter, 4-Zyl. Reihe, 67 PS, Bj. 1956

Moritz Harras-Wolff
Christoph Harras-Wolff



18

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Bj. 1971
Team ALPECIN

Matthias Esdar
Lukas Schembecker



19

Mercedes-Benz 300 SL Coupé

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Bj. 1954
Team ALPECIN

Jens Hermsmeier
Eric Hermsmeier

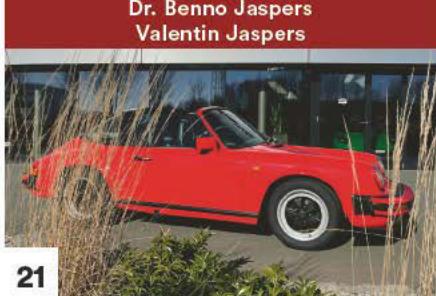


20

Mercedes-Benz 300 SL Roadster

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Bj. 1957
Team ALPECIN

Dr. Benno Jaspers
Valentin Jaspers



21

Porsche 911 Carrera

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Bj. 1987
Team ALPECIN

Thomas Rippert
Dr. Gereon Wischerhoff

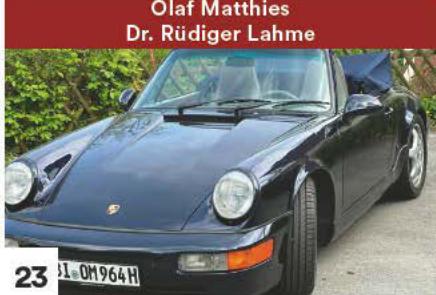


22

Porsche 911 Turbo 3.3

3,3 Liter, 6-Zyl. Boxer, 300 PS, Bj. 1989
Team ALPECIN

Olaf Matthies
Dr. Rüdiger Lahme



23

Porsche 964 Cabrio C2

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Bj. 1993
Team ALPECIN

Michael Pfeiffer
Bert Brandenburg



24

Opel Monza A1

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Bj. 1980
Team Motor Presse Stuttgart

TEILNEHMER STARTNUMMER 25–30

Peter Michaely
Leif Rohwedder



25

Opel Calibra 4x4

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 150 PS, Bj. 1990
Team Opel Classic

Paul-Janosch Ersing
Dr. Bernd-Wilfried Kießler



26

Opel Admiral A V8

4,6 Liter, V8, 190 PS, Bj. 1965
Team Opel Classic

Bernd Ostmann
Birgit Priemer

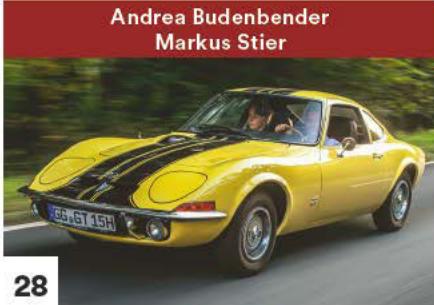


27

Opel Kadett C GT/E Rallye

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 115 PS, Bj. 1977
Team Motor Presse Stuttgart

Andrea Budenbender
Markus Stier

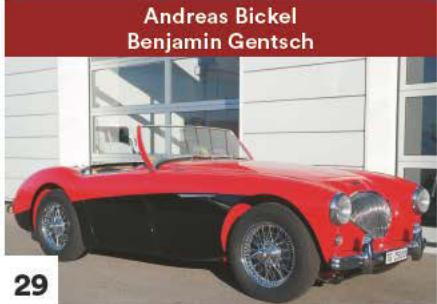


28

Opel GT

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Bj. 1969
Team AUTO Straßenverkehr

Andreas Bickel
Benjamin Gentsch

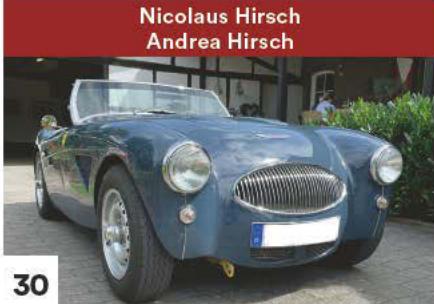


29

Austin-Healey 100/4 (BN1)

2,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Bj. 1954

Nicolaus Hirsch
Andrea Hirsch



30

Austin-Healey 100/4 (BN1)

2,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Bj. 1955

TEILNEHMER STARTNUMMER 31–36

Thomas Dederichs
Victoria Müller-Donné



31

Jaguar XK 140 DHC

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

Ralf Ehlen
Heike Köppel

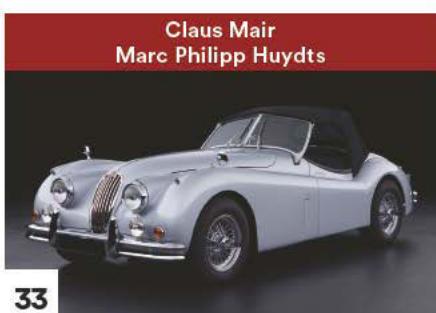


32

Porsche 356 Speedster

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

Claus Mair
Marc Philipp Huydts

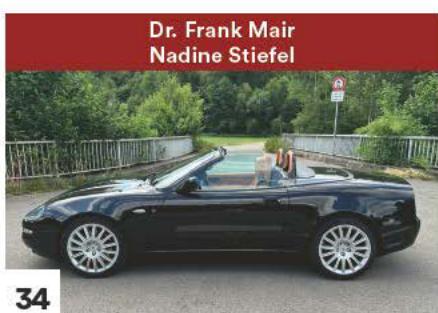


33

Jaguar XK 140 OTS

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 193 PS, Bj. 1956

Dr. Frank Mair
Nadine Stiefel



34

Maserati Spyder GT

4,2 Liter, V8, 390 PS, Bj. 2003

Karlheinz Kögel
Julian Kögel



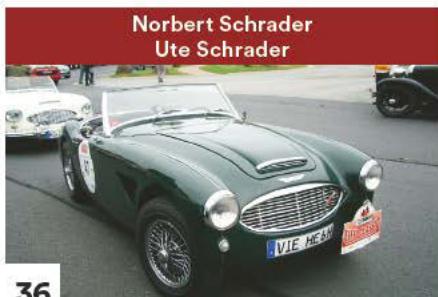
35

Restauriert wie 1957
gefertigtes produziert.
Made in Germany.

Mercedes-Benz 300 SL Roadster W198

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

Norbert Schrader
Ute Schrader



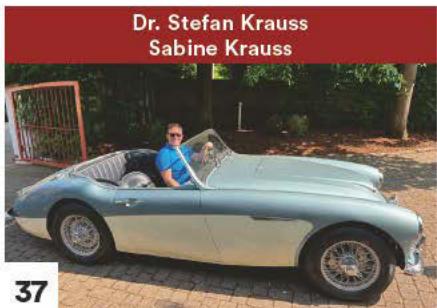
36

Austin-Healey 3000 Mk I

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 37–42

Dr. Stefan Krauss
Sabine Krauss



37

Austin Healey 100/6

2,6 Liter, 6-Zyl. Reihe, 115 PS, Bj. 1959

Stephan Grüßem
Kira Kunz

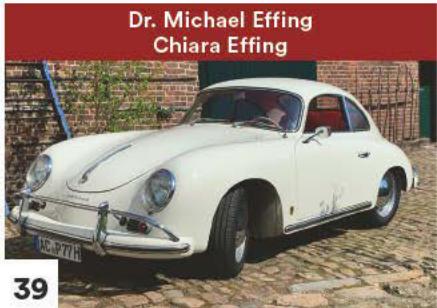


38

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

2,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Bj. 1968

Dr. Michael Effing
Chiara Effing

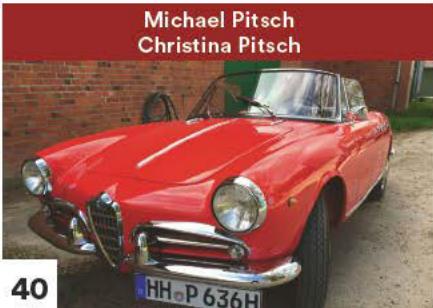


39

Porsche 356A

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

Michael Pitsch
Christina Pitsch

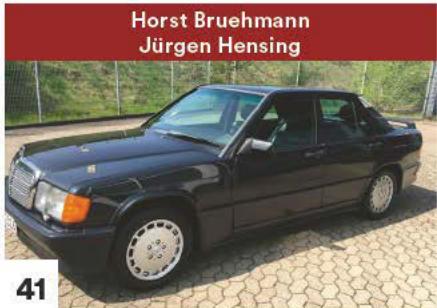


40

Alfa Romeo Giulietta Spider

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Bj. 1960

Horst Bruehmann
Jürgen Hensing

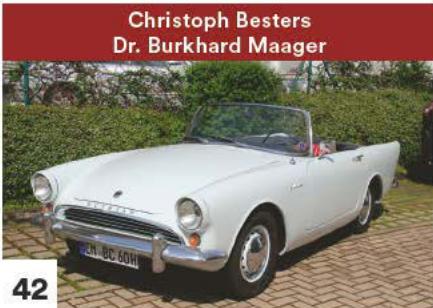


41

Mercedes-Benz 190 E2.3-16V

2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 185 PS, Bj. 1985

Christoph Besters
Dr. Burkhard Maager



42

Sunbeam Alpine Serie 1

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 78 PS, Bj. 1960



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 Fachverständnis

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

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 43–48

Roland Hupfer
Elmar Herb

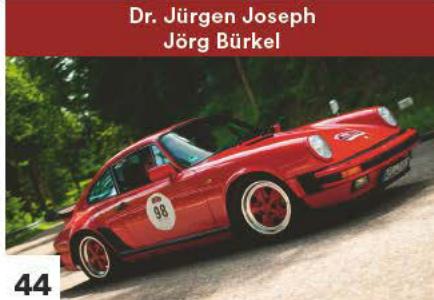


43

Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Bj. 1960
Team ADAC Südbaden

Dr. Jürgen Joseph
Jörg Bürkel



44

Porsche 911 Carrera 3.2

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 207 PS, Bj. 1986
Team ADAC Südbaden

