

21.

Sachsen Classic

VON ZWICKAU BIS LEIPZIG — 15. – 17. AUGUST 2024



OFFIZIELLES PROGRAMM

Teams • Autos • Strecken • Zeitplan

www.sachsen-classic.de



Jetzt **Probefahrt**
vereinbaren



Wir fahren Golf Und das seit 1974

Der neue Golf

Wir feiern in diesem Jahr nicht nur die neueste Evolutionsstufe, sondern auch unfassbare 50 Jahre Golf Geschichte. Das ist wow, das ist der neue Golf. Aus dem Leben. Für das Leben.

50
Jahre
Golf

Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungsstand abweichen. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Stand 07/2024.

volkswagen.de

Sachsen Classic 2024

- | | |
|---|---|
| <p>4 Grußworte Chefredaktion auto motor und sport und Organisationsleiter
Von Birgit Priemer und Dirk Johae</p> <p>6 Das Rallyeshirt</p> <p>8 Dank an die Partner</p> <p>10 Zeitplan
Der Ablauf im Detail</p> <p>12 Strecke und Highlights
Die Strecken der 21. SACHSEN CLASSIC</p> <p>18 Wilderness International</p> <p>20 50 Jahre VW Golf
Runder Geburtstag</p> <p>26 Volkswagen Sachsen
Drei Standorte im Freistaat</p> <p>28 Technikmuseum „Hugo Junkers“
Faszination Fliegen in Dessau</p> <p>30 Kohlewelt Oelsnitz
Neueröffnung des Museums</p> <p>32 UNION GLASHÜTTE
Die Uhren für die Sieger</p> <p>34 20 Jahre August Horch Museum
Größte touristische Attraktion Zwickaus</p> | <p>40 VSZ Sachsenring
Multifunktionale Anlage</p> <p>42 Zündmagnet Wurzen
Blick in das private Museum</p> <p>46 Schaufensterwettbewerb Zwickau
Die Sachsen Classic inspiriert</p> <p>48 Skoda Superb
90 Jahre Topmodell</p> <p>50 Ferdinand Porsche Geburtshaus
Geschichtlicher Ort</p> <p>52 Teilnehmerkatalog
Die Autos auf einen Blick</p> <p>86 Großes Markenlexikon
Geschichten und Fakten</p> <p>110 Teilnehmerkatalog
Die Motorräder auf einen Blick</p> <p>118 Von Oldtimer bis Youngtimer
Die spannende Welt klassischer Autos bei Motor Klassik und YOUNGTIMER</p> <p>124 Dank an die Helfer</p> <p>126 Vorschau
Luxembourg Classic und MPS-Classic-Rallye-Cup</p> |
|---|---|

IMPRESSUM

Veranstaltergemeinschaft:

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

Organisations-Team:

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

Sportliche Leitung:

Alexander Hirsch

Routenplanung und Roadbook:

Jens Meinig

Streckensicherung: Wolfgang

Kießling

Team-Betreuer: Stefan Nowack

Team Zeitnahme:

René Fritzsche (Leitung)

Team Auswertung:

Leo und Markus Wilhelm

Streckensprecher: Johannes Hüb-

ner und Randy Kämpf

Für den Inhalt verantwortlich:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG, D-70174 Stuttgart, Leuschner-
straße 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

Grafische Gestaltung: Nikolaos

Kyranidis

Produktion: Paulina Ulherr

Anzeigen: Gabi Volkert

Druck: P+K Solutions GmbH & Co. KG

Julius-Hölder-Str. 30, 70597

Stuttgart



Birgit Priemer

auto motor und sport-
Chefredakteurin



Dirk Johae

Organisationsleiter
Classic Rallyes

Eine Rallye voller Emotionen und Begeisterung

Mobilität wandelt sich. Aber es gibt Dinge, die ändern sich nicht. Wer mit seinem geliebten Oldtimer an der Sachsen Classic teilnimmt, der weiß: Die Herzen der Menschen fliegen den Klassikern und ihren Piloten vor zu. Die Sachsen Classic hat in den 21 Jahren seit der Gründung schon viel Geschichte geschrieben - ob bei Start und Ziel in Zwickau, Chemnitz oder Dresden, den Stationen im Elbsandsteingebirge oder auf dem Fichtelberg.

Kein Wunder, dass es so viele Autobegierde gibt, die Mensch und Maschine auf dem Weg durch den Freistaat mit ihrem fast schon frenetischen Jubel begleiten. Los geht es dieses Mal an einem ganz besonderen Ort in der Geschichte des Automobils: Auf dem Gelände des August Horch Museums.

Ich möchte mich an dieser Stelle bedanken: Bei den Teilnehmern, den Besuchern, den vielen freiwilligen Helfern an der Strecke und bei der Organisation: Die Sachsen Classic ist eine Herzensangelegenheit - und genau solche Veranstaltungen brauchen wir, auch im Zeitalter wandelnder Mobilität.

In Sachsen wird die Autohistorie gefeiert

In diesem Jahr können wir bei der Sachsen Classic einige Jubiläen feiern. Vor 120 Jahren startete durch August Horch in Zwickau der Automobilbau. Das Museum, das seinen Namen trägt, besteht mittlerweile seit 20 Jahren. Es widmet sich der gesamten Geschichte des Automobilbaus in der west-sächsischen Stadt, somit auch der Entwicklung des Trabant. Der P601 wird in diesem Jahr 60 Jahre alt. Im besonderen Rampenlicht steht aber eine Baureihenfamilie, die zunächst in West und bald auch in Ost die Automobilgeschichte geprägt hat: der VW Golf. Kaum zu glauben, aber der Kompaktwagen, der eine neue Autokategorie geschaffen hat und einer Generation den Namen gab, wird 50. Und Volkswagen feiert dieses Jubiläum mit großer Beteiligung und Bandbreite bei der Sachsen Classic. Der eine oder andere klassische Golf soll mit einem prominenten Fahrer oder einer prominenten Fahrerin besetzt sein. Wer das sein wird, wissen selbst wir in der Organisation noch nicht. Wir lassen uns wie Sie überraschen. In jedem Fall wünsche ich allen Teilnehmenden eine gute Fahrt!



Michael Kretschmer
Ministerpräsident des
Freistaates Sachsen

LIEBE FREUNDINNEN UND FREUNDE HISTORISCHER AUTOMOBILE,

herzlich willkommen zur 21. Auflage der traditionsreichen Sachsen Classic! Wieder geht es in Sachsen's erster Autostadt Zwickau an den Start, wo seit 120 Jahren Autos gebaut werden. Inzwischen nicht mehr mit Verbrennungsmotor, sondern mit Batterie und Elektromotor. Zur Mitte dieses Jahrhunderts dürfen dann bei der Sachsen Classic auch die ersten E-Oldtimer aus Zwickau mit dabei sein. Bis dahin wird sich die längste Oldtimer-Rallye Sachsen's noch oft auf den Weg durch Mitteldeutschlands schöne Landschaften machen.

In diesem Jahr erwarten Sie auf den rund 590 Kilometern bis zum Zieleinlauf in Sachsen's zweiter großer Automobilstadt Leipzig wieder sehenswerte Städte, Schlösser und Parks sowie spannende Technikmuseen. Ein Intermezzo auf dem Sachsenring, der mit seinen 97 Jahren selbst ein Klassiker ist, darf natürlich nicht fehlen. Nicht direkt auf der Strecke liegend, aber immer einen Abstecher wert ist Krostitz, wo man seit 490 Jahren ein vorzügliches Bier braut. Und mit dem Leipziger Porsche Werk passiert die Route nichts weniger als Deutschlands Fabrik des Jahres 2024.

Getragen wird die Sachsen Classic von Motorsportenthusiasten mit Sinn für Tradition, Eleganz und Schönheit. Ich sage Dank für dieses Engagement und wünsche allen Fahrern, ihren Begleitern und den Fans am Streckenrand unvergessliche Eindrücke sowie eine pannen- und unfallfreie Fahrt. Glück auf!

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 Bietingen 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.



Foto: Benjamin Krohn Fotografie

SPONSOREN



Dank an die Partner

Wir danken unseren Sponsoren und allen Personen, Institutionen, Gemeinden, Vereinen und Unternehmen. Ohne ihre Unterstützung wäre es nicht möglich gewesen, die 21. SACHSEN CLASSIC 2024 zu veranstalten.

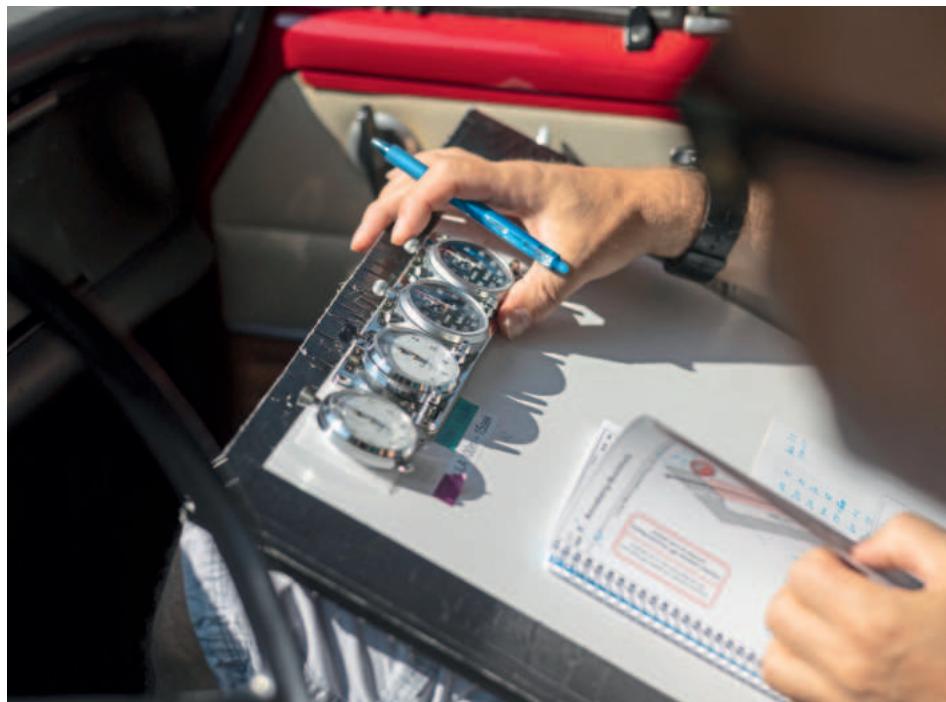
Herzlichen Dank!



ZEITPLAN

21. Sachsen Classic Rallye 2024

Mit der Sachsen Classic geht das Rallye - Engagement der Motor Presse Stuttgart in diesem Jahr in die dritte Runde - bis über die sächsische Grenze hinaus Nachbar-Bundesland Sachsen-Anhalt



Dienstag, 13. August 2024

16:00–18:00 Uhr Akkreditierung Max-Pechstein-Museum (Die Technische Abnahme ist erst ab Mittwoch)

Mittwoch, 14. August 2024

09:30–19:00 Uhr Akkreditierung Max-Pechstein-Museum und Technische Abnahme auf Platz der Völkerfreundschaft

14:00 Uhr Rallye-Lehrgang Sachsenring

Donnerstag, 15. August 2024

ab 11:30 Uhr Startaufstellung in Zwickau, Platz der Völkerfreundschaft

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

12:31 Uhr Start in Zwickau, Platz der Völkerfreundschaft, zur Etappe „Sachsenring“ über 113 km

13:05 Uhr Arena E, Mülsen, Wertungsprüfung

13:40 Uhr Kohlewelt Oelsnitz

12:45 Uhr Sachsenlandhalle, Glauchau

14:30 Uhr Sachsenring, MotoGP-Strecke, Wertungsprüfung

15:20 Uhr Arena E, Mülsen, Wertungsprüfung

ab 16:15 Uhr Tagesziel Zwickau, Platz der Völkerfreundschaft

Zeitplan Motorräder im Rahmen der Sachsen Classic – nur am Donnerstag, 15. August!

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

13:30 Uhr Sachsenring, Boxengasse, Sammelpunkt 14:00 Uhr 3 Runden MotoGP-Strecke

ab 15:00 Uhr Zieleinlauf in Zwickau, Platz der Völkerfreundschaft

Freitag, 16. August 2024

ab 07:30 Uhr Startaufstellung in Zwickau, Hauptmarkt

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

08:01 Uhr Start in Zwickau, Platz der Völkerfreundschaft, zur Etappe „Nordsachsen“ über 246 km

8:25 Uhr Glauchau, Sachsenlandhalle

9:45 Uhr Marschwitz

11:10 Uhr Dahlen, Marktplatz

ab 11:55 Uhr Mittagspause Torgau, Alter Elbhof, ca. 60 Min. Aufenthalt

13:00 Uhr Torgau, Marktplatz

14:20 Uhr Bad Düben, Paradeplatz

15:05 Uhr Delitzsch, Barockschloss

ab 16:00 Uhr Tagesziel in Leipzig, Wilhelm-Leuschner-Platz

Samstag, 17. August 2024

ab 7:30 Uhr Startaufstellung in Leipzig, Wilhelm-Leuschner-Platz

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

8:01 Uhr Start in Leipzig, Wilhelm-Leuschner-Platz zur Etappe „Sachsen Anhalt“ über 230 km

8:05 Uhr Leipzig, RB Leipzig, Parkplatz Wertungsprüfung

9:15 Uhr Zörbiger Überrübe, Wertungsprüfung

9:55 Uhr Schloss Mosigkau

10:55 Uhr Dessau, Technik Museum Hugo Junkers, Zeitkontrolle und Wertungsprüfung

ab 11:30 Uhr Mittagspause Dessau, Golf Park, ca. 60 Minuten Aufenthalt

14:30 Uhr Wurzen, Bürgermeister-Schmidt-Platz, Wertungsprüfung

14:45 Uhr Wurzen, Zündmagnet, Zeitkontrolle

15:05 Uhr Zieleinlauf Leipzig, Wilhelm-Leuschner-Platz

Gesamte Streckenlänge 589 km

*Stand: 12. Juli 2024; Änderungen vorbehalten!

