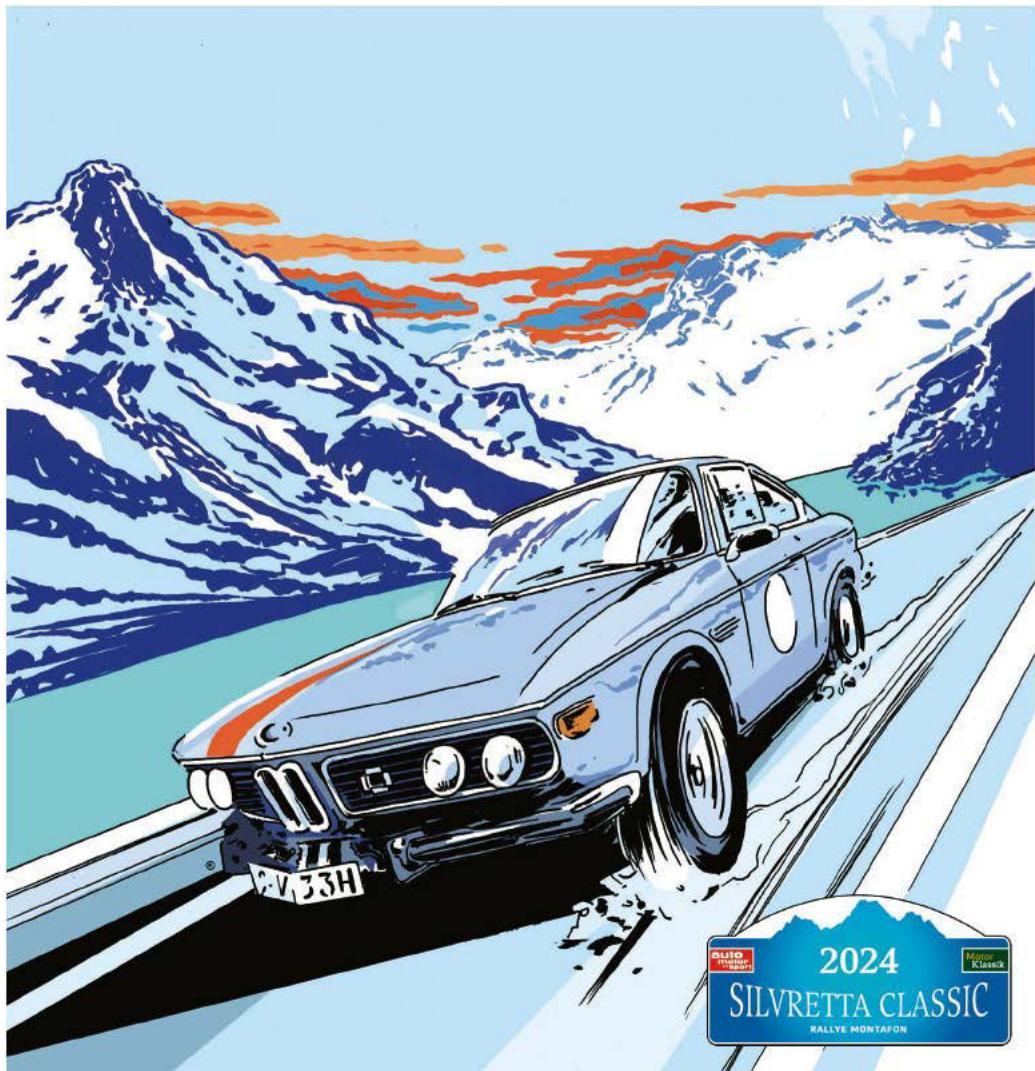


26. Silvretta Classic

RALLYE MONTAFON

4.-6. JULI 2024



2024
SILVRETTA CLASSIC
RALLYE MONTAFON

OFFIZIELLES PROGRAMM

Teams • Autos • Strecken • Zeitplan

www.silvretta-classic.de



Picture: ClassicTeamLotus

We revisited our
concept of green
mobility since then.

see. think. act.