Peter Carli
Michael Carli



45

Lancia Delta Integrale 2.0 16 V

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 300 PS, Bj. 1990
Team ADAC Südbaden

Prof. Hans-Ulrich Sachs
Danielle Sachs

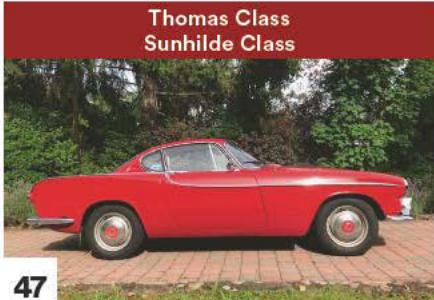


46

Porsche 356 B Super 90

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

Thomas Class
Sunhilde Class



47

Volvo P 1800

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Bj. 1962

Johannes Zilkens
Angelika Zilkens



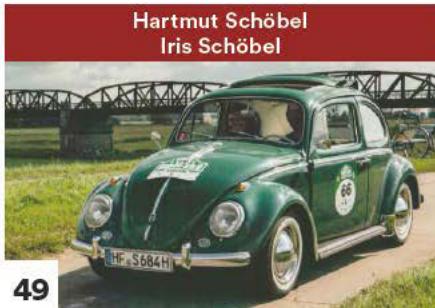
48

Alfa Romeo Giulia Spider 1600

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Bj. 1963

TEILNEHMER STARTNUMMER 49–50

Hartmut Schöbel
Iris Schöbel

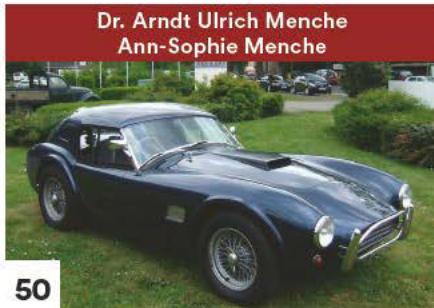


49

Volkswagen 1200 Käfer

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

Dr. Arndt Ulrich Menche
Ann-Sophie Menche



50

AC Cobra 289 Hawk Le Mans

4,7 Liter, V8, 357 PS, Bj. 1963



#6 SCHWARZWALD WINTER CHALLENGE

FANTASTISCHE LOCATIONS

Kartbahn, Steilkurve, Kieswerk, Eisbahn – alles schon dabei gewesen.

AUSGEFALLENE PRÜFUNGEN

Richtzeit-, Sollzeit-, Gleichmäßigkeit-, Orientierungs-, Geschicklichkeits- und Spaßprüfungen.

UNTERHALTUNG & FAHRSPAß PUR

Badisch rustikal meets Gourmetküche.

PROFESSIONELLES ORGA-TEAM

Roadbook, Rallyebetreuung, Nachrichtendienst, Service-Wagen. Über 60 Helfer und Zeitnehmer.

VIELSEITIGES TEILNEHMERFELD

Von Profi bis Rookie. Von Audi bis Zagato.