Über Traum-Straßen

Zum 21. Mal öffnet die Sachsen Classic ein rollendes Auto- und Motorrad-Museum. Die Route führt in diesem Jahr über rund 590 Kilometer von Zwickau nach Leipzig





Start in Zwickau

Auf dem Platz der
Völkerfreundschaft
beginnt der Rallye

Nach einem Jahr auf dem Hauptmarkt mitten in der Innenstadt von Zwickau zieht das Rallyezentrum wieder auf den Platz der Völkerfreundschaft. Hier wird die traditionsreiche Classic Rallye am Donnerstag, den 15. August gestartet, allerdings eine halbe Stunde später als in den Jahren zuvor.

Los geht es mit dem ersten Auto erst um 12:31 Uhr. Traditionell eröffnet ein Klassiker aus dem August Horch Museum den Reigen. In diesem Jahr wird es ein Horch 430 mit Limousinen-Karosserie sein. Es ist das einzige noch erhaltene Exemplar dieses Modells, das 1932 in Zwickau gebaut wurde. Kurz nach dem Start geht es für den Horch auf heimisches Terrain. Auf dem Areal des Zwickauer Museums findet gleich die erste Wertungsprüfung statt. Es folgen gleich zwei Streckenhighlights jeder Sachsen Classic.

Mit der Arena E empfängt eine hochmoderne Kartstrecke die Teams. Von dort geht es weiter zum Sachsenring. Auf der 3,67 Kilometer langen deutschen MotoGP-Strecke wartet eine neue Aufgabe auf die Teams. Danach führt der Weg über die Arena E und das August Horch Museum wieder zurück nach Zwickau auf den Platz der Völkerfreundschaft.

Vorjahressieger

Stefan und Sabine Kunze erkunden den Freistaat auch in diesem Jahr mit einem BMW M3 (E30)



Reise-Lust

Die eindrucksvolle Route der Sachsen Classic versetzt die Teams an drei Tagen in Urlaubsstimmung





Sommerfrische

Mit Klassikern wie dem ewigjungen Jaguar Mk 2 bewegt sich das rollende Museum an drei Tagen durch das Bundesland Sachsen. In diesem Jahr führt die Route außerdem ins benachbarte Bundesland Sachsen-Anhalt



2024
SACHSEN CLASSIC

auto motor und sport

ANSWER

20 KM

Sachsenring

Der Klassiker im Programm der Rallye steht gleich am ersten Tag auf dem Programm



Tradition belebt

Der Große Werkmeister wurde schon in den 50er-Jahren bei Rennen in Sachsen eingesetzt



Nur am 1. Tag

Die historischen Motorräder sind nur am Donnerstag unterwegs. Höhepunkt ist der Sachsenring



Zwar hat es schon der erste Etappe in sich, aber mit 246 Kilometern folgt am zweiten Tag die Königsetappe. Ab acht Uhr geht es von Zwickau los. Über Glauchau und Marschwitz führt die Route auf den Marktplatz von Dahlen. Der Ort ist das Tor zur Dahlener Heide. Von dort sind es nur noch rund 30 Kilometer bis nach Torgau. Im Alten Elbhof wartet die Mittagspause, ehe das rollende Museum auf dem Marktplatz der Stadt zu bewundern ist.

Zu den Stationen am Nachmittag gehören Bad Düben, Sausadelitz und das Barockschloss Delitzsch. Dann kommt die Rallye erstmals in Leipzig auf dem Wilhelm-Leuschner-Platz an.

FINALE IN DER MESSESTADT

Der Finaltag mit Start und Ziel in Leipzig führt über eine Stippvisite beim RB Leipzig und Schloss Mosigkau nach Dessau. Dort macht die Sachsen Classic zunächst beim Technikmuseum „Hugo Junkers“ Station. Zur Mittagspause treffen sich die Teams im ehemaliger Konstruktionsbüro der Junkers Werke. Zurück führt der Weg über Wurzen. Hier sollten sich die Teilnehmenden unbedingt Zeit für einen Blick ins Museum Zündmagnet nehmen. Zur Zielankunft werden die Teams gegen 15.30 Uhr in Leipzig zurückerwartet.



Elektromobilität aus Sachsen.

Unser Antrieb: **Spannende Zukunft** **Energie:geladen**

Bei uns schlägt das Herz der E-Mobilität. Hier trifft Tradition auf Zukunft. Mit regionaler Stärke und globaler Innovation bauen wir Autos, die Nachhaltigkeit und Fortschritt vereinen.



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.

CAP10

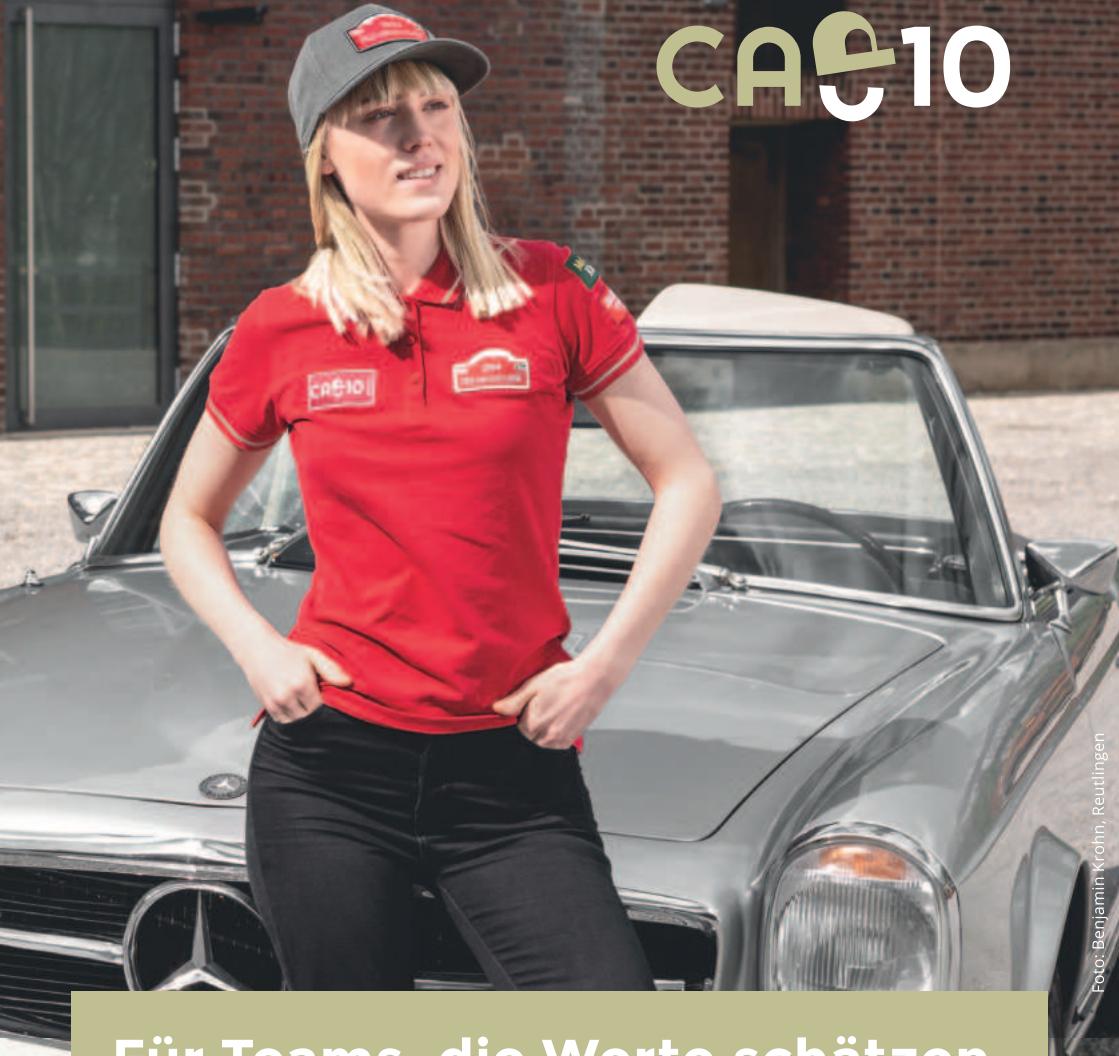


Foto: Benjamin Krohn, Reutlingen

**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

Runder Geburtstag

Der VW Golf, erfolgreichste Modell der Volkswagen-Geschichte, wird 50. Bei der Sachsen Classic wird dieses Jubiläum ganz groß gefeiert.



50
Jahre
Golf



Acht Golf-Generationen auf einen Blick

Mehr als 37 Millionen VW Golf wurden seit 1974 in über 70 Ländern verkauft: eine Erfolgsgeschichte

Anfang der 1970er-Jahre sucht Volkswagen den Nachfolger für den Käfer – keine leichte Aufgabe, einen neuen weltweiten Bestseller auf den Weg zu bringen. Viele Jahre wird konzipiert, gezeichnet, gebaut und getestet. 1974 ist es endlich so weit – und der Schritt zum Golf wird revolutionär: Front- statt Heckantrieb, Wasser- statt Luftkühlung, Reihen- statt Boxermotor, kantiges Design statt typischer Rundungen.

Doch das moderne Konzept überzeugt auf ganzer Linie: Bereits zweieinhalb Jahre nach Markteinführung ist die erste Million verkauft. Und der neue Volkswagen definiert eine neue Fahrzeugklasse, die Golf-Klasse. Ab 1976 begeistert der kompakte Golf als sportlicher GTI. Neben der Steilhecklimousine gibt es den Golf I auch als Cabriolet sowie als Stufenhecklimousine (Jetta) und später als Pick-up (Caddy). Insgesamt werden von der ersten Golf-Generation 6,9 Millionen Autos gebaut.

Klare Linien, pures Design – der neue Volkswagen war 1974 eine Revolution. Giorgetto Giugiaro zeichnete den Golf und damit

nicht weniger als eine Ikone. Giugiaro, einer der bedeutendsten Automobildesigner unserer Zeit, steht für reduzierte Formgebung und innovatives Design – und er spielte auch für Volkswagen eine bedeutende Rolle. Mit der Kreation einer neuen Modellfamilie gestaltete Giugiaro ab 1970 auch die neue Formensprache von Volkswagen. An die Schöpfung des Golf erinnert sich Maestro Giugiaro auch nach Jahrzehnten noch sehr gern, und sprach darüber mit der Volkswagen Classic-Redaktion vor einigen Jahren bei Italdesign in Turin.

MODERNER KOMPAKTER

Beim ersten Treffen in Wolfsburg im Januar 1970 sei der damalige Volkswagen Vorstandsvorsitzende Kurt Lotz schnell auf den Punkt gekommen: „Wir wollen, dass Sie uns einen Nachfolger für den Käfer zeichnen. Und wir sind zufrieden, wenn das Platzangebot im Innenraum ungefähr dem des Käfers entspricht“, erinnerte sich Giugiaro. Von Volkswagen gab es auch bereits Vorgaben. „Sie zeigten mir Skizzen und Schemata, schließlich sprachen sie über das Projekt einer gan-



Erfolg Statt der ursprünglich geplanten 5000 Golf I GTI werden allein 1977 22 000 Exemplare verkauft



Verkaufshit Das Golf I Cabriolet wird zum Erfolgsmodell. Vom März 1979 bis zum August 1993 werden bei Karmann insgesamt 389 000 Exemplare gebaut. Es zählt zu den meistverkauften Cabriolets

zen Modellfamilie und fragten, ob ich bereit wäre – und ich war äußerst glücklich über diese Chance.“ Ebenso konkret waren die Vorstellungen vom neuen Modelltyp. „Das neue Massenauto sollte ein moderner Kompakter mit Heckklappe sein – eben variabel, dem neuen Trend entsprechend. Das hat man bei Volkswagen damals richtig erkannt.“

Ein ganz neues Modell zu entwerfen, als Nachfolger eines Bestsellers – das ist eine große Herausforderung für einen Designer. „Ein schönes Fahrzeug zu kreieren, wenn man nur einige wenige davon fertigt, ist einfach. Aber wenn du Tausende davon bauen willst, musst du das Auto so gestalten, dass es in der Montage einfach vonstatten geht“, betonte Giugiaro. „Ein Designer, als der ich mich verstehe, muss immer mehr sein als ein bloßer Stilist.“ Und so beeinflusste auch die Praktikabilität seine Entwürfe zum Golf. „Ursprünglich hatte ich die Rechteckscheinwerfer in Dimension und Anordnung als Spiegelbild der Heckleuchten vorgesehen. Aber das kostete

zu viel und so musste ich die runden Scheinwerfer nehmen.“ Was den Golf ausmacht? Giugiaro nahm Stift und Papier, flink kratzte die Zeichenkohle über den Papierbogen, nach wenigen Sekunden war der Welterfolg aus Wolfsburg skizziert: ein Golf, unverkennbar. Klare Linien, reduziert aufs Wesentliche. Besonders markant die C-Säule, die in jedem neuen Golf weiterlebt. Gutes Design bewährt sich. Giugiaro wusste das. „Der Grund, warum der Golf so einen Erfolg hatte: weil das Ganze stimmte!“

TRAUMWAGEN GOLF GTI

Als Volkswagen 1975 auf der IAA den Golf GTI vorstellt, staunt man über derart dezent verpackte 110 Pferdestärken. Die sportliche Limousine mit Einspritztechnik und einem Leergewicht von nur 810 Kilogramm sorgt für seinerzeit unglaubliche Fahrleistungen: 182 km/h Spitz, Beschleunigung 0–100 km/h in neun Sekunden. Bei der geplanten Sonderserie von 5.000 Stück bleibt es nicht,

*Die achte Generation des
VW Golf schreibt die Er-
folgsgeschichte seiner
Vorgänger fort*



bereits 1977 werden allein in Deutschland fast 22.000 Exemplare zugelassen. Der GTI wird vom Start weg zum Kultautomobil und begründet als erstes – und erfolgreichstes – Modell eines sportlichen Kompaktwagens die nach ihm benannte „GTI-Klasse“. Für seine Fangemeinde gelten die drei Buchstaben bis heute als magisch. Lange hatte sich Volkswagen mit offiziellen Motorsport-Aktivitäten zurückgehalten, ab 1976 ändert sich das: Mit dem Golf GTI steht endlich ein zeitgemäßes Sportgerät zur Verfügung. Nur ein Jahr später nimmt Volkswagen erstmals an der Deutschen Rallye-Meisterschaft teil: Der Golf GTI ist in der Gruppe 1 homologiert, am Steuer sitzt 1977 Jochi Kleint, Rallye-Fahrer und außerdem erster VW-Werksfahrer. Parallel zum GTI debütiert im Golf I auch der erste VW Saugdiesel-Motor. Die Fahrzeuge werden

für den Einsatz auf internationalen Rallye-episten ausgebaut und 1978 ist es so weit: Jochi Kleint und Andreas Hänsch starten mit einem versuchsweise Turbo-aufgeladenen Golf Diesel bei der Rallye Monte Carlo. Der Golf beißt sich durch den Winter und belegt sensationell Platz 13. Das ist der Beginn einer Erfolgsgeschichte: Bis in die frühen 1990er-Jahre hinein sorgt Volkswagen mit dem Golf für zahlreiche Siege im Rallyesport. Der Weltmeistertitel 1986 in der Gruppe A und zwei deutsche Meistertitel sprechen für sich.