26. Silvretta Classic Rallye Montafon 2024

4 Grußworte aus dem Montafon

Von Heike Ladurner-Strolz, Martina Rüscher und Mag. Markus Wallner

6 Grußwort Chefredaktion Motor Klassik und Organisationsleiter

Von Hans-Jörg Götzl und Dirk Johae

8 Dank an die Sponsoren

10 Zeitplan

Der Ablauf im Detail

12 Strecke und Highlights Die Höhepunkte der Rallye

24 Wilderness International

CO₂-Kompensation

26 P+K Textil

Der neue Partner für die Rallyeshirts

30 Getriebe für Traumautos

ZF fertigt Getriebe für Maserati nach

34 70 Jahre „Großer Ponton“

Das Team der Mercedes Benz IG

36 Eine imposante Alpenstraße

70 Jahre Silvretta-Hochalpenstraße

44 Sportlicher Leiter

Joe Elsensohn im Porträt

50 UNION GLASHÜTTE

Mechanik fürs Handgelenk

52 Rallye-Ass Achim Mörtl

Interview mit dem mehrfachen österreichischen Staatsmeister

56 Teilnehmerkatalog

Alle Teams im Überblick

94 Großes Markenlexikon

Geschichten und Fakten

118 Von Oldtimer bis Youngtimer

Die spannende Welt klassischer Autos bei Motor Klassik und YOUNGTIMER

125 Dank an die Helfer

126 Vorschau

Die nächsten Classic-Veranstaltungen der Motor Presse Stuttgart

IMPRESSUM

Veranstaltergemeinschaft:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.

KG Stuttgart, mit Motor Klassik

und auto motor und sport und

Montafon Tourismus

Organisations-Team:

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

Sportliche Leitung und Routenplanung: Joe Elsensohn

Roadbook: Jens Meinig

Streckensicherung: RC Klosterthal (Thomas Liensberger)

Team-Betreuer: Stefan Nowack

Team Zeitnahme:

Leo Wilhelm (Leitung)

Team Auswertung:

Markus Wilhelm (Leitung)

Streckensprecher: Andreas Hoffmann und Bernd Vonbank

Für den Inhalt verantwortlich:

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

Geschäftsführer: Kay Labinsky

Leitung Event & Corporate Publishing: Bert Brandenburg

Verantwortlicher Redakteur:

Dirk Johae

Mitarbeit: Hans-Jörg Götzl, Martin Puthz

Grafische Gestaltung:

Olga Kunz, Claudia Werel

Produktion: Paulina Ulherr

Anzeigen: Gabi Volkert

Druck: P+K Solutions GmbH & Co. KG

Julius-Hölder-Str. 30, 70597 Stuttgart

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

Das Montafon ist für Einheimische wie Gäste eine Heimat (...auf Zeit) mit vielen Besonderheiten und Vorzügen. Montafon Tourismus verstärkt dies mit dem „Er“-Lebensraummanagement. Das Miteinander steht hier ganz klar im Vordergrund. Nur gemeinsam gelingt es auch die Silvretta Classic Rallye Montafon, organisiert von der Motor Presse Stuttgart, zum 26. Mal bei uns im Montafon durchzuführen. DANKE für dieses Vertrauen und die Treue zu unserem Tal.



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

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

Heike Ladurner-Strolz
Aufsichtsratsvorsitzende
Montafon Tourismus

Faszination Silvretta Classic



Sein der ersten Durchführung im Jahr 1998 ist die Silvretta Classic Rallye Montafon ein Magnet für Oldtimerfans aus nah und fern. In diesem Jahr geht die Classic Rallye bereits in ihrer 26. Auflage über die Bühne. Die „rollenden Kostbarkeiten“ der Automobilgeschichte lassen nicht nur die Herzen ausgewiesener Motorsportfans höherschlagen. Einzigartig macht die Veranstaltung die attraktive Streckenführung in der herrlichen Naturkulisse.

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

Martina Rüscher, MBA MSc
Sportlandesrätin

Mag. Markus Wallner
Landeshauptmann



Hans-Jörg Götzl
Chefredakteur
Motor Klassik



Dirk Johae
Organisationsleiter
Classic Rallyes

Es wird niemals langweilig!