Anerkannt und Teil der



JETZT ANMELDEN

23.-26.01.2025

schwarzwald-winter-challenge.de

TEILNEHMER STARTNUMMER 51–56

Prof. Dr. Thomas Zeller
Silvia Zeller



51

Porsche 356 1600 Cabriolet

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

Andreas Schengel



52

Mercedes Benz O 319

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Bj. 1963

Kai Eckert
Klaus Debus



53

Jaguar E-Type

3,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 210 PS, Bj. 1964

Dr. Georg Kimmerle
Thomas Kopka



54

Alfa Romeo Spider Veloce

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 115 PS, Bj. 1966

Andreas Gühmann
Marc Linder



55

Ford OSI 20M TS

2,3 Liter, V6, 107 PS, Bj. 1967

Rainer Teders
Günter Pietsch



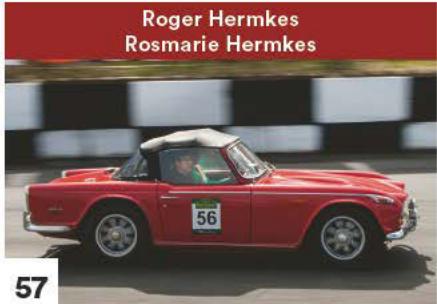
56

NSU TT

1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 65 PS, Bj. 1968

TEILNEHMER STARTNUMMER 57–62

Roger Hermkes
Rosmarie Hermkes

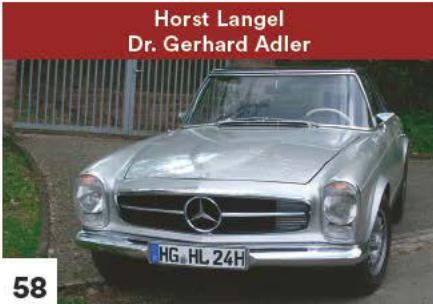


57

Triumph TR 250

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 95 PS, Bj. 1968

Horst Langel
Dr. Gerhard Adler

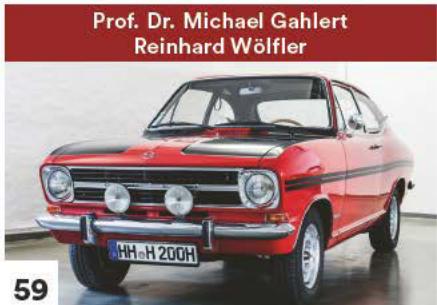


58

Mercedes-Benz 280 SL

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

Prof. Dr. Michael Gahlert
Reinhard Wölfler

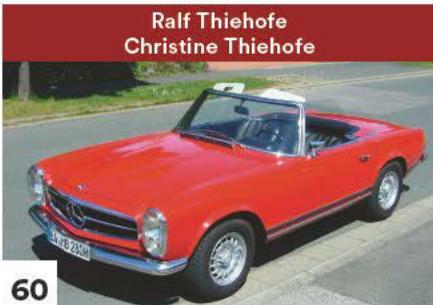


59

Opel Kadett Rallye 1900 S

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Bj. 1968

Ralf Thiehofe
Christine Thiehofe

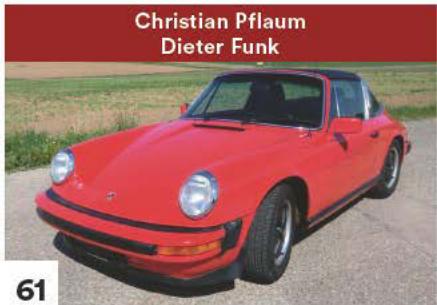


60

Mercedes-Benz 280 SL

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

Christian Pflaum
Dieter Funk

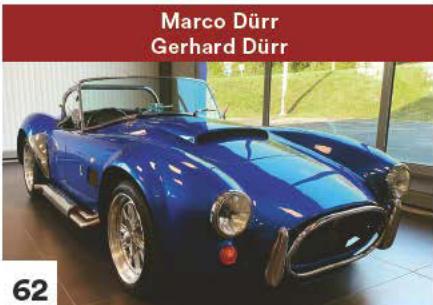


61

Porsche 911 Targa

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 165 PS, Bj. 1977

Marco Dürr
Gerhard Dürr



62

AC Cobra

5,3 Liter, V12, 402 PS, Bj. 1972

TEILNEHMER STARTNUMMER 63–68

Michael Bäuerle
Anja Kalischke-Bäuerle



63

Porsche 911 T

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

Christian Geers
Inga Geers



64

Porsche 911 T

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

Prof. Dr. Tobias Kollmann
Frauke Kollmann



65

MG B

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Bj. 1969

Hans Burkhardt
Peter Lustenberger



66

Alfa Romeo Giulia Super

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Bj. 1969

Dr. Raoul Küntziger
Martine Küntziger



67

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

6,3 Liter, V8, 250 PS, Bj. 1969

Dr. Bob Biewer
Martine Biewer



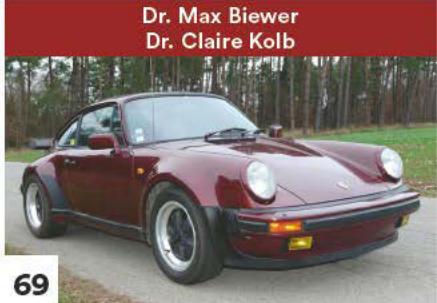
68

Porsche 911 Targa 2.4 S

2,4 Liter, 6-Zyl. Boxer, 190 PS, Bj. 1972

TEILNEHMER STARTNUMMER 69–74

Dr. Max Biewer
Dr. Claire Kolb

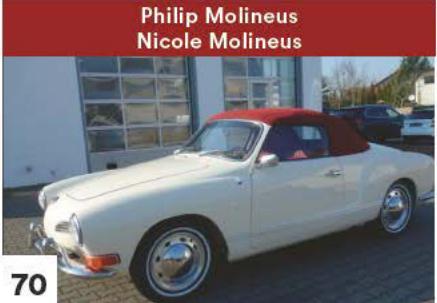


69

Porsche 911 Turbo

3,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 300 PS, Bj. 1984

Philip Molineus
Nicole Molineus



70

Volkswagen Karmann Ghia

1,3 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Bj. 1969

Dr. Oliver Vietze
Kristiane Vietze



71

Porsche 911

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 230 PS, Bj. 1969

Steffen Zimmermann
Stefan Weiss

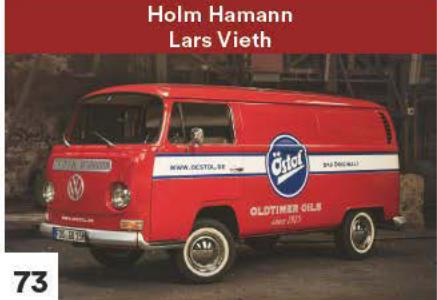


72

BMW 3,0 CS

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

Holm Hamann
Lars Vieth



73

Volkswagen T2a

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 48 PS, Bj. 1970
Team Östrol