Neben der sportlichen Variante steht der Golf I für weitere Innovationen. 1976 gibt es ihn erstmals mit einem wirtschaftlichen Dieselmotor. Ab 1981 ergänzt eine spritsparende Formel E-Variante die erste Golf-Generation.

Text und Bilder: Volkswagen



Dauerläufer Insgesamt 35 Jahre lang wird der Golf I gebaut, zuletzt als Citi Golf in Südafrika

Historische Wegmarke

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

An diesen drei modernen Standorten werden Spitzen-Modelle von Volkswagen und innovative Motoren hergestellt. Mit rund 10.000 bestens ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt die Volkswagen Sachsen GmbH zu den größten Arbeitgebern und umsatzstärksten Unternehmen Sachsens. Über Kooperationen mit regionalen Hochschulen und Universitäten sowie als aktiver Partner automobiler Netz-

werke setzt Volkswagen bereits heute auf die gemeinsame Generierung innovativer Fertigungsverfahren, Energieeffizienz und Know-how orientierte Arbeitsplätze von Morgen. „Tradition, Präzision und Perfektion: Dafür und dazu stehen wir mit der Kompetenz und der Begeisterung für moderne Automobile und Motoren“.

Im Zwickauer Fahrzeugwerk werden nur vollelektrische Fahrzeuge wie die Volkswa-





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

gen-Modelle ID.3, ID.4 und ID.5, der Audi Q4 e-tron sowie Sportback e-tron und der Seat Cupra Born produziert. Im Januar 2022 wurde mit dem Start der Produktion des ID.5 die Transformation des Werkes Zwickau zum reinen E-Mehrmarkenstandort abgeschlossen. Die Fläche des Werks erstreckt sich über 1.800.000 Quadratmeter. Das entspricht einer Größe von 252 Fußballfeldern.

Das letzte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor lief am 26. Juni 2020 vom Band – eine historische Wegmarke. Seit der Gründung des Standorts 1990 verließen mehr als sechs

Millionen Fahrzeuge die Werkhallen. Mit dem Start der Produktion von E-Fahrzeugen spielt Zwickau eine Schlüsselrolle: Erstmals wurde eine große Autofabrik mit Investitionen von 1,2 Milliarden Euro komplett auf die Elektromobilität umgerüstet. In Zwickau werden sechs E-Modelle für drei Konzernmarken gebaut. Der Standort hat sich damit zum größten und leistungsfähigsten E-Auto-Werk Europas entwickelt und übernimmt eine Vorreiterrolle bei der Transformation des weltweiten Produktionsnetzwerks von Volkswagen.
Text und Bilder: Volkswagen AG

Faszination Junkers

Das Rollende Museum der Sachsen Classic besucht das Technikmuseum „Hugo Junkers“ in Dessau. Mit vielen faszinierenden Exponaten ist es dem Werk von Junkers gewidmet

Das Technikmuseum in Dessau, seit 2001 ein Bekenntnis zur Industriegeschichte Dessaus und zur Luftfahrtgeschichte im Besonderen. Im Mittelpunkt steht die Person Hugo Junkers, genialer Erfinder, Hochschulprofessor, Unternehmer und Familienvater von 12 Kindern, für den Dessau 44 Jahre Lebensmittelpunkt war. Gezeigt werden das Junkers-Calorimeter, die daraus entwickelte Wärmetechnik mit Badeöfen und Durchlauferhitzern, der Junkers Gegenkolbengasmotor M12, der 1907 zum ersten Zweitakt-Gegenkolben-Ölmotor weiterentwickelt und Grundlage für die Junkers-Zweitakt-Gegenkolben-

dieselmotoren wurde. 1910 wurde Hugo Junkers das Patent „dicker selbsttragender unverspannter Flügel“ erteilt. Der Nachweis dazu war das erste Ganzmetallflugzeug aus Eisenblech, die J1, mit ihrem Erstflug am 8. Dezember 1915. Eine im Technikmuseum nachgebaute Replika der J1 ist ausgestellt. Ebenfalls im Museum gebaut und ausgestellt ist die Junkers F 13, das erste Ganzmetallpassagier-Flugzeug der Welt, Erstflug am 25. Juni 1919. Mittelpunkt der Ausstellung ist die „Tante Ju“, ein geborgenes und restauriertes Wrack einer JU 52/3m. Die Ju 52 und eine IL-14 (im Freigelände) sind begehbar. Alle Infos: technikmuseum-dessau.org

Tante Ju Das heutige Schmuckstück wurde aus einem Ju 52-Wrack restauriert.





F 13 Ein Exemplar dieses ersten Ganzmetallpassagier-Flugzeugs der Welt ist in Dessau zu bewundern. Gebaut wurden insgesamt rund 320 Exemplare



Kleiner Windkanal Die voll funktionsfähige Anlage stammt aus Klotzsche. Sie wurde mittlerweile als aerodynamisches Zentrum ins Museum integriert

IL-14P Das russische Passagierflugzeug aus den 50er-Jahren ist auf dem Freigelände zu besichtigen: eine ehemalige Maschine der Deutschen Lufthansa der DDR



Nach fünfjähriger Sanierung startet Museumsbetrieb

Am 18. August ist es soweit: Die KohleWelt (ehem. Bergbaumuseum Oelsnitz) öffnet ihre Türen. Mit einem Festakt wird an diesem Tag der Museumsbetrieb wieder aufgenommen. Nach fünfjähriger Sanierung und Erneuerung startet das Museum zunächst in eine Pilotphase, bis letzte Arbeiten abgeschlossen sind.

Ab 9:30 Uhr sind alle Interessierten und Freundinnen und Freunde des Museums zur feierlichen Eröffnung eingeladen. Den musikalischen Auftakt gibt das Oelsnitzer Bergmusikkorps „Glück auf“ Oelsnitz. Zu Gast sind unter anderem der Ministerpräsidenten Michael Kretschmer sowie der Landrat des Erzgebirgskreises, Rico Anton. Im Anschluss an die Feierstunde kann die Dauerausstellung mit neuem Rundgang durch die KohleWelt besichtigt werden. Auch der Erlebnispark „Zwergenschacht“ ist an diesem Tag erstmals wieder nutzbar.

In der neuen Dauerausstellung geht es spannend und unterhaltsam auf Entdeckungsreise durch die Geschichte des sächsischen Steinkohlenbergbaus. Diese ist sagenhaft, überraschend, noch unbekannt, brachte Wohlstand und ist für die Entwicklung Sachsens wesentlich. Dabei begegnen die Gäste den Menschen, die den sächsischen Steinkohlenbergbau prägten und der wiederum ihr Leben, ihre Kultur und ihre Heimat beeinflusste. Werte wie Solidarität und Zusammenhalt bestimmten über und unter Tage das Gemeinwesen. Aber auch täglich lauernde Gefahren und harte, schwere Arbeitsbedingungen zeichneten den Tag der Bergarbeiter. Davon können sich die Besucherinnen und Besucher im Anschauungsbergwerk überzeugen und erleben hautnah,



wie die Kohle aus der Tiefe gefördert und über Tage genutzt wurde.

Nachdem das Museum 2019 geschlossen wurde, erfolgte eine umfangreiche Sanierung der einstigen Schachtanlage. Gleichzeitig wurde an einer neuen Dauerausstellung mit völlig umgestaltetem Rundgang durch altbekannte und neu geschaffene Räume gearbeitet. Nun ist ein Großteil der Maßnahmen abgeschlossen und der Museumsbetrieb kann wieder Fahrt aufnehmen. In einer mehrwöchigen Testphase soll sich der Museumsalltag langsam wieder einspielen. Nicht alle Arbeiten werden bis dahin abgeschlossen sein und es werden noch finale Komplettierungen vorgenommen. Aus diesem Grund ist mit einigen Einschränkungen zu rechnen.

Ab dem 20. August kann das Museum zu den regulären Öffnungszeiten besucht werden. Alle Informationen zum Museumsbesuch finden sich auf der Website www.kohlewelt.de. Bereits kurz vor der Eröffnung macht die Sachsen Classic Station an der KohleWelt: Bei einer Zeitprüfung trifft „Sachsens längstes Automobilmuseum“ auf Sachsens schwarze Diamanten im Museum Steinkohlenbergbau Sachsen. Alle Infos unter: www.kohlewelt.de



LIEBHABERFAHRZEUGE RICHTIG VERSICHERN.

Passgenaue Versicherungslösungen für Oldtimer, Youngtimer, Newtimer und Premiumfahrzeuge.

Sicher. Flexibel. Persönlich.

www.herzenssache.eu

Spitzenuhren für Spitzensieger

Auf die Sieger der Sachsen Classic warten mechanische Uhren von UNION GLASHÜTTE. Das beste Team der UNION-GLASHÜTTE-Wer- tungsprüfung gewinnt zwei Exem- plare des Noramis Chronographen Limitierte Edition Sachsen Classic 2024, die Gesamtsieger dürfen sich auf zwei Noramis Datum freuen.

Der Noramis Chronograph Limitierte Edition Sachsen Classic 2024 ist auf weltweit 350 Exemplare limitiert. Er ist eigens für die Sachsen Classic entworfen. Damit bekennt UNION GLASHÜTTE Farbe: Die Kombination aus Akzenten in leuchtendem Orange, Hellblau und mattem Weiß erinnert an den Motorsport der 70er und 80er Jahre. Die Totalisatoren sind helblau, der Chronographenzeiger dagegen in auffälligem Orange gehalten.

Die für den Noramis Chronografen typischen Pilzdrücker, das gewölbte Saphirglas und das Datumsfenster bei der 9 runden den Vintage-Look ab. Abgerundet wird der Rennsport-Charakter der Uhr durch das markante Lederarmband – ebenfalls kontastreich in Hellblau und Orange gehalten.

Die farbigen Kontraste des Noramis Chronograph Sachsen Classic 2024 sind nicht nur ein echter Blickfang, sondern sorgen auch für exakte Ablesbarkeit. Im Innern

UNION
GLASHÜTTE/SA.

tickt das fein dekorierte und in Glashütte von Hand montierte mechanische Uhrwerk UNG-07.S2 mit einer Siliziumspirale und einer Gangreserve von 65 Stunden. Es kann durch den Saphirglasboden bewundert werden.

ELEGANZ UND HISTORIE

Das Gesamtsiegerteam erhält je eine Noramis Datum mit graphitgrauem und blauem Zifferblatt. Beide sind mit einem leichten Sonnenschliff versehen, wobei der dezent abgesetzte innere Ring eine gewisse Tiefe verleiht. Ein sehr flaches Gehäuse mit einer feinen Lünette, ein stark gewölbtes Saphirglas sowie Retro-Indizes und -Zeiger sind charakteristisch für die Noramis Datum Modelle. Die Super-LumiNova®-Beschichtung auf den Zeigern sorgt für eine noch bessere Ablesbarkeit. Angetrieben wird dieser Zeitmesser durch das technisch ausgefeilte Werk UNG-07.S1 mit Siliziumspirale und einer Gangreserve von mindestens 60 Stunden.



UNION GLASHÜTTE **Noramis Datum**

Werk: UNG-07.S1

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

Durchmesser: 40 mm

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden

Wert: 2400 Euro



UNION GLASHÜTTE Noramis **Chronograph Limitierte Edition** **Sachsen Classic 2024**

Werk: UNG-27.S2

Funktionen: Stunden, Minuten, kleine Sekunde, Datumsanzeige im Zifferblattfenster, Sekundenstopp, Stoppfunktion

Durchmesser: 42 mm

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden

Wert: 3600 Euro

20 Jahre – Von der Automobil- ausstellung zum August Horch Museum



Historische Gebäude

Blick über die restaurierten ehemaligen
Werksgebäude

Ab Anfang der 1980er Jahre entwickelte sich in der DDR langsam ein neues Geschichtsbewusstsein, das auch bis dahin ganz oder zum Teil ausgesparte Bereiche der Historie als „gute Traditionen“ wieder in die offiziellen Darstellungen einschloss. Dazu zählten auch die technischen Glanzleistungen des Zwickauer Fahrzeugbaues. Ausgehend von der inhaltlichen Zielstellung „Dokumentation der hohen Leistungen der Zwickauer Automobilbauer unter Einbeziehung fertigungs-

technischer und sozialpolitischer Aspekte“ beabsichtigte die Leitung des VEB Sachsenring Automobilwerke, einen ungenutzten Speisesaal im Keller einer Montagehalle aus der Gründerzeit der Audiwerke als ständige Automobilausstellung umzubauen. Der Hallenkomplex beherbergte ursprünglich den Motorenbau und die Fahrzeugmontage von Audi. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Wareneingangskontrolle und die gesamte Buchhaltung untergebracht.

Als wichtiges „Fundament“ erinnert uns



Große Sammlung Blick in die ehemalige Automobilausstellung mit zahlreichen Horch-Modellen



Historische Aufnahme Die Audiwerke in Zwickau mit dem „Kontor“ (rechts) und Bahnanschluss

eine Tradition an vergangene Zeiten, was deren Bedeutung hervorhebt. Über einige Stationen entstand daraus im Dezember 2000 die gemeinnützige August Horch Museum Zwickau GmbH, die vier Jahre später das neue Museum eröffnen konnte. Das bedeutet, dass das Kleinod in diesem Jahr bereits 20jähriges Bestehen feiern kann. Das Jubiläumsjahr deckt sich zudem mit dem 120. Jahrestag des Automobilbaus in der westsäch-

sischen Stadt überhaupt, denn es war am 10. Mai 1904 als der Fahrzeugpionier August Horch seine Firma „A. Horch & Cie. Motorenwerke AG“ in das Handelsregister Zwickau eintragen ließ und damit den Fahrzeugbau in Zwickau begründete. Das erste Fahrzeugmodell / das erste Auto aus Zwickau – der Horch 14-17 PS – ist nach 12jähriger Ingenieursarbeit anlässlich des Jubiläums nun dem Museum von seinem Förderverein übergeben worden.