Wenn eine Rallye zum 26. Mal an den Start geht, dann könnte schon mal die ketzerische Frage aufkommen: Wird das nicht irgendwann langweilig? Für die Silvretta Classic muss man das klar verneinen, und das liegt vor allem an dieser einmaligen Kulisse der Bergwelt und den darin eingebetteten Straßen. Hier in den Bergen ist die Herausforderung für Mensch und Maschine eben eine ganz andere als im Flachland; jede einzelne Kehre der Silvretta Hochalpenstraße etwa ist nicht nur ein Kampf mit der Zentripetalkraft, die das Auto auf die Kreisbahn zwingt, sondern bergauf auch gegen die Schwerkraft und bergab gegen die Hangabtriebskraft.

Da sollte die Besatzung schon ebenso fit sein wie das Automobil, und dennoch wird man am Abend in den Armen eine glückliche Er schöpfung verspüren. Und mehr noch als bei anderen Rallyes hat man bei der Zieldurchfahrt der Silvretta Classic das Gefühl, etwas geschafft zu haben, völlig unabhängig von der Platzierung – genießen Sie es!

Mit großer Spannung

Die Silvretta-Hochalpenstraße ist die Hauptschlagader der Rallye. Mit ihren 32 Kehren der westlichen Anfahrt von Partenen bis hinauf zur Bieler Höhe gehört die Mautstraße der Illwerke zu den besonders faszinierenden Passagen jeder Silvretta Classic Rallye Montafon. In diesem Jahr feiert die spektakuläre Passstraße ihr 70-jähriges Bestehen. Es ist beeindruckend, wie die Straße seinerzeit gebaut wurde. Im gleichen Jahr, in dem beispielsweise Mercedes den legendären 300 SL präsentierte, wurde die zunächst einspurige Straße für den Verkehr freigegeben. Einem zeitgenössischen Bericht in auto motor und sport zufolge konnten einige Autofahrer den Startschuss nicht erwarten und erklimmen die Straße schon vor der offiziellen Freigabe.

Mit ähnlicher Spannung erwarten Sie, liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sicher den Start der 26. Silvretta Classic Rallye Montafon. Wir wünschen Ihnen erfolgreiche erlebnisreiche Tage im wunderschönen Montafon. Die Strecke wird Sie begeistern!

LOTUS

TECH

INNOVATION CENTRE

HIGHTECH ENTWICKLUNGEN AUS RAUNHEIM

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

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

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

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



PARTNER



Dank an die Partner

Wir danken allen Sponsoren und Personen, Institutionen, Gemeinden, Vereinen und Unternehmen für ihre Unterstützung. Ohne sie wäre es nicht möglich gewesen, die 26. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON im Sinne Paul Pietschs zu veranstalten: „Aus der Liebe zum Motorsport ist alles entstanden“.

Herzlichen Dank!

UNSERE PARTNER

UNION
GLASHÜTTE/SA.



ZF GROUP

GEELY



AISFLINNAG

Werkel vkw

h | x



württembergische

GRILLSTAR DE
your home of BBQ

Reller
automobile G
mbH

**auto
motor
-sport**

**Motor
Klassik**

ZEITPLAN

26. Silvretta Classic Rallye Montafon 2024

Rallye-Genuss an drei Fahrtagen mit einer Gesamtdistanz von 579 Kilometer im Montafon mit Start in Partenen und Ziel in Schruns – in einer begeisternden Landschaft.



Foto: Arturo Rivás

Dienstag, 2. Juli 2024

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

Mittwoch, 3. Juli 2024

9:30–19:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Partenen

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

Donnerstag, 4. Juli 2024

7:30–9:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Partenen

ab 11:00 Uhr Startaufstellung in Partenen

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

12:01 Uhr Start in Partenen zur ersten Etappe „Montafon“ über 115 km

12:35 Uhr Silbertal

12:50 Uhr Vandans

13:05 Uhr Latschau

13:20 Uhr St. Gallenkirch „Höhle Bar“ Start Berg-WP

13:40 Uhr Gargellen

14:30 Uhr Bieler Höhe

14:50 Uhr Partenen, Tagesziel

Änderungen vorbehalten!