Hans-Jörg Götzl



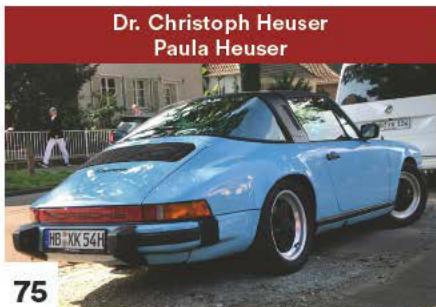
74

Porsche 911 S

2,3 Liter, 6-Zyl. Boxer, Bj. 1972
Team Motor Klassik

TEILNEHMER STARTNUMMER 75–80

Dr. Christoph Heuser
Paula Heuser



75

Porsche 911 Carrera Targa

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 232 PS, Bj. 1983

Ralf Kiefer
Eugen Huck

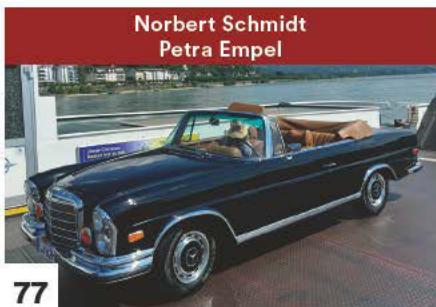


76

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

6,3 Liter, V8, 250 PS, Bj. 1970

Norbert Schmidt
Petra Empel

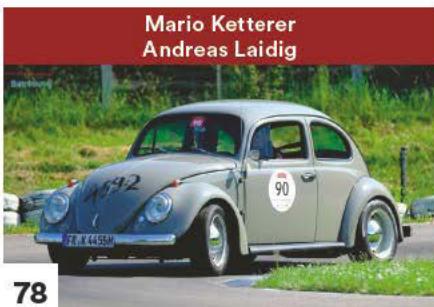


77

Mercedes-Benz 280 SE Cabrio 3.5 I

3,5 Liter, V8, 200 PS, Bj. 1970

Mario Ketterer
Andreas Laidig

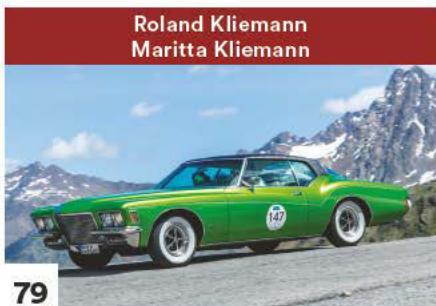


78

Volkswagen Käfer

1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Bj. 1970

Roland Kliemann
Maritta Kliemann

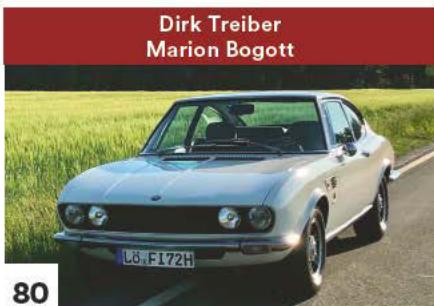


79

Buick Riviera

7,5 Liter, V8, 335 PS, Bj. 1971

Dirk Treiber
Marion Bogott



80

Fiat Dino 2400 Coupé

2,4 Liter, V6, 180 PS, Bj. 1971

NEUE HÖHEN SEIT

1926



pb BECKER

Arbeitsbühnen • Stapler • Gerüstbau • Containerdienst



@PaulBeckerGmbH

www.becker.eu

TEILNEHMER STARTNUMMER 81–86

Dirk Torwesten
Elke Torwesten

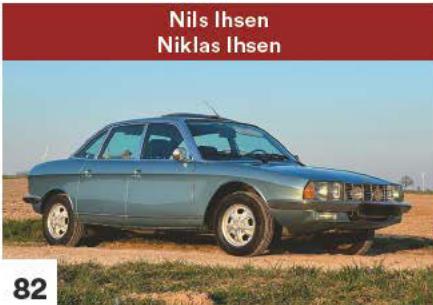


81

Volkswagen Karmann Ghia

2,1 Liter, 4-Zyl. Boxer, 150 PS, Bj. 1971

Nils Ihsen
Niklas Ihsen

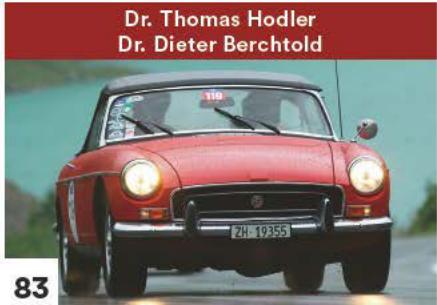


82

NSU Ro 80

1,0 Liter, 2-Scheiben Wankel, 115 PS, Bj. 1972

Dr. Thomas Hodler
Dr. Dieter Berchtold

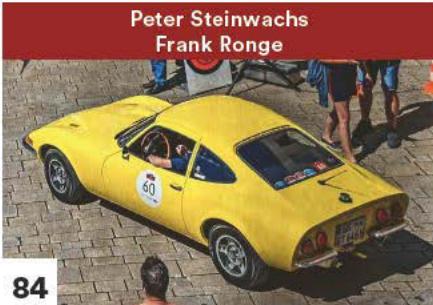


83

MG B

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Bj. 1972

Peter Steinwachs
Frank Ronge



84

Opel GT 1900

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

Karl Friedrich Fürst von Hohenzollern
Dr. Ferdinand Jeute

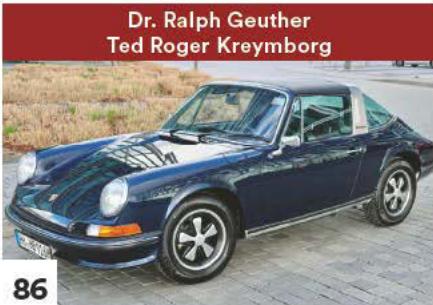


85

Porsche 911 S 2,4

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

Dr. Ralph Geuther
Ted Roger Kreymborg



86

Porsche 911 Targa

2,3 Liter, 6-Zyl. Boxer, 190 PS, Bj. 1973

TEILNEHMER STARTNUMMER 87–92

Arne Stumpff
Patrick Stumpff



87

BMW 2002 Turbo

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 170 PS, Bj. 1974

Regine Schlossnickel
Bernd Schlossnickel



88

Jaguar E-Type

5,4 Liter, V12, 268 PS, Bj. 1974

Hans Voser
Reto Voser

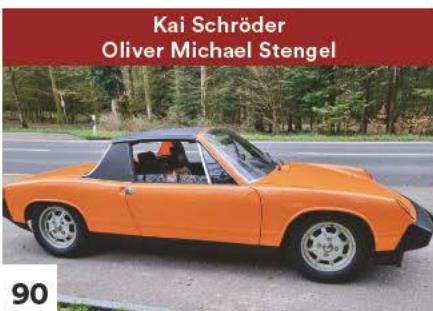


89

Alfa Romeo Giulia Super

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 102 PS, Bj. 1974

Kai Schröder
Oliver Michael Stengel



90

Porsche 914

2,0 Liter, 4-Zyl. Boxer, 101 PS, Bj. 1975

Nina Esser-Drees
Dirk Esser

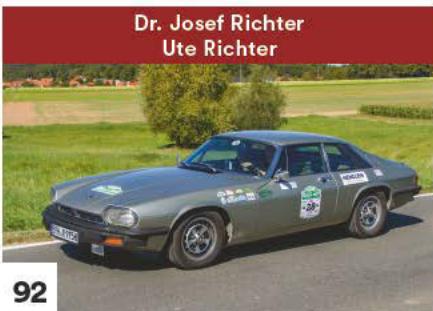


91

Porsche 911 Carrera 3.0

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 200 PS, Bj. 1975

Dr. Josef Richter
Ute Richter



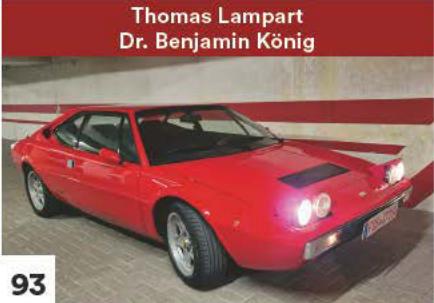
92

Jaguar XJ-S Coupé PreHE, V12 Manual

5,3 Liter, V12, 285 PS, Bj. 1975

TEILNEHMER STARTNUMMER 93–98

Thomas Lampart
Dr. Benjamin König



93

Ferrari 308 GT4

3,0 Liter, V8, 255 PS, Bj. 1976

Robert Wiest
Dr. Anna Wiest Fleischhauer

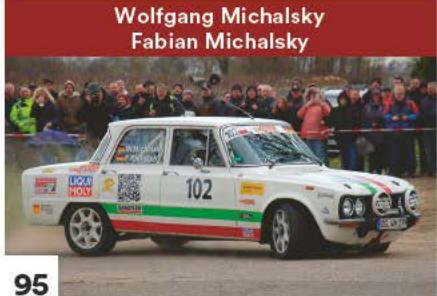


94

Porsche 911 Turbo

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

Wolfgang Michalsky
Fabian Michalsky

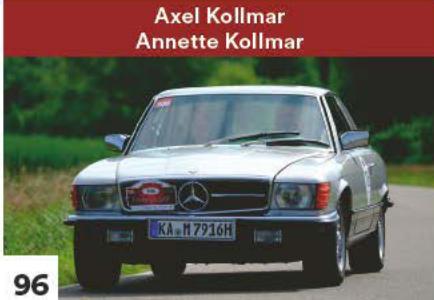


95

Alfa Romeo Giulia Nuova Rallye

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 175 PS, Bj. 1978

Axel Kollmar
Annette Kollmar

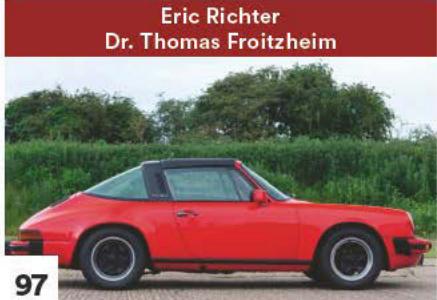


96

Mercedes-Benz 450 SLC 5.0

5,0 Liter, V8, 240 PS, Bj. 1979

Eric Richter
Dr. Thomas Froitzheim

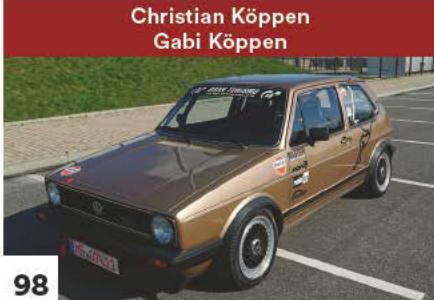


97

Porsche Targa

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 180 PS, Bj. 1979

Christian Köppen
Gabi Köppen



98

Volkswagen Golf GTI

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 99–104

Michael Jatzkowski
Titus Schaar



99

BMW E30 325i

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 171 PS, Bj. 1985

Dr. Thomas Ryzlewicz
Dr. Ursel Jaghzies



100

Mercedes-Benz SLK 230

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

Alfred Frank
Wilfried Hayer



101

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet

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

Carlo Bianchi
Sarbik Banerjea



102

Porsche 911 Carrera 3.2

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Bj. 1986

Florian Seibold
Nico Klaas



103

Porsche 911

3,1 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Bj. 1987

Peter Seßler
Cornelia Kaufmann



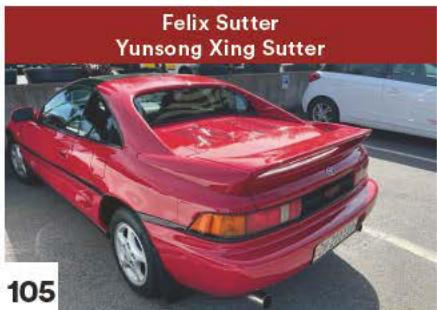
104

BMW M3 Cabrio

2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 215 PS, Bj. 1991

TEILNEHMER STARTNUMMER 105–109

Felix Sutter
Yunsong Xing Sutter



105

Toyota MR2

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

Kai Wicke
Moritz Schwarz



106

Porsche 968 Clubsport

2,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 240 PS, Bj. 1993

Johannes Haas
Clemens Haas

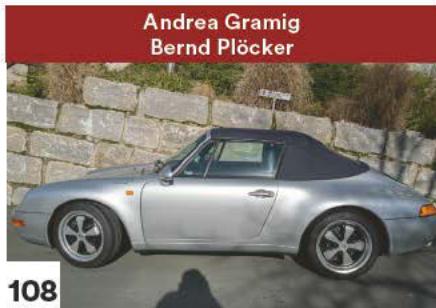


107

Porsche 911 Carrera 4 WTL (964)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Bj. 1994

Andrea Gramig
Bernd Plöcker

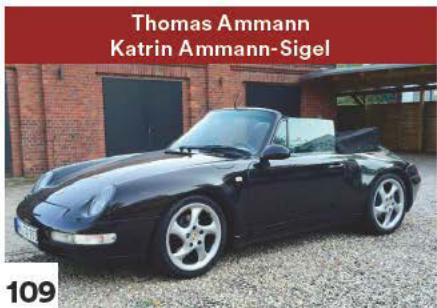


108

Porsche 911 Cabriolet (993)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 285 PS, Bj. 1995

Thomas Ammann
Katrín Ammann-Sigel



109

Porsche 911 Carrera Cabriolet

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 286 PS, Bj. 1996



CHRISTIAN NOPPER

Wir gestalten Lebens(t)räume



Ihr kompetenter Partner
in der Region
für Küchen - Haus u. Innentüren
Fenster & Schreinerarbeiten



- professionelle Beratung
- innovative Planung
- einzigartiger Service
- perfekte Montage



*Wir wünschen
allen Teilnehmern der
PAUL PIETSCH
CLASSIC gute Fahrt,
viel Sonne und
wenig Strafpunkte!*





Weber



- Holzfeuerungen
- Solarwärme
- Solarstrom
- Blockheizkraftwerke

Gerberstraße 11
77855 Achern-Mösbach

Fon 0 78 41 / 60 149-0
www.webersolar.de

neue energie

DAS GROSSE *MARKEN-* *LEXIKON*

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



ABARTH

Von 1947 an baute der aus Wien stammende Karl (Carlo) Abarth mit seinem Unternehmen in Turin Rennwagen mit kleinem Hubraum und Auspuffanlagen. Mit dem Fiat 600, den Abarth tunte, kam der große Verkaufserfolg. Daneben arbeitete die Firma mit Simca und Porsche zusammen. Abarth baute darüber hinaus erfolgreiche Rennwagen. Sie wurden als „Ferraris des kleinen Mannes“ bezeichnet. Zeitweise erzielten Abarth-Fahrer rund 600 Gesamt- und Klassensiege. 1971 übernahm Fiat Carlo Abarths Firma samt den Markenrechten. Zunächst verschwand der Markenname, aber noch in den 70er-Jahren wurde Abarth Corse als gemeinsame Motorsportabteilung gegründet. Seit 2007 gibt es die Marke Abarth wieder. Sie gehört zu Fiat und ist somit Teil des Stellantis-Konzerns.



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 Reihensechszylinder-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 Kardanantrieb. Schon bald gehörte Adler zu den bedeutendsten Automobilherstellern im deut-

schen 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 Vierradbremsen 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 Zuverlässigkeit- 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.



ALFA ROMEO

Der Name der 1910 gegründeten italienischen Firma Alfa besteht aus den Initialen der Worte Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Die beiden Mailänder Symbole Schlange und 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 beliebte Youngtimer der Marke gelten die Modelle 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 un-

ter 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 konzentrierte 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 Union trugen lediglich die Grand-Prix-Rennwagen mit 16-Zylinder- und Zwölfzylinder-Motoren. 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 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 Rennsiege 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 Kompaktlimousine BMW 1500 „Neue Klasse“ ging es in den Sechzigern endlich wieder aufwärts, und schon bald erwarb

sich die Marke den Ruf, innovative Autos zu bauen. 1972 erhielten 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 bekannte 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 Sporterfolge. 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 Rennsiege. Daran hatten auch zahlreiche Privatfahrer wie beispielsweise Paul Pietsch ihren Anteil. Der in Mailand geborene Ettore Bugatti betrieb Hochleistung 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 zu Volkswagen-Konzern.