Rollendes Museum Ein Museumsauto führt traditionell die Sachsen Classic an



Erstes Fahrzeugmodell aus Zwickau Nach 12 Jahren Bauzeit ist der Horch 14-17 PS fertiggestellt

**Das „Kontor“ gehörte
zum Gebäude ehemaligen Audi-Werks**



Backsteinarchitektur Das Museum ist authentisch in einstigen Werksgebäuden untergebracht



***Eines der ältesten Autos in
der permanenten Ausstellung:
der Horch 12-28 Pha-
eton aus dem Baujahr 1911***

AUSZUG AUS DEN MUSEUMSGESCHICHTE

14. Juli 1988

Eröffnung des ersten Bauabschnittes der Ausstellung

12. Dezember 2000

Gründung der gemeinnützigen August Horch Museum Zwickau GmbH durch die Stadt Zwickau und die Audi AG mit jeweils 50 % Geschäftsanteil. Zweck sind der Betrieb des Museums und die Dokumentation des Automobilbaus in Zwickau und Westsachsen.

2001

Internationaler Architektenwettbewerb zu Umbau und Neugestaltung mit über 800 Beteiligten.

2002 bis 2004

Umfassende Sanierung, Umbau

und Neugestaltung des Museumskomplexes, ermöglicht durch eine Spende der Audi AG in Höhe von 6,6 Millionen Euro und Fördermitteln von Bund und Land in Höhe von 1,8 Millionen Euro.

10. September 2004

Eröffnung des neuen August Horch Museums mit einer einzigartigen Ausstellung auf über 2.500 qm Fläche.

28. September 2005

Erweiterung der Ausstellung um einen 500 qm großen, fertigungstechnischen Bereich und ein Rundkino.

2011

Ankauf eines weiteren unter Denkmalschutz stehenden

Gebäudes zum Zwecke der Museumserweiterung um 3000 qm.

9. November 2017

Erweiterung des August Horch Museums nach intensiven Vorbereitungen eröffnet. In Zwickau wurde automobile Geschichte von da an in einer neuen Dimension erlebbar.

19. Juni 2020

Nach einem vom Verbraucherportal testberichte.de unter 585 Museen (Auswertung von 800.000 Online-Bewertungen von Besuchern) veröffentlichten, bisher umfangreichsten Museums-Rankings belegte das August Horch Museum Platz 2!

Das August Horch Museum ist die größte touristische Attraktion Zwickaus mit Besuchern aus der ganzen Welt, was seine Mitarbeiter anspornt, auch weiterhin ihr Bestes zu geben.



Neueröffnung vor 20 Jahren Der Eingangsneubau neben dem einstigen Wohnhaus von August Horch

Breites Angebot

Das Verkehrssicherheitszentrum (VSZ) Sachsenring setzt seit 1995 mit neuer Philosophie eine Tradition fort, die 1927 begann.

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

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

Zusätzlich bietet das Verkehrssicherheitszentrum Sachsenring ambitionierten Fahrerinnen und Fahrern von Motorrädern und Autos auch verschiedenste Sportfahrertrainings an. Spannend sind auch die Angebote der

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

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

SACHSEN RING – DIE RENNSTRECKE

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

PZ



50 Hektar Gesamtfläche: Das VSZ Sachsenring ist einer der größten und vielseitigsten multifunktionalen Anlagen Europas



1906

1926

1946

ClassiC

HU-Termin?

Buche ich für Young- und
Oldtimer online bei TÜV SÜD!

**Jede Generation
hat ihre Klassiker**



[tuv sud.com/
hu-termin](http://tuv sud.com/hu-termin)

TÜV[®]



Faszinierende Sammlung

Der Zündmagnet Wurzen beherbergt eine beeindruckende Kollektion mit Autos der Vier-Ringe-Marken und dazu eine Fülle von Motorrädern aus sächsischer Produktion. Ein Besuch ist nur nach Voranmeldung möglich. Wir durften einen Blick auf die Sammlung werfen, die für die Teams der Sachsen Classic geöffnet wird

Der Zündmagnet Wurzen beherbergt eine umfassende Sammlung von Fahrzeugen, hauptsächlich zum Thema AUTO UNION und deren vier Gründungsfirmen DKW, Wanderer, Audi und Horch, ergänzt um eine Reihe deutscher, vornehmlich sächsischer Motorräder. Auch bei diesen Motorrädern liegt der Schwerpunkt auf Fahrzeugen mit Querverbindungen zur AUTO UNION bzw. seinen Machern, auch wenn dies den meisten der Besucher nicht unbedingt bewusst wird.

Die Formen und die Technik dieser Fahrzeuge sollen den Lebenden beredtes Zeugnis

von der Innovativität ihrer Väter, Großväter und Urgroßväter sein. Dies versuchen wir Interessenten mit Fachvorträgen zu wechselnden Themen zu illustrieren und aufzuzeigen, wie aus den Wurzeln der AUTO UNION die sächsische Automobilindustrie der Nachkriegszeit gewachsen und unter anderem der auch heute noch beliebte Trabant entstanden ist. Dabei nehmen wir auch Bezug auf die Unternehmer, Ingenieure und Konstrukteure, denen wir die Entwicklung dieser Fahrzeuge zu verdanken haben.

Viele der Exponate, die vom Verein „Freunde des Zündmagneten e.V.“ gepflegt,



Ehemalige Fabrikhalle

Einen Ziegelsteinbau von 1911 nutzt Zündmagnet für ein Museum mit vielen Schätzen wie einer Sammlung von Wanderer-Motorrädern



Schmuckstück Eines von nur sieben Exemplaren des faszinierenden Horch 855 Spezial-Roadster



Begeisternde Sammlung Polymobil von 1904 (li.), das erste Auto in Wurzen, und große Fahrzeughalle

gewartet und in großer Zahl fahrbereit gehalten werden, haben eine interessante Historie und sind zum Teil einmalige Stücke.

Ergränzt wird die Fahrzeugsammlung durch eine Kollektion von Devotionalien zum Thema Kraftfahrzeugtechnik der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts und einem umfassenden Archiv für eine wissenschaftliche Arbeit. Auch hier spielen Dokumente zur AUTO UNION-Geschichte die Hauptrolle.

Des Weiteren gibt es umfangreiche Exponate und Schriften zum Thema LEUNA – dem Sachsen - Anhaltinischen Hersteller von Kraftstoff aus heimischer Kohle nach den Patenten der Chemiker Bergius und Pier.

BESUCH NACH VORANMELDUNG

Alle Vereinsmitglieder arbeiten ehrenamtlich und schenken dem Zündmagneten viele Stunden Ihrer Freizeit. Deswegen kann der Zündmagnet in Wurzen leider keine regulären Öffnungszeiten anbieten. Ein Besuch ist nur nach Voranmeldung über die E-Mail-Adresse info@zuendmagnet.de möglich.

Informationen zu aktuellen Veranstaltungen und Vorträge gibt es unter der Internetseite www.zuendmagnet.de . Ein spannender Vortrag ist für den 31. August geplant: Unter dem Motto Mein Leben, meine Arbeit berichtet Designer Hans Muth über seine Tätigkeiten für Ford, BMW und Suzuki.



Im Zeichen der vier Ringe Autos von Audi, DKW, Horch und Wanderer aus der Zeit vor 1945



RedAnts®

CarSystems GmbH

VDA 6.2:2017



ISO-Norm 9001:2015

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

Ihr Partner für die Automobilindustrie



RedAnts CarSystems GmbH

Poststraße 17 | 04158 Leipzig

☎ +49 (0)341 602 495 24 ☎ +49 (0)341 602 495 25 ☐ leipzig@redants.de ☒ redants carsystems.de



Die Rallye inspiriert

Zwickau steht ganz im Zeichen der Mobilität und der 21. Sachsen Classic: Zum dritten Schaufensterwettbewerb der IHK Chemnitz/Regionalkammer Zwickau in Kooperation mit der Stadtmanagerin vom Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Zwickau sind alle Händler, Gastronomen und Gewerbetreibende gefordert.

Dieses Jahr dreht sich aus gutem Grund alles um das Thema Mobilität: Es wird 120 Jahre Automobilbau in Zwickau gefeiert, der Trabant 601 feiert seinen 60. Geburtstag und am 15. August startet die Sachsen Classic in Zwickau – DIE Oldtimerrallye durch Sachsen. Darüber hinaus feiert das August Horch Museum, der wichtigste Tourismusmagnet der Stadt, sein 20-jähriges Bestehen. Der Slog-

an des Schaufensterwettbewerbs für dieses Jahr lautet: "Schau an! Zwickau – eine Zeitreise der Mobilität". Die Sachsen Classic, die traditionell in Zwickau startet, hat die Schaufenstergestalter ganz besonders inspiriert.

Mit kreativen Ideen soll in den Schaufenstern gezeigt werden, dass Zwickau in Bewegung ist! Bewertet werden Kreativität/Originalität, Umsetzung des Themas, Emotionalität, Stimmigkeit und Aufmerksamkeitsstärke. Die Dekoration wird im Zeitraum vom 13. bis zum 26. August von einer Fachjury bewertet. Außerdem können die Besucher der Stadt über ein Voting-Portal für ihre Lieblingsschaufenster abstimmen. Am 30. August ist die offizielle Preisverleihung vorgesehen.



Schaufensterwettbewerb 2023

Im vergangenen Jahr stand der Wettbewerb in der Robert-Schumann-Stadt im Zeichen der Musik



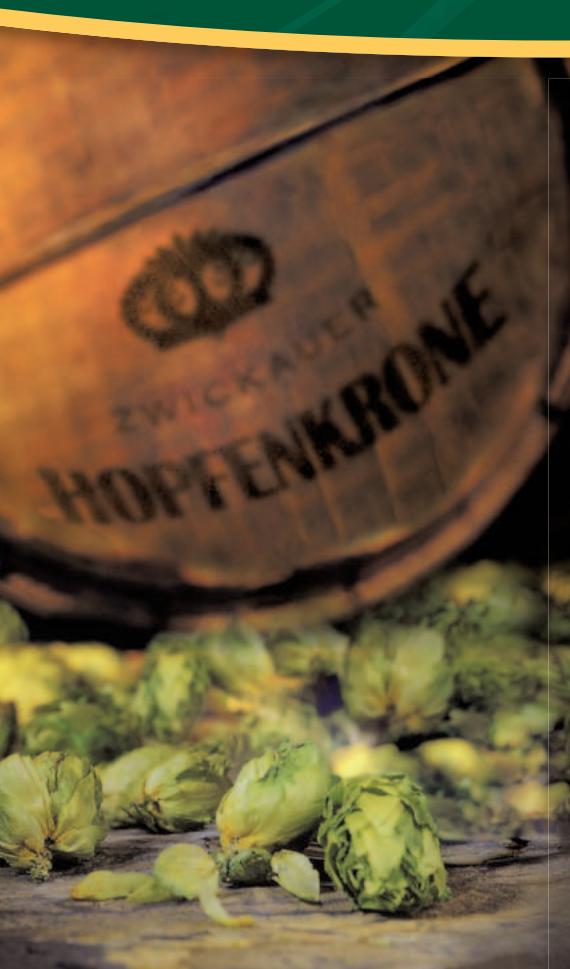
Große Vielfalt

Mit vielen spannenden Ideen stellen sich die Schaufenstergestalter Zwickaus dem Wettbewerb



Mauritius Privatbrauerei Zwickau

Auf die Sachsen Classic 2024!



Die Krönung des Hopfens.

Vom ersten Škoda Superb der 1930er Jahre durch Generationen an Innovation



Heute gehören ein silberner Superb 913 von 1936, ein schwarzer Superb 3000 OHV von 1939, ein goldener Superb 4000 OHV von 1948 und der einzige erhaltene Superb 4000 OHV mit größerem V8 von 1940 in Dunkelbraun zur Sammlung des Škoda Museums.



Der neue Superb bietet noch üppigere Abmessungen und präsentiert sich mit einem eleganten Auftritt sowie einer großen Vielfalt an fortschrittlichen Technologien.

Die erste Škoda Superb-Generation der Neuzeit ging 2001 an den Start – fast sieben Jahrzehnte nach dem Debüt des allerersten Škoda Superb 1934. Bis heute rollten mehr als 1,6 Millionen des modernen Topmodells aus den Produktionshallen. Sowohl die Limousinen- als auch die Kombiversionen heimsten zahlreiche internationale Auszeichnungen von renommierten Automobil-Fachmagazinen ein.

Der Vorläufer: Erster Superb setzt in den 1930er-Jahren ein Ausrufezeichen 1934 wechselte Škoda bei der Chassiskonstruktion vom klassischen Leiterrahmen auf das modernere Konzept des Zentralrohrrahmens. Zugleich änderte das Unternehmen die Bezeichnung seiner Modelle von Zahlen auf emotionalere Namen. Mit Škoda Popular, Rapid und Favorit präsentierte der Hersteller drei attraktive Modelle. Als Flaggschiff der neuen Modellpalette folgte bald eine große viertürige Limousine: der Škoda Superb. Das Topmodell verfügte über ein neu entwickeltes Fahrwerk mit Zentralrohr und Einzelradaufhängung an quer verlaufenden Blattfedern.