Freitag, 5. Juli 2024

ab 7:30 Uhr Startaufstellung der Klassiker in Partenen

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

8:01 Uhr Start zur zweiten Etappe „Ötztal“ über 290 km

9:20 Uhr Zürs-Flexenpass

9:30 Uhr Lech

ab 11:30 Uhr AREA 47 (Ötztal), Mittagsplatz

13:40 Uhr Fließerau

13:45 Uhr Landeck, Maisengasse

14:00 Uhr See im Paznauntal, Oldtimer-Club

14:40 Uhr Wirl-Kops

15:40 Uhr Gaschurn, Tagesziel beim Därliffest

Samstag, 6. Juli 2024

ab 8:30 Uhr Startaufstellung in Partenen

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

9:01 Uhr Start zur dritten Etappe „Muntlix“ über 175 km

9:25 Uhr Tschaguns (Nordic Center)

9:55 Uhr LIEBHERR

11:20 Uhr Alpe Furx, Mittagspause

12:40 Uhr Muntlix

13:00 Uhr Göfis (Gemeindeamt)

13:15 Uhr Feldkirch (Neustadt und Leonardsplatz)

14:05 Uhr Vandans

14:10 Uhr Schruns (Kirchplatz), Ziel der Rallye

Strecke mit Ausblick

Partenen am Fuß der Silvretta-Hochalpenstraße ist der traditionelle Startort der Silvretta Classic Rallye Montafon. Nach drei Fahrtagen kommen die Teams in Schruns ins Ziel – mit einem kleinen, stimmungsvollen Empfang im Zentrum des Montafon

Bergpanorama

Die Strecke im Montafon begeistert die Teams jedes Jahr. In diesem Jahr ist die Traumroute insgesamt 590 Kilometer lang





Begeisterung

Die vielen Zuschauer entlang der Strecke feiern die klassischen Autos. Die Teams genießen die Alpenstraßen im Montafon und in den angrenzenden Gebieten. Die Route führt durch idyllische Täler und über kurvenreiche Passstraßen





Nichts ist so gut, dass man es nicht noch besser machen könnte. Das zeigt sich gleich am ersten Tag bei der klassischen Bergprüfung von St. Gallenkirch nach Gargellen. Die Strecke führt nach wenigen Kilometern auf eine schmale Straße, die zum ersten Mal zur Route der Silvretta Classic Rallye Montafon gehört. Von Gargellen aus geht es im Anschluss auf die Silvretta-Hochalpenstraße. Die Mautstraße der Illwerke wird in diesem Jahr 70 Jahre alt. Am Freitag wartet die längste Etappe auf die Teams. Am Finaltag folgen mit der Mittagspause auf der Alpe Furk in 1200 Metern Seehöhe und der Zielankunft in Schruns, dem Hauptort des Montafon, zwei Highlights der 26. Auflage des Rallyeklassikers.

DONNERSTAG, 4. JULI

In diesem Jahr zeigt sich gleich am ersten Tag der alpine Charakter der Silvretta Classic Rallye Montafon. Die kürzeste Tagesetappe wird am Mittag im kleinen Ort Partenen am Valüllasaal gestartet. Zunächst geht es nach Norden. Von Silbertal aus, wo Zuschauer vor dem Feuerwehrhaus ein geeignetes Plätzchen finden, geht es hinauf nach Bartholomäberg. Nach dem Passieren der Barockkirche geht es wieder hinunter ins Tal, um die Straße nach Latschau zum Lünersee, einem der größten Seen Vorarlbergs, zu erklimmen. Das Pumpspeicherkraftwerk der Illwerke war lange Zeit das größte der Welt.

Danach folgt die Bergprüfung von St. Gallenkirch nach Gargellen bis zum großen Finale des ersten Tages, die Silvretta-Hochalpenstraße hinauf zur Bieler Höhe auf 2037 Meter. Ab etwa 15.00 Uhr rollen dann die Autos durch den Zielbogen in Partenen.