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 ge-kürzte Fahrgegestelle älterer US-Fahrzeuge. Speziell für den Motorsport offerierte Byers auch eine Karosse 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 Zahnrads symbolisierte, denn bevor André Citroën mit dem Automobilbau begann, hatte er Zahnräder hergestellt. Den Typ Trèfle baute Opel in Lizenz als Laubfrosch. Mit der Entwicklung des Traction Avant im Jahr 1934 begann für die französische Marke eine neue Ära, die von Modellen geprägt war, die zur Avantgarde des Automobilbaus zählten. Dazu gehörten der 11 CV, auch Gangster-Citroën genannt, der DS mit hydropneumatischer

Federung und der exotische SM mit Maserati-Motor. Ebenso genial geriet der 1948 präsentierte 2 CV, der trotz niedriger Kosten für seine Klasse einen einzigartigen Federungskomfort bot.



COBRA

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



DAIMLER

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

DATSON

siehe Nissan



DE DION-BOUTON

Bekannt als Erfinder der nach ihm benannten De Dion-Achse, produzierte das Gemeinschaftswerk von Albert de Dion und Georges Bouton ab 1882 Fahrzeuge, zunächst mit Dampfbetrieb. Das De Dion-Bouton-Motordreirad von 1897 wurde zum erfolgreichsten Motorfahrzeug seiner Zeit. Um die Jahrhundertwende gelang die Entwicklung eines erfolgreichen Benzinmotors, der auch in viele andere Fabrikate eingebaut wurde, zudem war De Dion-Bouton zu dieser Zeit der weltweit größte Automobil-

bilhersteller. 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 zweizylindige 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 Rennsiege 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.



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 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 Jørgen Skafte Rasmussen baute zunächst Motorräder, bevor er 1928 ein DKW-Automobil herausbrachte. 1932 wurde DKW Teil der Auto Union. 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 Awtoewo weiterbetrieben. Gebaut wurden BMW 321 und Zweiräder des Typs R 35. Aus dem BMW 326 entwickelte man den 340 und baute ferner den 327 weiter. 1952 wurde die Firma wieder deutsch, durfte aber nicht mehr das BMW-Signet verwenden. Nun hießen die Fahrzeuge EMW (Eisenacher Motoren-Werke). Basierend auf der bewährten Technik des Sportwagens BMW 328 erfolgte ab 1951 die Entwicklung einer völlig neuen Rennwagengeneration in der DDR. Bis 1956 zählten die AWE-Rennsportwagen aus Eisenach in ihrer Klasse zu den erfolgreichsten und schnellsten Typen der Welt für die 1,5-Liter-Klasse.

ENZMANN

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



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 Hau-

ben 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 Luxuswagen. 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 achtylindrigen 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 dem Formel-1-Triebwerk abgeleitet.



FIAT

Fiat ist die Abkürzung von Fabbri-
ca Italiana Automobili Torino – ein
1899 gegründetes Unternehmen. Fiat hatte
schon frühzeitig den Massen-Automobilismus
im Fokus, entwickelte einfache und robuste
Gebrauchswagen wie den 501 von 1919 und
leistete Pionierarbeit auf dem Gebiet vollwer-
tiger 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 sei-
nen Bekanntheitsgrad aus. Das Fahrzeugpro-
gramm wurde mit den Jahren immer umfang-
reicher, und so traten neben die praktischen
Autos auch immer wieder hübsch gestylte
Sportwagen. Ausflüge in die höheren Preis-
segmente wie mit dem 2800, dem 8V, dem
Dino mit Ferrari-Motor oder dem 130 blieben
ohne großen Erfolg.



FORD

Die Ford Motor Company ent-
stand 1903. Henry Ford setzte auf die Massen-
motorisierung, 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 Automobilfabrikati-
on aufzuziehen. Die Grundsteinlegung fand
1930 in Köln statt. Der Taunus von 1939 war die
erste eigene Entwicklung der Kölner Werke.
Große Beachtung fanden der P 3 von 1960 mit
stromlinienähnlicher Karosse, genannt Linie
der Vernunft, und der 1969 präsentierte Capri.
Dieses Familien-Coupé hatte einen ähnlichen
Erfolg wie der Mustang in den USA und war
zudem im Rennsport erfolgreich. Für ein sport-
liches Ford-Image sorgten besonders die GT
40 und die Ford-Motoren in der Formel 1.



GLAS

Eine Landmaschinenfabrik bil-
GLAS dete 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 bilde-
te. Die 04-Modelle, die auch auf Rennstre-
cken von sich reden machten, waren die ers-
ten Serienwagen mit einem Motor, dessen
Nockenwelle von einem Zahnrämen ange-
trieben wurde. Das Flaggschiff im Glas-Pro-
gramm war ein V-Achtzylinder-Coupé mit
Frua-Karosse. Frua kleidete ebenso die
gelungenen Coupés 1300 GT/1700 GT ein.
Ende 1966 übernahm BMW das finanziell an-
geschlagene 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 Au-
tos, wohl überwiegend Roadster. Darunter
befanden sich auch zumindest zwei Fahrzeu-
ge mit Kompressor, denn diese sind aktuell im
Frühjahr 2018 noch erhalten. Der 1100er Vier-
zylinder des Modells MDS leistet in dieser
Ausbauweise etwa 55 PS. Er verfügt als wei-
tere 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 an allen vier
Rädern, das 5,4 Liter große Chevrolet-Trieb-
werk und die von Giugiaro entworfene Ka-
rosserie. Dieser Sportwagen vereinte also bri-
tische 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 konservativer konstruierte Fahrzeuge. 1936 wurde ein Pkw mit Dieselmotor präsentiert. Die Krönung der Autoproduktion bei Hanomag stellte der sechszyklindrige 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 Fünzigerjahren 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 erste deutsche Wagen mit Vierradbremse. 1926 entwarf er einen Horch-Achtzylinder-Motor, der als Deutschlands erstes serienmäßigiges Achtzylindertriebwerk eingesetzt wurde. Wenngleich Horch 1931 einen Zwölfzylinder präsentierte, lag der Schwerpunkt auf Achtzylindermotoren, von denen über 30000 Stück als V8 und als Reihenmotoren 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 1962 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 eige-

ne 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 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 Schläger 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 Giugiaro trug – in die Riege der italienischen Superautos aufzusteigen. Besonders bekannt wurde das Modell Grifo, unter dessen zweisitziger Bertone-Karosse jener 5,5-Liter-Chevrolet-Motor fauchte, der auch den Rivolta antrieb. 1968 erschien der Grifo sogar mit einem 390 PS starken, sieben Liter großen Achtzylinder. Iso wurde 1975 von der amerikanischen Firma Ennezeta übernommen.



JAGUAR

In den 20er Jahren baute William Lyons zunächst Motorradseitenwagen, die Swallow Sidecars. Danach rüstete die Firma diverse Fahrzeuge mit Spezialkarossen aus. Nach der Vereinigung mit der Standard Motor Company wurde 1931 der SS 1 vorgestellt. Der Markenname Jaguar tauchte erstmals 1935 auf, als die Firma mit dem SS 90 ihren ersten Sportwagen präsentierte – aus dem der legendäre SS 100 hervorging. Nach dem Krieg wurden zunächst Limousinen gebaut, bevor 1948 mit den XK-Modellen die sportliche Linie weitergeführt wurde. Auch im Motorsport sorgte Jaguar mit den C- und D-Type für Furore, die in den 50er-Jahren fünf Le Mans-Siege verbuchen konnten. Mit dem sensationellen E-Type brachte Jaguar einen faszinierenden Sportwagen zum günstigen Preis auf den Markt. 1961 war der Seriensportwagen mit der vom D-Type inspirierten Karosserielinie die Sensation auf dem Automoblisalon 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 beflogelte, 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 Kleinschmittger baute ab 1950 in seinem Werk in Arnsberg/Westfalen mit zunächst 50 Mitarbeitern einen zierlichen Roadster. Das türlose Gefährt mit 125 cm³ großem Illo-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 Personenwagen. 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

MARKEN-LEXIKON

70er Jahre seine erste Eigenentwicklung. Mit dem Samara ging 1985 ein frontgetriebener Pkw mit Schräheck 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

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 amerikanischen Präsidenten auf Fahrzeuge der Marke Lincoln. Eines der bekanntesten Modelle ist der Continental. Von 1932 bis 1948 gab es auch 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 ab 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 Stahlblechkarosse, 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. Die Straßensportwagen, zunächst nur als Bausätze angeboten, waren dank Kunststoffkarosse 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 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 Rahmenbau seiner radikalen, leichtgewichtigen Kleinserien-Sportwagen zu verwenden. Die Motoren unterschiedlicher Modelle lieferten Ford England, Triumph, Rover und später auch Volvo. Zwei Umzüge innerhalb weniger Jahre und Absatzprobleme in den USA führten 1970 zur Geschäftsaufgabe. Jem Marsh kaufte 1976 die Namensrechte und wagte 1981 einen Neustart mit Kit-Cars, musste aber im Jahr 2000 erneut Konkurs anmelden. Tony Stelliga kaufte die Konkursmasse auf, um wieder Marcos Sport- und Rennwagen zu produzieren. Der Markt war jedoch zu klein, und so musste Marcos 2007 endgültig aufgeben.