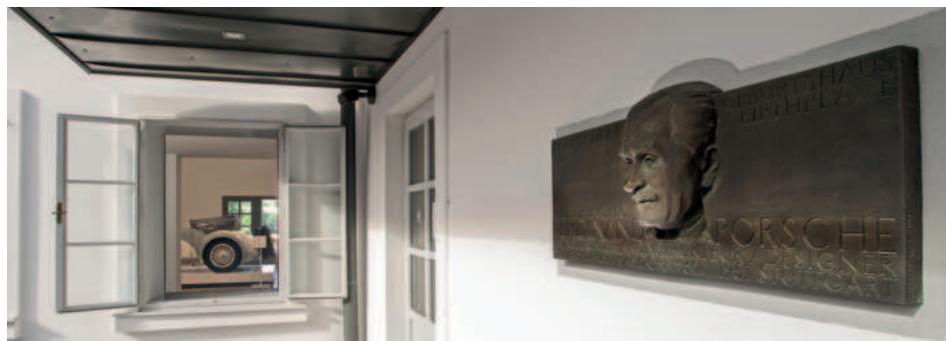
Der Name ‚Superb‘ hat lange Tradition und steht seit jeher für das Topmodell des tschechischen Autoherstellers

Auch ein 12-Volt-Elektriksystem und Ein-Kreis-Scheibenbremsen zählten zu seinen fortschrittlichen Merkmalen. Der 2.492 ccm große, seitengesteuerte Reihensechszylinder überzeugte durch seine sanfte Leistungsentfaltung. Ein Viergang-Schaltgetriebe mit synchronisiertem drittem und viertem Gang verteilte die Kraft an die Hinterräder. Die herausragende Eigenschaft des Superb bestand jedoch in seinem für die damalige Zeit ausgezeichneten Fahrkomfort – eine Tugend, die sich bis in die neueste Generation des modernen Superb durchzieht.

Škoda produzierte den Ur-Superb in unterschiedlichen Ausführungen, die sich durch Design, Aufbauten, Anzahl der Sitzplätze und die Motorisierung unterschieden. Die leistungsstärkste Version erschien 1939: Der Superb 4000 besaß als erster Škoda den neu konstruierten V8-OHV-Motor, der aus 3.990 ccm Hubraum 72 kW (98 PS) mobilisierte. Während des Zweiten Weltkriegs baute Škoda neben Ambulanz- und Kleinbusversionen des Superb auch ein Cabriolet für militärische Befehlshaber. Heute gehören ein silberner Superb 913 von 1936, ein schwarzer Superb 3000 OHV von 1939, ein goldener Superb 4000 OHV von 1948 und der einzige erhaltene Superb 4000 OHV mit größerem V8 von 1940 in Dunkelbraun zur Sammlung des Škoda Museums. Aktuell erweckt die Restaurierungswerkstatt des Museums ein noch früheres Exemplar zu neuem Leben: einen schwarz-beigen Superb 640 von 1935.



Besuchen Sie das Geburtshaus von Ferdinand Porsche



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

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

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

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

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



Mit 17 Jahren elektrisierte

Ferdinand Porsche sein Elternhaus in Liberec-Vratislavice



Die Hauptexponate werden regelmäßig erneuert. Aktuell wird ein Porsche 918 Spyder aus dem Jahr 2015 gezeigt.

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

Das Geburtshaus von Ferdinand Porsche ist auch dank Themenausstellungen und dem regelmäßigen Wechsel der Hauptexponate immer eine Reise wert. Aktuell ist ein Porsche 918 Spyder ausgestellt. Der Plug-in-Hybridantrieb des Sportwagens aus dem Jahr 2015 kombiniert einen V8-Benzinmotor und zwei Elektromotoren. Bei der Konstruktion und Entwicklung sowie beim Bau des 918 Spyder arbeiteten Renningenieure von Porsche eng mit Experten aus der Serienfertigung zusammen. Das Auto ist bis März 2025 im Ferdinand Porsche-Geburtshaus zu sehen.

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



Faszination pur



Zwickau ist Sachsens Hauptstadt des Automobilbaus. Das hat Tradition: 1938 kam ein Viertel aller in Deutschland gebauten Autos aus Sachsen. Als Verbeugung vor der langen Tradition eröffnen ein Auto sächsischer Abstammung aus dem August Horch Museum das rollende Museum. In diesem Jahr ist eine Limousine vom Typ 430 aus dem Baujahr 1932. Zudem feiert das Museum in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen. Gleich dahinter folgt ein Horch von Audi Tradition aus Ingolstadt.

Darüber hinaus fasziniert das große Starterfeld der SACHSEN CLASSIC mit weiteren seltenen Klassikern. Ganz besonders im Fokus steht in diesem Jahr das 50-jährige Jubiläum des VW Golf mit einer großen Bandbreite und vielen interessanten Exemplaren. Das älteste Auto des rollenden Museums ist ein Rolls-Royce Phantom II aus dem Baujahr 1930. Schon das Blättern im Teilnehmerkatalog lässt die Automobilgeschichte lebendig werden. Gleich im Anschluss liefert das große Markenlexikon viele interessante Daten und Fakten zu der Historie der bedeutendsten Autohersteller, gefolgt vom Katalog der historischen Motorräder.

TEILNEHMER STARTNUMMER 1–6

Team Audi Tradition/August Horch Museum
Thomas Stebich, Dipl.-Ing. Ronny Tolliszus



1

Horch 430

3,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 65 PS, Baujahr 1932

Team Audi Tradition
Tom Kristensen, Stefan Trauf



2

Horch 830 BL

3,8 Liter, V8, 92 PS, Baujahr 1939

Franz Oelnder
Matthias Altmann



3

Rolls-Royce Phantom II

7,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1930

Marc Vogel
Prof. Dr. Rainer Vogel



4

Alfa Romeo 6C Zagato

1,75 Liter, 6-Zyl. Reihe, 130 PS, Baujahr 1933

Peter Felder
Sabine Lechner



5

Riley Ulster Imp (Special)

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

Kay Fischer
Roberto Stäblein



6

3,5L Vanden Plas Tourer

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1935

Manfred Feldhaus
Heiner Feldhaus



7

BMW 3200 S

3,2 Liter, V8, 160 PS, Baujahr 1964

Jens-Uwe Kellberg
Fred Mahro



8

Horch 830 BL Cabriolet

3,8 Liter, V8, 98 PS, Baujahr 1939

Team 50 Jahre VW Golf



9

Volkswagen Golf I GTI

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1978

Team 50 Jahre VW Golf



10

Volkswagen Golf III GTI Jubiläumsmodell

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 115 PS, Baujahr 1997

Team 50 Jahre VW Golf



11

Volkswagen Golf I Cabriolet

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1991

Team 50 Jahre VW Golf



12

Volkswagen Golf IV R32

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 241 PS, Baujahr 2003

Team 50 Jahre VW Golf



13

Volkswagen Golf III A59

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 275 PS, Baujahr 1993

Team 50 Jahre VW Golf



14

Volkswagen Golf I Cabriolet

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 75 PS, Baujahr 1986

Team 50 Jahre VW Golf



15

Volkswagen Golf II GTI 16V

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 129 PS, Baujahr 1991

Team Volkswagen



16

Porsche 914

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

Team Volkswagen Sachsen



17

Volkswagen Golf II GTI 8V

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 102 PS, Baujahr 1989

Team Volkswagen Sachsen



18

Volkswagen Golf I

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1978

Team Volkswagen Sachsen



19

Volkswagen Golf IV 2.8 V6

2,8 Liter, V6, 204 PS, Baujahr 2002

40 Jahre Motor Klassik
Kai Klauder, Martin Krug

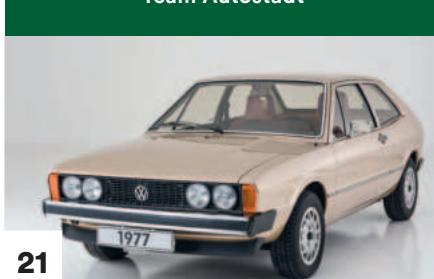


20

Volkswagen Golf GTI

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1984

Team Autostadt

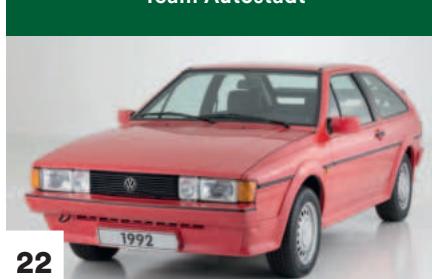


21

Volkswagen Scirocco 1

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

Team Autostadt



22

Volkswagen Scirocco 2

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1992

Team Motor Presse Stuttgart Event
Julius Tannert, Bert Brandenburg



23

Volkswagen Golf GTI 16V

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 201 PS, Baujahr 1986

Team Skoda CZ
Andreas Dick, Kai Siedlatzek



24

Škoda 1101 Tudor Roadster

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

Team Skoda CZ
Karsten Schnake



25

Škoda Rapid 135

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 52 PS, Baujahr 1988

Team Skoda CZ
Jan Hrbek, Ondřej Daňa

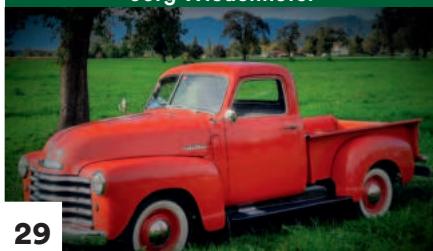


27

Škoda Rapid OHV

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 42 PS, Baujahr 1940

Josef Elsensohn
Jörg Wiedenhofer



29

Chevrolet Thriftmaster 3100

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1948

Team Skoda CZ
Florian Schantl



26

Škoda Felicia

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

Matthias Hübener
Jutta Hübener

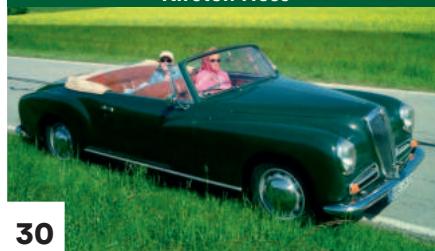


28

Lea Francis H.P. 14 Sports

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

Felix Hess
Kirsten Hess



30

Lancia Aurelia B52 Cabriolet

2,0 Liter, V6, 100 PS, Baujahr 1951

Dr. Karl-Thomas Neumann
Dr. Jan Becker



31

Porsche 356

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 55 PS, Baujahr 1954

Bernd Freiling
Johannes Hirsch

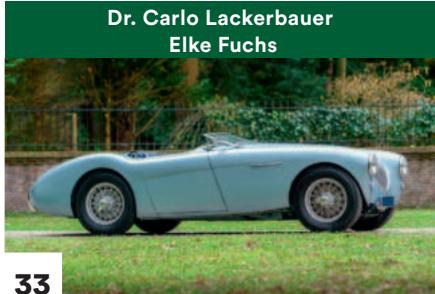


32

Morgan Plus 4 (flat rad)

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1954

Dr. Carlo Lackerbauer
Elke Fuchs



33

Austin-Healey BN1 100/4 Le Mans

2,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1955

Gregor Trautmann
Irmtrautmann



34

Porsche 356 Speedster

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 90 PS, Baujahr 1957

Team Sparkasse Zwickau
Andreas Fohrmann, Carsten Michaelis



35

Opel Commodore 2800 GS

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 115 PS, Baujahr 1976

Team Sparkasse Zwickau
Andreas Knappe, Jacqueline Oetterer



36

Mercedes-Benz E 320

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 220 PS, Baujahr 1994

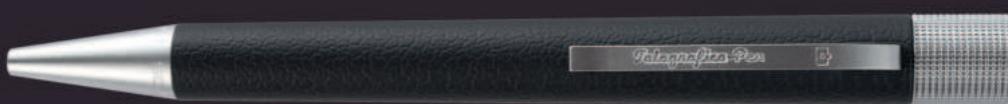


Fotografica-Pen



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

Team Sparkasse Zwickau
Dr. Thomas Noth, Ursula Noth



37

Jaguar XK 140 DHC

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

Team Sparkasse Zwickau
Paul Wittig, Paula Luisa Schesky



39

BMW 3.0 CS

3,0 Liter, 6 Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1971

Team Sparkasse Zwickau
Vincenzo Vallone, Michael Ernst Linke



41

Jaguar E-Type 4,2

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

Team Sparkasse Zwickau
Volker Wittig, Marion Wittig



38

Ferrari 330 GT 2 + 2

4,0 Liter, 12-Zyl. Reihe, 300 PS, Baujahr 1965

Team Sparkasse Zwickau
Frank Lewey, Ute Lewey



40

Mercedes-Benz 280 SE 3.5 (W111)