MASERATI

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

MATRA

Matra ist die Abkürzung von Mécanique Aeronautique 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 der Avantime wurden bei Matra gebaut. Als Renault den Avantime 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 verbauzte ihn in zahlreichen RX-Modellen, mit dem RX8 ging auch bei Mazda die Winkel-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

MARKEN-LEXIKON

mit den SSK, SSKL und Silberpfeilen auf der Rennpiste beziehungsweise 500 K und 540 K in Kreisen der feinen Gesellschaft ihre Blütezeit erlebte. Ab 1931 gab es mit dem 170 ein preisgünstiges Mittelklassenmodell. Die Typenbezeichnung 170 blieb nach dem Krieg im Programm. Später wurde das entsprechende Marktsegment mit dem Ponton besetzt. Besondere Anerkennung fanden nach wie vor die Wagen der Oberklasse wie der Typ 300, der legendäre Sportwagen 300 SL oder der 600. Für sportliche Lorbeeren sorgten die Rennversionen des 300 SL und der W 196. 1972 feierte die S-Klasse als Flaggschiff-Baureihe ihre Premiere. Neuer Meilenstein ist der elektrisch angetriebene EQS mit einem cW-Rekord von 0,2.



MESSERSCHMITT

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



MINI

Alec Issigonis war der Schöpfer eines 1959 vorgestellten Kleinwagens, der als Meilenstein in die Automobilgeschichte einging. Zunächst als Austin Seven und Morris Mini Minor vertrieben, wurde der Mini zu Beginn der 70er Jahre eine eigenständige Marke. Die sportlichen Talente dieses Fahrzeugs hatten die ab 1961 gebauten Cooper-Versionen unter Beweis gestellt, un-

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



MORGAN

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

MORRIS

Der britische Fahrzeughersteller Morris, 1913 gegründet und 1952 mit Austin zur British Motor Corporation (BMC) verschmolzen, stellte zunächst Fahrräder, dann zahlreiche

populäre Automobile her. Bekanntestes Modell ist der Morris Minor, aber auch der große Viertürer Oxford, die Modelle Cowley und Isis sowie der berühmte Mini firmierten unter Morris. Letzterer ist indes eher unter dem Namen Austin bekannt. Die Ära endete 1984 mit dem letzten Modell Morris Ital.



NISSAN

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



NSU

Eine Strickmaschinenfabrik war die Keimzelle von NSU. Die Firma avancierte 1886 zum Fahrradhersteller, ums Jahr 1900 kamen Motorräder hinzu. Ab 1905 wurden Autos gebaut, zunächst nach belgischer Pipe-Lizenz. Im Jahr darauf entstand dann der erste „Original Neckarsulmer Motorwagen“. Besonders die NSU-Motorräder sammelten viele sportliche Lorbeeren, die Autos zogen nach – zum Beispiel siegte 1925 ein Sechszylinder-Wagen mit Kompressor beim Großen Preis von Deutschland für Sportwagen. Finanzielle Engpässe führten zum Ende des NSU-Automobilbaus. Fiat übernahm das neu in Heilbronn errichtete

Werk und ließ dort Produkte aus eigenem Hause montieren, die als NSU-Fiat auf den Markt kamen. Die Neckarsulmer blieben mit Zweirädern gut im Geschäft, brachten dann aber 1957 wieder ein Auto heraus, den legendären Prinz. Geschichte schrieb NSU mit dem ersten Serienauto der Welt mit Wankelmotor – dem Wankel Spider –, und dem futuristischen Ro 80.



OPEL

Im Jahr 1862 gründete Adam Opel eine Firma, die Fahrräder und Nähmaschinen erzeugte. Erst seine fünf Söhne begannen 1898 mit dem Automobilbau. Der Opel-Patent-Motorwagen basierte auf dem veralteten System Lutzmann, doch ab 1902 verwirklichte Opel eigene Konstruktionen. Bereits mit dem Doktorwagen erlangte die Firma den Ruf, zuverlässige Autos zu bauen. Erfolge bei Sportveranstaltungen unterstrichen dies. Zwar entstanden in der Frühzeit auch Luxuswagen, in Erinnerung blieben aber die kleineren Typen wie der schon am Fließband entstandene Laubfrosch. 1929 übernahm der US-Konzern General Motors das Ruder, 1935 wurde mit dem Olympia erstmals ein Modell mit selbsttragender Karosserie vorgestellt. Schon in den 30er Jahren tauchten Namen wie Kadett, Kapitän und Admiral auf, ab 1953 gab es den Olympia Rekord. Das Opel-Programm glänzte stets mit Typenvielfalt. Neben der neuen Rekord-Baureihe (ab 1953) wurde der im neuen Werk Bochum gebaute neue Kadett (ab 1961) zu einer tragenden Säule im Modellprogramm. Als Flaggschiffe fahren die Limousinen der KAD-Baureihen (Kapitän, Admiral und Diplomat) ab 1964 vorneweg. 1968 folgte mit dem GT ein legendäres Modell. Nur zwei Jahre danach kam mit dem Manta die nächste Baureihe, die als Klassiker bis heute Kultstatus genießt. Im Sommer 1991 wurde die Kompaktbaureihe in Astra umgetauft, führt mit dem neuen Namen seine wichtige Rolle fort. 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 Specializzata Construzioni Automobili. Der Firmename trägt den Zusatz „Fratelli Maserati Bologna“. Der italienischer Hersteller wurde 1947 in Bologna von den Brüdern Maserati gegründet und baute bis 1967 Rennwagen und Sportwagen, überwiegend mit Vierzylindermotoren in kleinen Stückzahlen. Die anfangs bis zu 100, später 120 PS starken Aluminium-Renner wogen lediglich 550 Kilogramm. Nur das Modell 2000 S wurde von einem Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben.

Packard, **PACKARD**

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, später folgte Anfang der Zwanzigerjahre 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. Und für die Eleganz mancher Nachkriegskonstruktion sorgte der Designer Pininfarina, der erstmals am 403 von 1955 Hand anlegte. Mit dem fünf Jahre später präsentierte 404 trat die Marke auch 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 Avtomobilniy 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 auf Deutsch so viel wie Sieg bedeutet. Diese schon während des Zweiten Weltkriegs geplante Mittelklasselimousine besaß einen exzellenten cW-Wert von 0,34 und war das erste in Serie gebaute russische Auto mit 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 Sechs- 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, den 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 25000 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 Super Cup, ein Markenkopal 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 Kardanwellengetrieb. Im gleichen Jahr gründete er mit seinen Brüdern die Renault Frères, deren stetig

steigender Umsatz auch den Rennerfolgen zu verdanken war, die Macel Renault erzielte. Dieser verunglückte im Jahr 1903 jedoch tödlich, deshalb zog sich das Unternehmen vorübergehend vom Rennsport zurück. Hauptsächlich wurden in den folgenden Jahren volkstümliche Mittelklassewagen gebaut – mit Ausnahmen wie dem 40 CV mit 9,1-Liter-Motor von 1921 oder dem 1929 präsentierten Achtzylindertyp Reina Stella. Zu den bekanntesten Modellen nach dem Krieg wurden die Heckmotorwagen 4 CV, die Dauphine als das damals meistverkaufte französische Auto sowie die Fronttriebler R 4 und R 16. Die zwei letzteren Autos 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.



RILEY

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. Der Grundstein legte Percy Riley, der mit seinem Bruder Stanley die Firma ebenfalls 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 als offener Sportwagen bei Rennen und Rallyes für Euphorie. Das entsprechende Sportmodell mit verkürztem Radstand hieß Brooklands. Der 12/4 kam 1934 auf den Markt. Die insgesamt unüberschaubare Mo-

dellvielfalt trieb die Firma in wirtschaftliche Problem: 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 Aeroplans 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 Vierzylindermotor gab, und aus dem der Saab 900 weiterentwickelt wurde. In Kooperation mit der Fiat-Gruppe wurde das größte Modell, der 9000 entwickelt. Im Joint-Venture mit General Motors entstand dann die zweite Generation des 900, der sich unter anderem mit

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



SEAT

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

SINGER

siehe Hillman



SKODA

1895 begannen in Böhmen der Fahrradmechaniker Václav Laurin und der Buchhändler Václav Klement, Fahrräder und danach Motorräder zu bauen. Ab 1905 gehörten Laurin und Klement zu den Automobilherstellern. 1925 übernahmen die in Pilsen ansässigen Skoda-Werke das Ruder, und in der Folgezeit brachte die Marke einige angesehene Fahrzeuge auf den Markt. Bei Langstreckenfahrten und Rallyes bewiesen die Modelle Popular und Rapid ihre Zuverlässigkeit, und das gelang auch ihren Nachfolgern. Nach dem Krieg verhalfen Octavia und Felicia den Skoda auch im Westen zu Ansehen. Mit dem Typ 1000 MB begann 1964 die Ära der Heckmotoren. Über 20 Jahre hielt Skoda an diesem Konstruktionsprinzip fest und präsentierte stets weiterentwi-

ckelte 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 Karosse 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 stell-

te Studebaker zunächst kleinere Wagen her, hatte aber schon 1913 den ersten Sechszylinder im Programm. In den Dreißigern sicherte nur ein Zusammenschluss mit Lkw-Hersteller White ein Weiterleben der Marke, für die berühmte Designer wie Raymond Loewy und Virgil Exner arbeiteten. 1954 musste man sich mit Packard zusammentun. Zu den bekannten Modellen zählen der Champion, der Hawk sowie das Kunststoff-Coupé Avanti mit V8-Motor. 1964 erfolgte die Schließung des Werks in South Bend. Bis 1966 wurden in Kanada noch einige Studebaker produziert.



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 Geländeunterstützung 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 Nesseldorf 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 Fahrzeugen auf. Richtig auf Touren kam die Produktion erst in den 60er Jahren, und in den Siebzigern feierten Corolla, Corona, Carina und das Coupé Celica ihre Premiere in Deutschland. Den aufregenden 2000 GT hatten die Deutschen zwar in einem James-Bond-Film bewundern, aber nicht kaufen können.



TRABANT

trabant Nach dem Krieg wurden im Werk Audi zunächst Reparaturen durchgeführt, bis die Besatzungsmacht die Montage der Auto Union-Konstruktionen F8 und F9 freigab. Deren Karosserien aus Holz und Kunstleder brachten zwar Vorteile wegen des Mangels an Tiefziehblech, aber die Fertigungskosten waren hoch. Aus dieser Situation heraus entstand die Idee, ein Holzgerippe mit Kunstharszeplankung zu bauen. Erstes Ergebnis war der 1955 in Serie gehende P 70 Zwickau, der erste deutsche in dieser Art hergestellte „Gebrauchswagen“. Den nächsten Schritt bildete der Trabant P 50. Die Bodengruppe entstand im ehemaligen Horch-Werk, Karosseriebau und die Endmontage erfolgten bei Audi. Die beiden Werke firmierten unter VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (AWZ). Technisch modifiziert und ab 1964 als Typ 601 mit neuer Karosserie erreichte der Volkswagen Trabi eine Stückzahl von über 2,5 Millionen.



TRIUMPH

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



VAUXHALL

Das britische Unternehmen, das 1857 mit dem Bau von Schiffsmotoren begann, stellte 1903 sein erstes Automobil auf die Räder. Auf der Motor Show in London 1905 wurde das erste Vierzylinder-Modell gezeigt, 1910 folgte der erste Sechszylinder. Zu den bekanntesten Modellen der Frühzeit zählen der Prince Henry und der Typ 30/98. Vauxhall engagierte sich auch im Motorsport und zeigte sich 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. 2017 wurde der Hersteller mit Opel an den PSA-Konzern verkauft und gehört seit 2021 zum Stellantis-Konzern.



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 (Typ 1) galt seinerzeit als der modernste Kleinwagen und wurde in immer weiterentwickelter Form zu einem Millionenerfolg. Mit insgesamt 21,5 Millionen Exemplaren war der „Käfer“ lange das meistverkaufte Auto der Welt. Das Konzept mit dem luftgekühlten Heckmotor fand sich beim VW Bus wie auch bei den Typen Karmann-Ghia, dem 1500 (Typ 3) und sogar dem 411 von 1968 wieder, wobei letzterer aber eine selbsttragende

Karosserie und ein moderneres Fahrwerk besaß. 1970 begann die Produktion des von NSU übernommenen K 70, der zum ersten VW mit Vorderradantrieb wurde. Angetriebene Vorderräder 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 ausschließlich 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 geschnitten. Zu den hübschesten Volvo zählt das P 1800 Coupé von 1959, der „Schneewittchensarg“. Die späteren Volvo-Generationen folgten dem Firmenmotto „Sicherheit aus Schwedenstahl“, was die Typen 140 und 240 mit kräftigen Stoßstangen unterstrichen. Volvo hat zudem viel dazu beigetragen, dem Kombi als einstigem Handwerkerauto zu seinem heutigen Image als Familienmobil zu verhelfen. Die Sparte Personenvanen 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 „Pupp-

chen“ 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 Siegmar (Chemnitz).



WARTBURG

Seit 1953 lief im fröhlichen 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 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.



WOLGA/GAZ

Wolga ist ein Modell des 1932 gegründeten russischen Automobilherstellers GAZ oder GAS, übersetzt Gorkier Automobilwerk, beheimatet im heutigen Nischni Nowgorod. Der von 1956 bis 1968 produzierte GAZ M-21 Wolga erreichte auch im Westen eine gewisse Bekanntheit, vor allem als schwarze Limousine mit Chauffeur. Der Nachfolger GAZ-24 Wolga lehnte sich optisch erneut an amerikanische Autos an, die Technik blieb einfach, der Verbrauch hoch. Bis 1992 war das Modell im Programm.



So entspannt ...

... geht gesundes Wohnen.



Gesünder bauen und leben. Wer sich für WeberHaus entscheidet, kann sich auf ausgezeichnete Raumluftqualität freuen, die weit über den Standard hinausgeht.

weberhaus.de



WeberHaus
Die Zukunft leben

40 Jahre Lesevergnügen

Seit vier Jahrzehnten begleitet Motor Klassik die Oldtimer-Szene, seit 21 Jahren beschreibt Youngtimer das Geschehen rund um die Klassiker von morgen. Dazu gibt es alljährlich mehrere Sonderhefte – und inzwischen vier Rallyes.





Ausgabe 6/2024

Fünf italienische Spider, drei Can-Am-McLaren und eine Reise im 123er durch Südschweden

April/Mai 2024

Drei großartige Kombis, 50 Jahre Golf und Kauf-Tipps zum Range Rover



Fahrberichte

wie hier mit Porsche 911, Jaguar E-Type und Mercedes Pagode bilden den Kern von Motor Klassik



Restaurierungs-Geschichten

von unseren Lesern zählen stets zu den beliebtesten Rubriken in jeder Ausgabe

Blicken wir zurück in das berühmte Orwell-Jahr 1984 – nein, im Grunde sogar etwas weiter zurück, nämlich in das Jahr 1979: Da hatte ein junger auto, motor und sport-Redakteur mit einem Faible für alte Autos die Idee, ein Oldtimer-Magazin nach englischem Vorbild auf den Markt zu bringen. Auf der Insel nämlich, dem Mutterland der Geschichtsverehrung, gab es schon länger eine prosperierende Alteisen-Gemeinde und passend dazu mehrere erfolgreiche Klassik-Zeitschriften.

Es folgten aufwändige Markt-Analysen, es wurden die üblichen Bedenken angemeldet, bis Motor-Presse-Gründer und Verleger Paul Pietsch schließlich ein Machtwort sprach:



Regelmäßig erscheinende Sonderhefte runden das Portfolio ab. Jetzt am Kiosk: das Reise-Extra 2024



Messe-Auftritte

sorgen für Kontakt zu den Lesern. Der Star am Stand in Stuttgart: Ein VW Golf GTI



Leserläufe beim Oldtimer-GP

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

„Des machet mehr jetzt!“ Endlich konnte Dirk-Michael Conradt, so der Name des jungen Redakteurs, loslegen, zusammen mit ein paar einschlägig verdächtigen Redakteuren, die sich offenbar schon länger mit dem rostigsten Hobby der Welt befassten. Selbstverständlich ging alles schief, was schiefgehen konnte, einschließlich eines Streiks der Drucker – dennoch kam die Erstausgabe pünktlich am 27. Juli 1984 an den Kiosk und wurde kurz darauf beim 12. Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring der Szene präsentiert.

Dass die Motor Presse Stuttgart ein Oldtimer-Magazin herausbrachte, war selbst dem Nachrichtenmagazin „Spiegel“ eine Geschichte wert, und von den 75 000 gedruck-

ten Exemplaren der Erstausgabe fanden immerhin mehr als 50 000 einen Käufer. Die Auflagenentwicklung zeigte rasch, dass der Verleger Paul Pietsch mal wieder den richtigen Riecher gehabt hatte: Ab 1985 erschien Motor Klassik monatlich.