3,5 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1969

Team Sparkasse Zwickau
Dorothee Hennings-Holtmann, Annette Krause



42

Volkswagen 1303 LS Cabriolet

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

Christian Köppen
Gabi Köppen



43

Volkswagen Golf GTI

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

Ronald Baumann
Dr. Andreas Singer



44

MG A

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 72 PS, Baujahr 1958

Uwe Frech
Jasper Frech



45

Wartburg 313/1 Sport

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

Kurt Wolf
Bilal Dincel

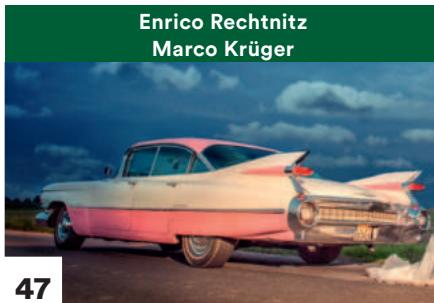


46

Porsche 356 Roadster

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

Enrico Rechtnitz
Marco Krüger

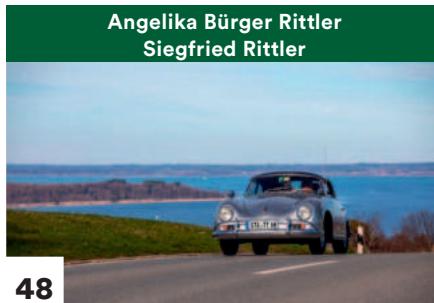


47

Cadillac DeVille

6,3 Liter, V8, 310 PS, Baujahr 1959

Angelika Bürger Rittler
Siegfried Rittler



48

Porsche 356 A 1600 Super

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

Michael Pitsch
Anna Pitsch

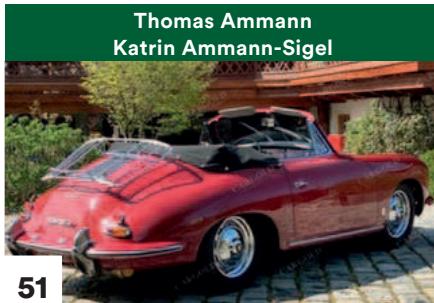


49

Alfa Romeo Giulietta Spider

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

Thomas Ammann
Katrin Ammann-Sigel



51

Porsche 356 B

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 60 PS, Baujahr 1960

Rainer Teders
Torge Theis Teders

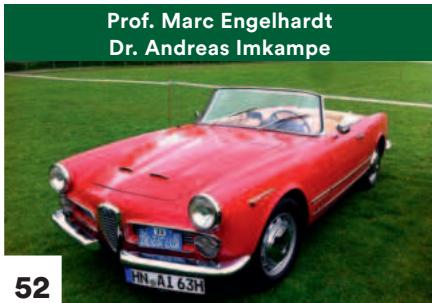


50

Triumph TR 3

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

Prof. Marc Engelhardt
Dr. Andreas Imkampe



52

Alfa Romeo Spider 2000 Touring

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1960

Team HVB Private Banking
Bernhard Freiberger, Holger Gersten



53

Bentley Mk VI Mulliner

4,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1951

Team HVB Private Banking
Matthias König, Katja Weps



54

Ford Thunderbird

4,7 Liter, V8, 193 PS, Baujahr 1955

Team HVB Private Banking
Thilo Mühle, André Schnabel



55

Chevrolet Corvette C2

4,7 Liter, V8, 340 PS, Baujahr 1965

Team HVB Private Banking
Martin Linnemann, Maik Vogel



56

Ford Mustang GT Cabriolet

4,7 Liter, V8, 228 PS, Baujahr 1966

Team HVB Private Banking
Mario Zimmermann, Sven Schneider



57

Alfa Romeo Giulia 1300 Super

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 82 PS, Baujahr 1971

Team HVB Private Banking
Michael Wille, Benjamin Glosa



58

Porsche 911 SC

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 180 PS, Baujahr 1982

Team HVB Private Banking
Benno Welle, Marcus Boldt



59

Mercedes-Benz SL 300

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 188 PS, Baujahr 1987

Team HVB Private Banking
Jonas Roswag, Alexander Golle



60

BMW 735i E38

3,5 Liter, V8, 238 PS, Baujahr 1998

Dietmar Zimmermann
Gudrun Zimmermann



159

Porsche 911 S Targa

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 168 PS, Baujahr 1976

Team VSZ Sachsenring
Michael Thiede, Patricia Thiede



62

AC Cobra MK IV

5,0 Liter, V8, 230 PS, Baujahr 1994

Team P&S
Lars Dieckmann, Timo Dreikorn



64

Porsche 356 B

1,3 Liter, 4-Zyl. Boxer, 60 PS, Baujahr 1963

Team VSZ Sachsenring
Peter Weidinger, Christian Geistdörfer



61

Porsche 911 Targa

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 207 PS, Baujahr 1988

Team P&S
Dirk Sittner, Alexander Stein



63

Mercedes-Benz 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 102 PS, Baujahr 1960

Team P&S
Ingo Schwager, Sebastian Hunger



65

Porsche 911 Turbo 930 Coupe

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 300 PS, Baujahr 1980

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

Team P&S
Tobias Oettel, Thomas Kruse



66

Volkswagen Golf 1 Cabrio

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1994

Marco Rumpf
Jonathan Rumpf



67

Porsche 356 Continental

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

Andreas Buske
Uwe Hänsel



68

Porsche 911 Turbo 930 Coupe

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 300 PS, Baujahr 1980

Dr. Jörg Pfeil
Ulrike Pfeil



69

Ferrari 308 GTS

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

Dr. Frank Hofmann
Helena Hofmann



70

BMW M3 E30 Sondermodell Europameister

2,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 195 PS, Baujahr 1989

Dr. Anja Hofmann
Marlene Hofmann



71

BMW 850 CSi

5,6 Liter, V12, 381 PS, Baujahr 1993

Team RedAnts CarSystems
Christian Schäfer, Nacéra Schäfer



72

Mercedes-Benz 280 SL

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

Team RedAnts CarSystems
Kathleen Klawo, Gernot Regber



74

Citroen GX Serie YL

1,3 Liter, 4-Zyl. Boxer, 65 PS, Baujahr 1981

Gerd Schmidt
Dr. med. Michael Zimmermann



76

Mercedes-Benz 280 SL

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

Team RedAnts CarSystems
Joerg auf der Heide, Siegfried Bülow



73

Porsche 911 T

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 167 PS, Baujahr 1972

Jens Seipelt
Sylke Seipelt



75

Porsche 911 (964) Cabriolet

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

Bernd Wagner
Raphael Wagner



77

Ferrari 365 GTC/4

4,4 Liter, V12, 340 PS, Baujahr 1972

Christian Schwamberger
Sebastian Singer



78

VW 1303 Cabriolet

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

Hartmut Schimmel
Erik Schwarzenberg



79

Porsche 911 Carrera 3.2

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

Lothar Krüger
Thomas Appel



80

Volkswagen Bus T2

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1972

Holger Kuchenmüller



160

IFA Trabant 1.1 Cabrio

1,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 41 PS, Baujahr 1988

Tina Groh
Jörg Jander



81

Chevrolet Corvette

6,6 Liter, V8, 170 PS, Baujahr 1961

Dr. Tim Sauber
Nico Sauber



82

MG A MkII

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1961



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



August Horch Museum

Audistraße 7, 08058 Zwickau

Tel.: 0375 / 27 17 38 12

E-Mail: info@horch-museum.de

Web: www.horch-museum.de

Öffnungszeiten

Dienstag bis Sonntag 9:30 bis 17:00 Uhr

Montag geschlossen



TEILNEHMER STARTNUMMER 83–88

Matthias Neubert
Claudia Schneider



83

Wartburg 353 W

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

Team Herzenssache
Carsten Möller, Kendra Götz



85

BMW Alpina B3

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

Reinhard Hoferichter
Steven Hingerl



87

Borgward Isabella Coupé

1,5 Liter, 4 Zyl.-Reihe, 75 PS, Baujahr 1962

Christoph Ditting
Martina Ditting



84

Austin-Healey 3000 Mk1

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 124 PS, Baujahr 1961

Jörg Schubert
Sebastian Schubert



86

Austin-Healey 3000 Mk II (BN7)

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

Thomas Lundt
Silvia Lundt



88

Porsche 356 Super 90

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

Hartmut Schöbel
Iris Schöbel



89

Volkswagen 1200 Käfer

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

Prof. Herbert E. Graus
Rolf Baron von Hohenhau



91

Jaguar Mk II 3.4

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

Team UNION Glashütte
Sue van Bömmel, Jakob van Bömmel



93

Volkswagen Käfer

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 32 PS, Baujahr 1968

Kai Eckert
Georg Wartelsteiner



90

Chevrolet Corvette Sting Ray

5,3 Liter, V8, 255 PS, Baujahr 1964

Team UNION Glashütte
Ulrich Detscher, Andreas Laidig



92

Großer Werkmeister (BMW 328)

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

Team UNION Glashütte
Thomas Breitkopf, Ralf Mau



94

BMW 3.0 CSI

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

Team UNION Glashütte
Christoph Hungeling, Bernd Fleischer



95

Mercedes-Benz W115 Strich 8 280

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 156 PS, Baujahr 1974

Carsten Schmidt-Kippig
Angelika Horn



96

BMW 3,3 Li

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

Andrea Kippig
Bernd Kippig



97

BMW Z3

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

Team ADAC Sachsen
Klaus Klötzner, Wolf-Dieter Jacobi



98

Volkswagen Käfer

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

Team ADAC Sachsen
Björn Grämer, Hans-Jürgen Grämer



99

MG MGB GT V8

3,5 Liter, V8, 138 PS, Baujahr 1973

Maja Bohlen
Alexander Lewinsky



100

Volvo P544

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

Dr. Steffen Roehn
Marc Roehn

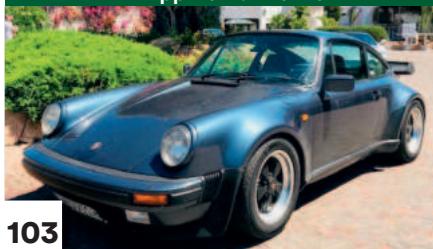


101

Mercedes-Benz 280 SL

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

Nils Oppermann
Philipp David Menzel

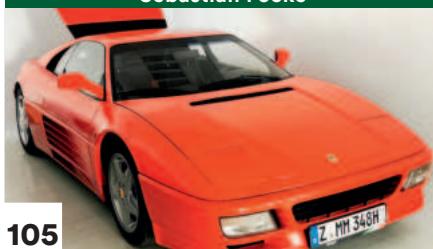


103

Porsche 911

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1983

Markus Mensch
Sebastian Focke



105

Ferrari 348 TB

3,4 Liter, V8, 300 PS, Baujahr 1990

Michael Schubert
Frank Ziemer



102

Wartburg 312/1

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 45 PS, Baujahr 1966

Heinz-Jürgen Grawe
Christian Madey



104

BMW 2000 TI

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1966

Andreas Gühmann
Marc Linder



106

Ford OSI 20M TS

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

Dr. Matthias Müller
Maxilmilian Müller



107

Volkswagen Golf Pasadena

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

Team Yellow Fox
Sebastian Guhr, Uwe Kandler



108

Lada 2101

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

Team Yellow Fox
Gennaro Bergler, Chris Kallenbach



109

Opel Manta 1600 S

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

Helmut Schmidtchen
Alfred Prengel



110

Triumph TR4 A

2,1 Liter, 4-Zyl. Reihe, 103 PS, Baujahr 1967

Mathias Morgenstern
Heike Morgenstern



111

Volkswagen Karmann Ghia Cabrio

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1967

Stefan Weihermüller
Randolph Klautke



112

Ferrari 330 GTC

4,0 Liter, 12-Zyl. Reihe, 300 PS, Baujahr 1967

**FUN
RACING**
INDOOR

**FUN
RACING**
OUTDOOR

**PROFI
MOTOR**
SPORT

RESTAURANT
A la Kart

**EVENT
&
TAGUNG**

**DEIN WEG IN DEN
RENNSPORT**

RACING



ARENA E MÜLSEN

INTERNATIONAL KARTING & RIDING

RACE • MEET • EAT

MOTORSPORTARENA MÜLSEN GMBH
NIEDERMÜLSENER HAUPTSTRASSE 14B
08132 MÜLSEN

037604 75600 | anfragen@arena-e.de

WWW.ARENA-E.DE

Team Volvo Deutschland
Michael Schweitzer, Jörn Thomas



113

Volvo Amazon

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 75 PS, Baujahr 1967

Team Crestcom
Achim Heisler



115

Volvo P121

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1966

Reiner Tunger
Mario Scholz



117

Volkswagen T2

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 44 PS, Baujahr 1967

Team Crestcom
Jascha Alexander Jacobs, Pauline Jacobs

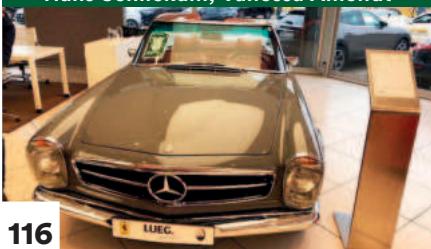


114

Porsche 911 Carrera Targa

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 218 PS, Baujahr 1988

Team Crestcom
Hans Schlickum, Vanessa Amendt

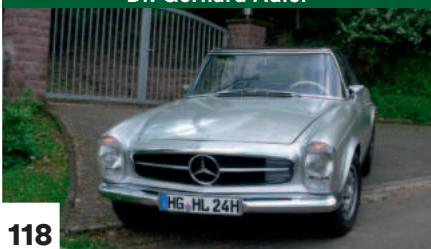


116

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

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

Horst Langel
Dr. Gerhard Adler



118

Mercedes-Benz 280 SL

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

Paul Besenius
Nico Deltgen



119

MG C GT

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 145 PS, Baujahr 1968

Christian Kaiser
Yetkin Yilmaz



120

Mercedes-Benz 280 SL

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

Roland Kliemann
Maritta Kliemann



121

Buick Riviera

7,5 Liter, V8, 335 PS, Baujahr 1971

Alexander Mogg
Peter Kincer



122

Ferrari 365 GT 2+2

4,4 Liter, V12, 320 PS, Baujahr 1971

Ulrich Haupt
Philip Haupt



123

Volkswagen 1302 LS

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1971

Siegfried Rademacher
Melanie Held



124

Mercedes-Benz 280 SL

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

Johann Baptist Lindner
Alexandra Tripp



125

MG MGB 1800

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 92 PS, Baujahr 1972

Team Lexus
Holger Kiener, Isolde Holderied



126

Lexus LS 400

4,0 Liter, V8, 245 PS, Baujahr 1994

Team Lexus
Melanie Uhl, Marieluise Mammitzsch



127

Lexus IS 200

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 155 PS, Baujahr 2001

Christoph v. Berg
Prof. Dr. Andreas Korbacher



128

Volkswagen 1302 LS

1570 Liter, 4-Zyl. Boxer, 50 PS, Baujahr 1972

Manfred Hunold
Britta Mattern



129

Jaguar E Type S3

5,3 Liter, V12, 286 PS, Baujahr 1973

Steffen Weißbach
Willibald Sehr



130

Morgan Plus 8

3,5 Liter, 8-Zyl. Reihe, 155 PS, Baujahr 1973

Jutta Franken
Britta-Christin Rehberg



131

Alfa Romeo 2000 GTV

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 131 PS, Baujahr 1973

Fritz Geiger
Martin Wirth

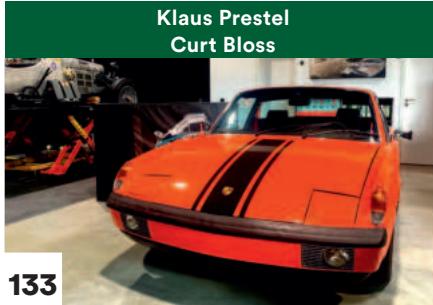


132

BMW 3.0 Si

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

Klaus Prestel
Curt Blos



133

Porsche 914 2.0

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

Helmut Göggel
Johannes Schug



134

Volkswagen 181

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

Rainer Weidenbach
Max Holzmann



135

Alfa Romeo 105 Bertone 2000

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 130 PS, Baujahr 1975

Patrik Fahrenkamp



136

BMW 3,0 CS 2.5

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1975

Norbert Schrader
Reiner Nolden



137

Porsche 911 Targa

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 165 PS, Baujahr 1976

Sören Polster
Torsten Hille



138

Melkus RS 1000

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 70 PS, Baujahr 1977

Stefan Endrich
Jens Ellinger



139

Mercedes-Benz 500 SLC

5,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 240 PS, Baujahr 1980

Dr. Jens Böhm
Benjamin Waldmann



140

Porsche 911 SC

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 204 PS, Baujahr 1981

Thomas Kietsch
Johanna Böhlk



141

Porsche 911 SC Coupé

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 204 PS, Baujahr 1982

Holger Rösel
Wilko Rösel



142

Ferrari Mondial Quattrovalvole

2,9 Liter, V8, 242 PS, Baujahr 1982

Verschenken Sie Sachsenring-Erlebnisse!