So ist es bis heute geblieben, zwölf Mal im Jahr berichtet Motor Klassik aus der Welt der klassischen Automobile, von Rennen und Rallyes und von Messen und Märkten. Dazu gibt es regelmäßig Reiseberichte, 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



Track-Tests

mit Leistungsträgern wie dem über 500 PS starken McLaren M6 sorgen für Herzrasen

Alle Autos in den Fahrberichten werden von den Redakteuren selbst gefahren – bis hin zum Formel 1

Redakteure alle Klassiker selbst fahren, vom Vorkriegs-Alfa bis zum Willys Jeep. Gleicher gilt für reinrassige Rennwagen, egal ob Blitz-Benz, Maserati-Formel-1 oder Porsche 917. Wieviele Autos die Redakteure selbst besitzen, bleibt unklar, die Dunkelziffer jedenfalls ist Gerüchten zufolge hoch.

Und weil die Motor Klassik-Macher der Moderne keinesfalls finster gegenüberstehen und immer Lust auf neue Erfahrungen haben, gibt es seit nunmehr 21 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 reichlich Reportagen über das spezielle Youngtimer-Lebensgefühl.

War's das? Natürlich nicht. Neben Motor Klassik und Youngtimer bringt die Redaktion jedes Jahr mehrere Sonderhefte heraus, darunter verschiedene Kauf-Ratgeber, Reise-Sonderhefte, Schrauber-Anleitungen und vieles mehr. Außerdem werden ganz zeitgemäß die digitalen Kanäle bespielt, vom Online-Auftritt unter dem Dach von auto-motor-und-sport.de oder dem Online-Marktplatz motor-klassik.de bis hin zu den üblichen Social-Media-Kanälen.

AKTIV AM LENKRAD

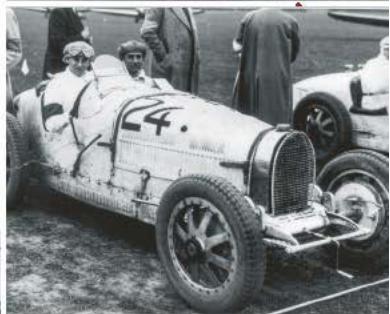
Und damit das alles nicht zu theoretisch wird, bringt die Redaktion gern Leben in die Bude und nimmt die Leser im Wortsinn mit: Neben den mittlerweile vier Rallyes gibt es Leserläufe beim Oldtimer-Grand-Prix und bei den Classic Days sowie spezielle Fahrtrainings für Klassiker. Aus einer monatlich erscheinenden Rost-Revue ist somit seit 1984 ein kleines Universum entstanden, in dem der Leser und die Liebe zu klassischen Automobilen klar im Mittelpunkt stehen.

„Aus der Liebe zum Motorsport ist alles entstanden“

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

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

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



Strahlender Sieger

Wenn sein Auto hielt, war Pietsch meistens vorn

Erster Einsatz

Im Bugatti 35 verpasste er 1932 knapp den ersten Sieg

Mythische Marke

Auf Veritas wurde Pietsch zwei Mal deutscher Meister

DANK

Vielen Dank an die Helfer



und an alle anderen Personen, Institutionen, Gemeinden, Vereine und Unternehmen. Ohne deren tatkräftige Unterstützung ist es nicht möglich, die 11. Paul Pietsch Classic 2024 zu veranstalten.



MEHR ZEIT FÜRS WESENTLICHE DANK **TELEMATIK**



YellowTracker mobile Xtreme
Klassisch fahren. Hightech orten.

Telematikpartner der Classic Rallyes seit 2010

TachoManagement | ZeitManagement | FlottenManagement
Fahrzeugortung | Führerscheinkontrolle | Spesenabrechnung
Auftragsmanagement & Navigation | ObjektManagement | Fahrerbewertung

Und weiter geht's

In diesem Jahr bieten drei weitere Rallyes der Motor Presse Stuttgart unvergessliche Erlebnisse. Alle haben einen ganz eigenen Charakter.



26. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON

4.-6. JULI 2024

Auf die Paul Pietsch Classic folgt unsere traditionsreichste Rallye: Eine wunderschöne Alpenrallye durch das Montafon und angrenzende Regionen. www.silvretta-classic.de



21. SACHSEN CLASSIC 15.-17. AUGUST 2024

Diese Rallye würdigt die zweite Wiege des Automobilbaus in Deutschland. Vor 120 Jahren begann in Sachsen der Automobilbau. Zwickau entwickelte sich zu einem wichtigen Zentrum für den Fahrzeugbau. Die Rallye führt in diesem Jahr von Zwickau nach Leipzig. www.sachsen-classic.de



4. LUXEMBOURG CLASSIC 13.-14. SEPTEMBER 2024

Als Klassiker-Rallye im Premiumformat führt die Luxembourg Classic auf Traumstraßen im Großherzogtum. Lassen sie sich von den beeindruckenden Routen durch eine wunderbare Landschaft überraschen. Ein weiteres Highlight: Die Siegerehrung im historischen Stadthaus. www.luxembourg-classic.de

CAP10

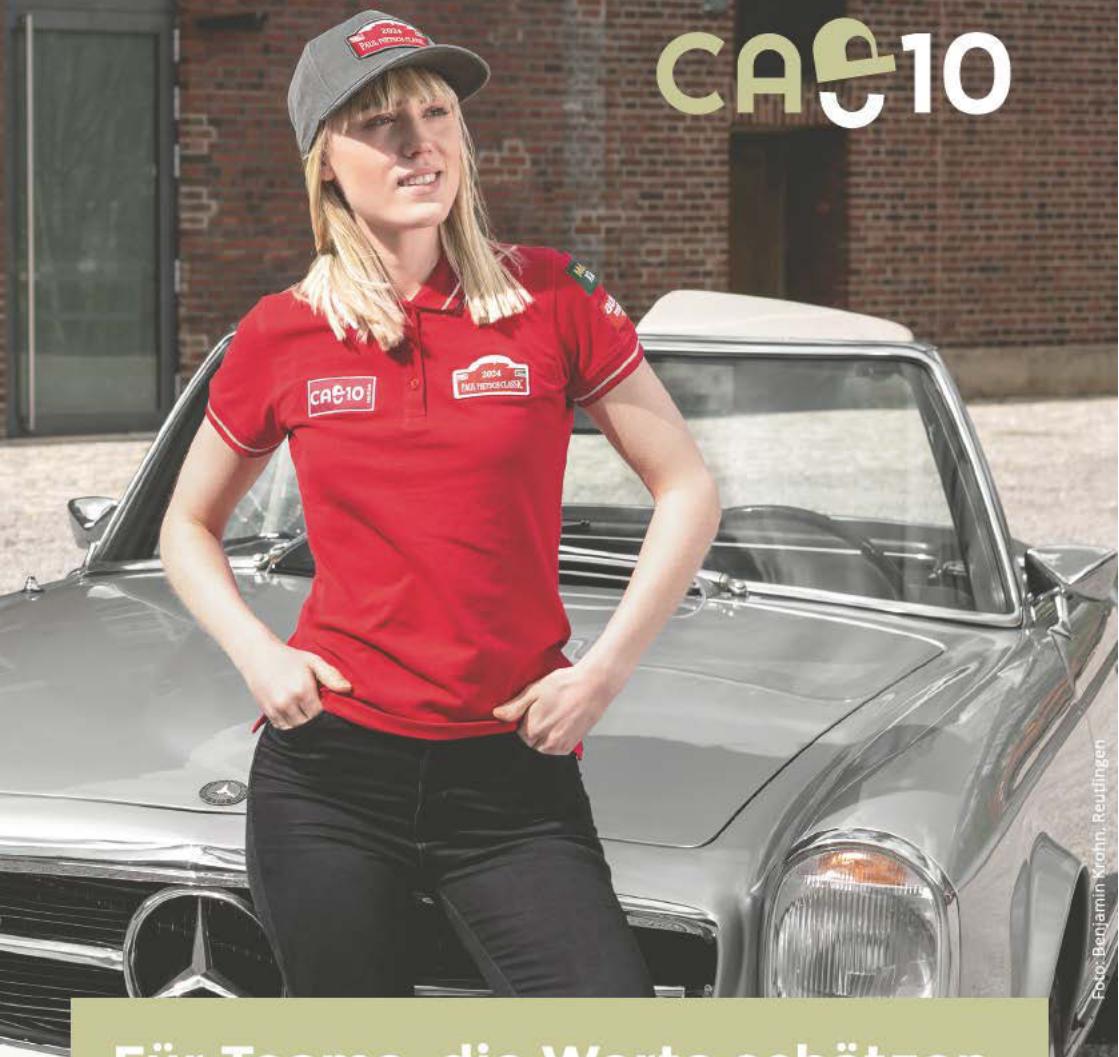


Foto: Benjamin Krohn, Reutlingen

**Für Teams, die Werte schätzen.
Und Stil leben.**



Exklusive Basecaps von CAP10 vereinen Tradition und Moderne – perfekt für Enthusiasten mit Sinn für Stil. Machen auch Sie Ihr Team zum Aushängeschild des guten Geschmacks! Mit Corporate Fashion by CAP10 – in jeder Branche.

www.cap10.biz



LEGENDEN

MADE IN GERMANY



NORAMIS

UNION
GLASHÜTTE/SA.

WWW.UNION-GLASHUETTE.COM