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

Sachsenring-Hotline: 03723 65330

Sachsenring.de

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Sparkassen Sachsen

Volkswagen Sachsen

Bernd Schulte
Anette Gernert



143

BMW 635 CSi

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 218 PS, Baujahr 1983

Rico Heinrich
Leoni-Shirin Heinrich



144

Mercedes-Benz 280 SL

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

Dieter Richter
Lothar Schmidt



145

Mercedes-Benz 280 SL

2,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 185 PS, Baujahr 1984

Prof. Dr. Dietger Niederwieser
Gabriele Niederwieser



146

Mercedes-Benz 300 SL

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

Joachim Amrhein
Gabriele Amrhein



148

Porsche 911 Cabrio WTL (Werksturbolook)

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

Stefan Kunze
Sabine Kunze



149

BMW M3 Cecotto

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 150–155

Luigi M. Terriuolo
Teresa Terriuolo

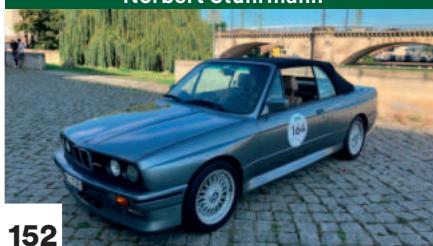


150

Ferrari 328 GTS

3,2 Liter, 8-Zyl. Boxer, 270 PS, Baujahr 1988

Christian Stuhrmann
Norbert Stuhrmann



152

BMW M3 Cabrio E30

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

Hartmut Stettner
Elke Styra-Stettner



154

Porsche 928 GT

5,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 330 PS, Baujahr 1989

Ralf Eric Nestler
Uwe Gehlert

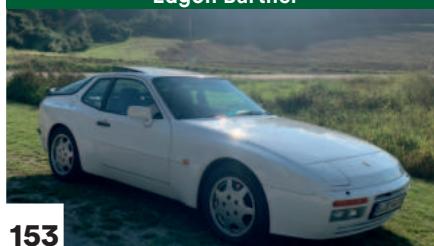


151

Ferrari Testarossa

5,0 Liter, V12, 390 PS, Baujahr 1989

Christoph Barthel
Edgon Barthel



153

Porsche 944 Turbo

2,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 251 PS, Baujahr 1989

Bernd Mink
Holger Hall



155

Mercedes-Benz 320 CE

3,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 220 PS, Baujahr 1993

Thomas Reiche
Leopold Reiche



156

BMW 320i

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1994

Richard Karl
Marion Bichler



157

Porsche 993 Carrera Cabrio

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 286 PS, Baujahr 1997

Eberhard Sonntag
Marcus Sonntag



158

Audi A8L

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

Wir wünschen allen Teilnehmern
der 21. SACHSEN CLASSIC
gute Fahrt, viel Sonne und wenig
Strafpunkte!





Schon ab
54 Euro/Jahr.

**Heute beantragt.
Ab morgen geschützt.***

**Die ADAC-Mitgliedschaft.
Jetzt Mitglied werden.**



Auf adac.de



Telefonisch unter 089 558 95 95 51
(Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr)



Persönlich beim ADAC vor Ort



ADAC

* Gültig für alle ADAC Mitgliedschaftsanträge mit Bankeinzug, die uns digital zugehen.

DAS GROSSE *MARKEN-* *LEXIKON*

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



AC

AC Cars Ltd. in der englischen Grafschaft Surrey begann 1901 mit der Herstellung von Automobilen in kleinen Serien, Ende der vierziger Jahre war als einziges Modell eine zweitürige Limousine der oberen Mittelklasse auf dem Markt, angetrieben von einem hauseigenen Zweiliter-Sechszylindermotor. Von 1953 bis 1964 baute AC das Modell Ace, einen offenen, zweisitzigen Sportwagen, mit verschiedenen Motoren. Im Modell Ace Bristol fand ab 1956 ein 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 deutschen Reich und bot sowohl kleine als auch luxuriöse Wagen an, die als zuverlässig und langlebig galten. Bemerkenswert waren der Standard 6 von 1927, der bereits hydraulische 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.



ALTA

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

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



ALFA ROMEO

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



ALLARD

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

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



ALVIS

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

AMERICAN LA FRANCE

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



ASTON MARTIN

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

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



AUDI

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

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



AUSTIN

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

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

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



AUSTIN-HEALEY

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



AUTO UNION

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

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

AWE

siehe Wartburg

AWZ

siehe Trabant

BARKAS

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



BENTLEY

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

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



BERLIET

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



BMW

Anfangs drehte sich bei BMW alles um Flugzeuge. 1916 gilt als Geburtsjahr der Münchener Firma, die sich dann in den 20er- und 30er-Jahren mit Motorrädern einen guten Ruf erwarb. 1928 übernahmen die Bayern die Dixi-Werke in Eisenach, und der Dixi, ein Lizenzbau des Austin Seven, wurde zum ersten BMW-Automobil. Mit dem Typ 303 stellte BMW 1933 seinen ersten Sechszylinderwagen vor, zur Legende geriet der Sportwagen 328, der viele 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. Ab 1972 erhielten dann die Renneinsätze durch die

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



BORGWARD

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

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



BUGATTI

1910 machte sich Ettore Bugatti in Molsheim selbständig. Von Anfang an setzte er auf 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 Höchstleistung als Kunst, mit Sohn Jean gewann ab 1930 die Ästhetik der Karosserie an Bedeutung, was besonders

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



BYERS

Jim Byers und Dick Jones boten Anfang der 50er-Jahre in Kalifornien ein Kit Car mit Kunststoffkarosserie namens Meteor an. Das Design des offenen Zweisitzers stammte von Jones, und dieser führte das Projekt in Colorado weiter, als die beiden Partner sich 1955 trennten. Byers änderte die Form des Meteor etwas ab und bot den Wagen als Byers SR-100 an, passend für ein Chassis mit 100 Inch Radstand. Verwendet wurden meist gekürzte Fahrgestelle älterer US-Fahrzeuge. Speziell für den Motorsport offerierte Byers auch eine 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 einzärtigen 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 Benzimotors, der auch in viele andere Fabrikate eingebaut wurde, zudem war De Dion-Bouton zu dieser Zeit der weltweit größte Automobilhersteller. Nach dem ersten Weltkrieg verlegte man sich zusehends auf Eisenbahnfahrzeuge und LKW, die PKW Produktion endete 1932.



DELAHAYE

Automobiles Delahaye produzierte ab 1894 zunächst im französischen

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

DMC DELOREAN

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



DKW

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



EMW

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

weiter. 1952 wurde die Firma wieder deutsch, durfte aber nicht mehr das BMW-Signet verwenden. Nun hießen die Fahrzeuge EMW (Eisenacher Motoren-Werke). Basierend auf der bewährten Technik des Sportwagens BMW 328 erfolgte ab 1951 die Entwicklung einer völlig neuen 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 Garaus.



EXCALIBUR

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



FACEL VEGA

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

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

Zu den exklusiven Autos mit achtzylindrischen 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-Serien-Sportler trug den Markennamen Dino. 1967 debütierte der nach Ferraris 1956 verstorbenen Sohn Alfredo („Dino“) benannte 206 GT. 1971 folgte mit dem 365 GT4 BB der erste Ferrari mit Mittelmotor. Der V12 ist vom Formel 1 abgeleitet.



FIAT

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

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

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



FORD

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

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



GLAS

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

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

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



GEORGES IRAT

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



GORDON KEEBLE

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



HANOMAG

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

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

1936 wurde ein Pkw mit Dieselmotor präsentiert. Die Krönung der Autoproduktion bei Hanomag stellte der sechszyklindige 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 ers-

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

Wenngleich Horch 1931 einen Zwölfzylinder präsentierte, lag der Schwerpunkt auf Achtzylindermotoren, von denen über 30000 Stück als V8 und als Reihenmotoren entstanden. Die ab 1935 gebaute Fünfliter-Version fand unter der Haube besonders prachtvoller Karosserien 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 eigene Marke, mal als Baureihe bezeichnet wird der Terraplane, ein elegantes Modell in der günstigeren Preisklasse. Andere Modelle von Hudson hießen Pacemaker, Metropolitan oder Super Six.



HUMBER

Die einstige Fahrradfabrik beschäftigte sich ab 1896

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



IFA

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

INTERMECCANICA

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

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

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

INVICTA

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



ISO

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

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



JAGUAR

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

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

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



JENSEN

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



KARMANN

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

an Bedeutung – als Karosseriehersteller und als Cabrio-Spezialist.

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



KLEINSCHNITTGER

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



LADA

1966 schloss die Sowjetunion mit Fiat ein Abkommen über den Bau von 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 70er Jahre seine erste Eigenentwicklung. Mit dem Samara ging 1985 ein frontgetriebener Pkw mit Schrägheck in Serie.



LAGONDA

Anfang des 20. Jahrhunderts stellte Lagonda

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



LAMBORGHINI

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



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 dabei der Continental. Von 1932 bis 1948 gab es auch verschiedene Typen mit Zwölfzylinder-Motor. Mit 4,4 Liter Hubraum trieb ein solch exklusives Aggregat den ab 1936 gebauten, vergleichsweise populären Zephyr mit Stromlinienkarosserie an.



LLOYD

Die von Carl F.W. Borgward gegründeten Lloyd Motoren-Werke GmbH produzierten 1950 mit dem Lloyd 300 einen zeitgemäßen Kleinwagen, der wegen seiner Karosserie aus Kunstleder im Volksmund Leukoplastbomber hieß. Mit dem sehr erfolgreichen Typ 400 folgte schrittweise der Übergang zur 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 für den Schotten. 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 leichte und schnelle Modell Elise für Furore.



MARCOS

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

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



MASERATI

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

MATRA

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



mazda

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 verbaute ihn in zahlreichen RX-Modellen, mit dem RX8 ging auch bei Mazda die Wankel-Ära zu Ende. Seit 1973 sind Mazda-Fahrzeuge in Deutschland zu haben, der seit 1989 gebaute MX-5 hat bereits Roadster-Geschichte geschrieben.

MELKUS MELKUS

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



MERCEDES-BENZ

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

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



MESSERSCHMITT

Aus dem Fend Flitzer, einem Dreirad-Einsitzer für Beinamputierte, entwickelte Fritz Fend einen Kabinenroller, der ab Frühjahr 1953 im Regensburger Messerschmitt-Werk entstand. Aus diesem KR 175 genannten Gefährt ging der verbesserte KR 200 hervor. Weil die beiden hintereinander sitzenden Passagiere unter einer 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, unter anderem durch drei Siege bei der Rallye Monte Carlo. Mittlerweile gehört die Marke Mini zur BMW Group.



MG

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

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



MITSUBISHI

Das erste Mitsubishi-Automobil entstand 1917 und war ein 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 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 Lorbeer, 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“ (Typ 4 PS).

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

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

OSCA

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

PANHARD

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

PEUGEOT

1890 begann Armand Peugeot mit der Entwicklung eines eigenen Ben-

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

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



PLYMOUTH

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



POBEDA/GAZ

GAZ steht für Gorkovskij Avtomobilnij Zavod – ein russisches Automobilwerk, das 1932 mit Hilfe von Ford entstand und zunächst Ford A-Trucks in Lizenz baute. Ab 1946 lief in Gorki auch der GAZ M 20 vom Band, genannt Pobeda, was auf Deutsch so viel wie Sieg bedeutet. Diese schon während des Zweiten Weltkriegs geplante Mittelklasselimousine besaß einen exzellenten cW-Wert von 0,34 und war das erste in Serie gebaute russische Auto mit Pontonkarosse. Viele dieser bis 1958 hergestellten Wagen liefen in der einstigen 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, das es mit Vierzylindermotor gab, aber auch mit V8. 1964 erschien der GTO, der als erstes wahres Muscle Car gilt. 1967 kam der Firebird als Antwort auf den Mustang von Ford. Bei vielen Modellen gab es Übereinstimmungen mit anderen GM-Produkten. Ein eigenständiges Pontiac-Modell war der ab 1983 gebaute Fiero mit Mittelmotor und Kunststoffkarosse.



PORSCHE

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

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

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

RALLY

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



RENAULT

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

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

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



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. Den Grundstein legte Percy Riley, der mit seinem Bruder Stanley die Firma in Coventry neu gründete.

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



ROLLS-ROYCE

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

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



ROVER

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



SAAB

1937 gegründet, begann der schwedische Flugzeugbauer und Rüstungsproduzent ab 1947 mit der Produktion von PKW. Saab ist die Abkürzung von Svenska 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 einem Viertaktmotor gab, und aus dem der Saab 900 weiterentwickelt wurde. In Kooperation mit der Fiat-Gruppe wurde das größte Modell, der 9000 entwickelt. Im Joint-Venture mit General Motors entstand dann die zweite Generation des 900, der sich unter anderem mit dem Opel Vectra die Plattform teilte.

Nachdem sich GM nach einer kompletten 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.

Rasurkultur aus Sachsen
für Menschen von Welt



MÜHLE Rasurkultur

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



**SEAT**

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

SINGER

siehe Hillman

**SKODA**

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

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

**STEYR**

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

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

**STUTZ**

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

Stutz errang viele Rennerfolge und gehörte zu den US-Marken mit dem sportlichsten Image. Ab 1917 baute man eigene Motoren. Mitte der 20er-Jahre kamen luxuriöse Achtzylinder-Modelle hinzu, 1931 gehörte gar ein Achtzylinder-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 stellte Studebaker zunächst kleinere Wagen her, hatte aber schon 1913 den ersten Sechszylinder im Programm. In den Dreißigern sicherte nur ein Zusammenschluss mit Lkw-Hersteller White ein Weiterleben der Marke, für die berühmte Designer wie Raymond Loewy und Virgil Exner arbeiteten. 1954 musste man sich mit Packard zusammentun. Zu den bekannten Modellen zählen der Champion, der Hawk sowie das Kunststoff-Coupé Avanti mit V8-Motor. 1964 erfolgte die Schließung des Werks in South Bend. Bis 1966 wurden in Kanada noch einige Studebaker produziert.



SUBARU

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

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



SUNBEAM

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



SWALLOW

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

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

TALBOT

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



TATRA

In 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

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 Kunstharszbeplankung zu bauen. Erstes Ergebnis war der 1955 in Serie gehende P 70 Zwickau, der erste deutsche in dieser Art hergestellte „Gebrauchswagen“.

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



TRIUMPH

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



VAUXHALL

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

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

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



VERITAS

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

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



VOLKSWAGEN

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

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

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

VOLVO VOLVO

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

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



WANDERER

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



WARTBURG

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



WILLYS-OVERLAND

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



Zweirad-Historie



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

Das älteste Motorrad im Starterfeld stammt aus Zschopau: die DKW Luxus 500 aus dem Baujahr 1929. Es folgen etliche Maschinen, die in Zschopau gebaut wurden. Dazu zählen mit der SB 200, KS 200 und NZ 350 drei Exemplare aus den 30er-Jahren, als DKW zum größten Motorradhersteller aufstieg.

Natürlich dürfen auch die Maschinen von IFA und MZ nicht fehlen, die die Tradition des Motorradbaus in Zschopau fortführten. Die jüngsten Motorräder im Starterfeld sind rare Highlights: zwei MZ/Melkus ME150 Enduro aus dem Baujahr 1988. Insgesamt wurde nur sieben dieser Enduromaschinen in der Werkstatt von Ulli Melkus in Dresden gebaut. Zwei davon sind in diesem Jahr bei der Sachsen Classic dabei. Das Motorradfeld präsentiert sich 2024 noch vielfältiger, als in den Jahren zuvor.

TEILNEHMER STARTNUMMER 1–6

Dieter Döhler



1

DKW Luxus 500

500 ccm, 2-Zyl./2-Takt, 14 PS, Baujahr 1929

Klaus Kretzschmar



2

DKW SB 200

199 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 8 PS, Baujahr 1933

Torsten Nicolai



3

Zündapp K 800 Gespann

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

Christian Fritzsche



4

Victoria KR 25

250 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 7 PS, Baujahr 1937

Thomas Oertel



5

DKW KS 200

200 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 7 PS, Baujahr 1938

Henry Flechsig



6

DKW NZ 350

350 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 12 PS, Baujahr 1939

TEILNEHMER STARTNUMMER 7–12

Sven Roder



7

AWO 425 T

250 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1953

Hans-Jörg Schubert



8

IFA RT 125/1

125 ccm, 1 Zyl./2-Takt, 5,5 PS, Baujahr 1954

Reiner Vetterlein



9

Adler MB 250

250 ccm, 2-Zyl./2-Takt, 18 PS, Baujahr 1954

Patrik Golze
Diana Golze



10

EMW R35

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

Gunnar Graupner



11

AWO 425 T

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

Stefan Göschel

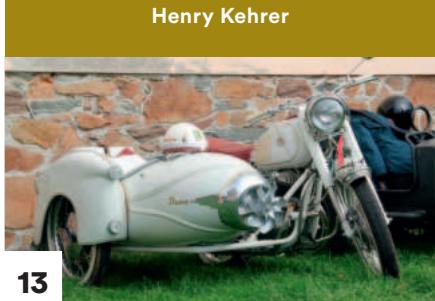


12

EMW R35-3

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

Henry Kehrer

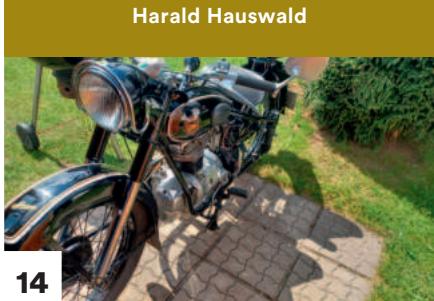


13

Pannonia 250 de Luxe mit Duna-Seitenw.

240 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 14 PS, Baujahr 1955

Harald Hauswald



14

Simson AWO 425 T

250 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1955

Kai Ahrent



15

DKW RT175

175 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 10 PS, Baujahr 1955

Andre Selbmann



16

MZ 125 RT-3

125 ccm, 1-Zyl., 6 PS, Baujahr 1956

Heinz Koppisch



17

DKW RT250S

250 ccm, 1-Zyl./2-Takt., 18 PS, Baujahr 1956

Hans-Peter Hinke



18

AWO 425 Sport

248 ccm, 1-Zyl., 14 PS, Baujahr 1957

TEILNEHMER STARTNUMMER 19–24

Uwe Weichert



19

MZ BK 350

350 ccm, 2-Zyl./2-Takt, 17 PS, Baujahr 1958

Gerd Lewey

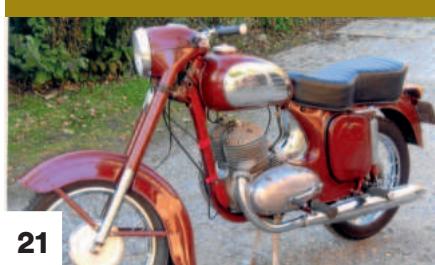


20

AWO 425 T

250 ccm, 1-Zyl., 12 PS, Baujahr 1958

Georg Gottwald



21

Jawa 354/4

350 ccm, 2-Zyl./2-Takt., 16 PS, Baujahr 1958

Andreas Grune



22

Jawa 356

175 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 7 PS, Baujahr 1959

Ulrich Jahn

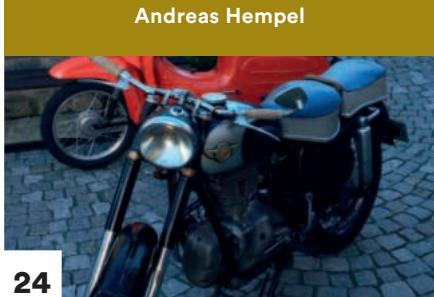


23

Jawa Typ 354

350 ccm, 2-Zyl./2-Takt, 16 PS, Baujahr 1959

Andreas Hempel



24

AWO 425 S

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 25–30

Jürgen Struck



25

IWL SR 59 „Berlin“

125 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 6 PS, Baujahr 1960

Klaus Selbmann



26

MZ RT 125 Endig

125 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 10 PS, Baujahr 1960

Holger Enge



27

IWL SR 59 „Berlin“

143 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 7,5 PS, Baujahr 1960

Arnd Schubert

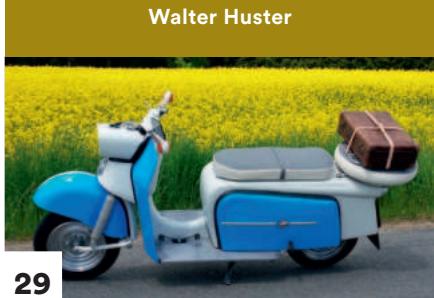


28

Simson 425 S

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

Walter Huster

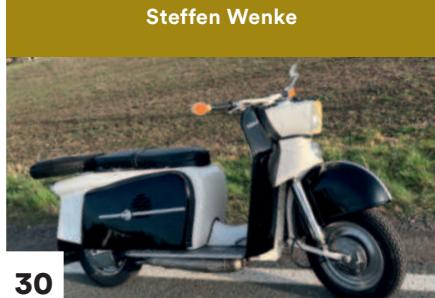


29

IWL Troll 1

150 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 10 PS, Baujahr 1963

Steffen Wenke



30

IWL Troll

143 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 9 PS, Baujahr 1964

TEILNEHMER STARTNUMMER 31–36

Michael Köhler
Dorothee Obst



31

BMW R 60/1

600 ccm, 2-Zyl. Boxer, 30 PS, Baujahr 1965

Dieter Hilbenz



32

MZ ES 150/1

150 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 10 PS, Baujahr 1968

Vincent Schuster



33

Triumph/GB T100 Daytona

500 ccm, 2-Zyl., 35 PS, Baujahr 1969

Swen Vogel

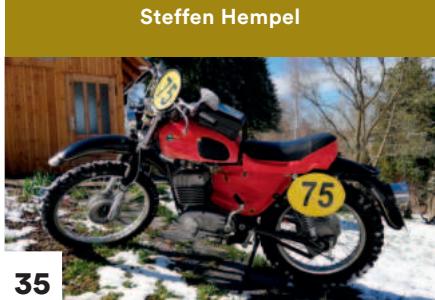


34

MZ ETS 250

250 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 19 PS, Baujahr 1970

Steffen Hempel



35

MZ ETS 250/1 G5

250 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 28 PS, Baujahr 1975

Bertram Eberhard



36

Honda Egli

500 ccm, 4-Zyl., 47 PS, Baujahr 1976

TEILNEHMER STARTNUMMER 37-40

Uwe Kukla

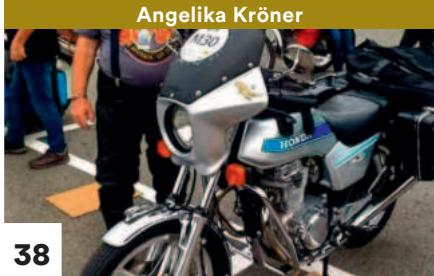


37

MZ TS 250/1 Seitenwagen

243 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 19 PS, Baujahr 1980

Matthias Kröner
Angelika Kröner



38

Honda CB400 N

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

Manfred Wobst



39

Melkys/MZ ME 150 Enduro

150 ccm, 1-Zyl./2 Takt, 12,5 PS, Baujahr 1988

Frank Nutschans



40

Melkus ME 150 Enduro

150 ccm, 1-Zyl./2-Takt, 12,5 PS, Baujahr 1988



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.



Fotos: fact/Joachim Schahl, Uli Jooss, Ingolf Pompe, Hans-Dieter Seufert



Ausgabe 9/2024

Die Jubiläumsausgabe
von Motor Klassik mit
vielen spannenden
Geschichten rund um
klassische Autos

Juli/August
2024

40 Jahre Mercedes W124 und Kies- platztour



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-Auftritt

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 Reiseberichten, 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. Gleichtes 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

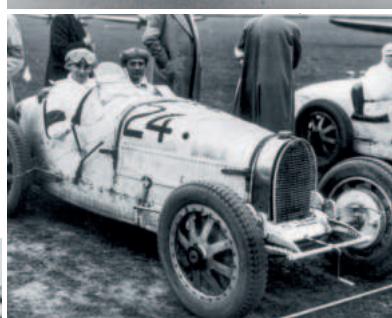
Und damit das alles nicht zu theoretisch wird, bringt die Redaktion gern Leben in die Bude und nimmt die Leser im Wortsinn mit: Neben den mittlerweile vier Rallyes gibt es Leserläufe beim Oldtimer-Grand-Prix und bei den Classic Days sowie spezielle Fahrtrainings für Klassiker. Aus einer monatlich erscheinenden 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 Schutzengel stets zur Stelle. Ein Quäntchen Glück hatte er sicher auch, als er 1946 mit demselben Wagemut „Das Auto“ gründete, aus dem dann auto motor und sport wurde. Doch am Ende ist das Glück immer auch mit den Tüchtigen.



Strahlender Sieger

Wenn sein Auto hielt, war Pietsch meistens vorn

Erster Einsatz

Im Bugatti 35 verpasste er 1932 knapp den ersten Sieg

Mythische Marke

Auf Veritas wurde Pietsch zwei Mal deutscher Meister

Vielen Dank an die Helfer



Ein großes Dankeschön an all die engagierten Helferinnen, Helfer und Mitwirkenden, die die 21. Sachsen Classic mit ihrer tatkräftigen Unterstützung zu einem unvergesslichen Erlebnis machen.



SKODA Museum



Der legendäre Škoda 1000 MB feiert sein 60. Jubiläum

1964 lief die Produktion des Škoda 1000 MB an. Das moderne Fahrzeug für Familien war für den tschechischen Automobilhersteller das erste Serienmodell mit Heckmotor, zudem verfügte es über eine moderne Ganzstahlkarosserie. Der ikonische „Emblečko“ rollte in einem neu gebauten Teil des Werks in Mladá Boleslav vom Band und beeindruckte mit fortschrittlicher Technik, hohem Komfort und seinem Design. Mit diesen Eigenschaften entwickelte sich der 1000 MB schnell zum **Exportschlager**.

Im Rahmen der Ausstellung „**60 Jahre Škoda 1000 MB**“ erwarten die Besucher neben Serienfahrzeugen auch Prototypen, besondere Sport- und Formel-Versionen sowie Nachfolger des Škoda 1000 MB.

Die Ausstellung im Škoda Museum läuft **vom 26. Juni 2024 bis zum 5. Januar 2025**.

Škoda Museum

tř. Václava Klementa 294, Mladá Boleslav

tel. +420 326 832 038; muzeum@skoda-auto.cz
museum.skoda-auto.com



@skodamuzeum

Und weiter geht's

Nach zwei Rallyes hat die Führung im MPS-Classic-Rallye-Cup gewechselt. Die Entscheidung wird erst beim Finale in Luxemburg fallen.



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



2. MPS-CLASSIC-RALLYE-CUP 2024

Nach der Silvretta Classic Rallye Montafon führt Kay Fischer (Bild im Bentley „Eddie Hall“ Roadster) im zum zweiten Mal ausgetragenen Cup knapp vor Oliver und Kristiane Vietze und Norbert Schrader.



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



NORAMIS

UNION
GLASHÜTTE/SA.

ROLLER
IHR JUWELIER. SEIT 1886.

Markt 20/21 und Neumarkt 2 (Galerie Roter Turm)
09111 Chemnitz
www.juwelier-roller.de



Alte Liebe rostet nicht.

**Wenn doch, hilft der
Sparkassen-Privatkredit.**

Jetzt informieren – direkt in der Filiale,
telefonisch oder online unter:
www.spk-zwickau.de/privatkredit

Weil's um mehr als Geld geht.



**Sparkasse
Zwickau**