FREITAG, 5. JULI

Um acht Uhr startet die Rallye zur längsten Etappe mit 290 Kilometern: Von Partenen aus führt die Route über St. Anton im Montafon Richtung Arlberg. Über den Flexenpass auf 1773 Metern ü. A. fahren die Teams nach Zürs und Lech. Die nächste Station ist Häselgehr, bevor es auf 1894 Meter hinauf zum Hahntennjoch geht. Danach wartet die Stärkung bei der Mittagspause in der spektakulären Area 47 in Ötztal. Hier bietet sich die Gelegenheit für Zuschauer, die klassischen Autos anzuschauen. Über Fließerau geht es in Zentrum von Landeck mit einer Durchfahrtskon-

DEU
SOL

Rankweil

Dornbirn

ÖSTERREICH

Rankweil

Furkajoch,
1760 m

Damüls

Hochtannberg

Sc

Faschinajoch, 1487 m

Sonntag

FELDKIRCH

Düns

BLUDENZ

VADUZ

LIECHTEN-
STEIN

Tag 3

Sankt Anton i.M.

Tag 1

Tschagguns

Silbertal

Schrungs

St. Gallenki

Gasch

Gargellen

Partenen

Silvretta Hochalpenstraße

Silvretta-Stausee

Silvrettahorn

Piz Bu

SCHWEIZ

DEUTSCHLAND

IN THÖFEN

Jochpass,
1178m

Riedbergpass,
1407m

hröcken

pass
79 m

Lech

Zürs

Valluga

Arlbergpass, 1779 m

kirch

urn

Zeinisjoch

Bielerhöhe,
2037 m

uin

Hoher Riffler

Tag 2

Vesulspitze

Ischgl

Kappl

Parseierspitze

Landeck

See/Paznaun

Hahntennjoch, 1894 m

Imst

Inn

Piburg

Hochjoch

Rofele-Wand

Kaunertaler Gletscher
2750m



ITALIEN

2024
SILVRETTA CLASSIC
RALLYE MONTAFON

10 km



Das Montafon beeindruckt jedes Jahr aufs Neue mit phantastischen Ausblicken

trolle. Gegen 14.00 trifft die Rallye im Ort See (Paznauntal) ein, wo sie beim dortigen Oldtimerclub zu Gast sein wird. Nach einer Pause geht es dann in den letzten Abschnitt über Wirl und den Kops-Speichersee die Silvretta-Hochalpenstraße hinunter zum Zieleinlauf inmitten des traditionellen Därlifestes in Gaschurn. Ab 15.30 Uhr genehmigen sich die Teams und die Zuschauer bei ausgelassener Feier-Stimmung ein erfrischendes Kaltgetränk.

SAMSTAG, 6. JULI

Am Finaltag starten die Teams ab 9.00 Uhr in Partenen mit Kurs auf das Nordic Center in Tschagguns. Über Nenzing führt die Route über das Faschinajoch und das Furkajoch zur Mittagspause ab 11.20 Uhr auf die Alpe Furx mit fantastischem Ausblick ins Tal. Über Göfis mit einer Durchfahrtskontrolle am Rathaus rollen die Klassiker nach Feldkirch. Dort sind sie in der malerischen Altstadt zu erleben. Das Rollende Museum ist unter der Schattenburg zu bewundern. Auch auf dem Leonardsplatz sind die Autos zu sehen. Über Nenzing führt die Route wieder zurück in Montafon. Nach Vandans sind es nur noch wenige Kilometer bis nach Schruns. Der Hauptort des Montafon erwartet die klassischen Autos im Zentrum gleich gegenüber des wiedereröffneten Hotels Taube, wo einst der spätere Nobelpreisträger Ernest Hemingway für zwei Winterurlaube abstieg.

ZU DEINE 24 KULTURVERANSTALTUNGEN



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

MONTAFONER THEATERWANDERUNG

AUF DER FLUCHT



MONTAFON
FESTIVAL
Montafon Tourismus Innovationspreis
Montafoner Tourismus Innovationspreis

15. Juli bis 04. September | GARGELLEN

Nach fast 100 ausgebuchten Vorstellungen und einer beeindruckenden 10-jährigen Spielzeit nimmt Dich das interaktive Stück „Auf der Flucht“ ein letztes Mal mit auf eine eindrückliche Reise in die Vergangenheit. Bei der interaktiv geführten Wanderung „Auf der Flucht“ des Ensembles „teatro caprile“ erleben die Teilnehmer und Teilnehmerinnen eine historisch intensive Zeitreise. Bei dieser einzigartigen Wanderung spüren die Darsteller des Ensembles „teatro caprile“ an unterschiedlichen Spielorten dem Schicksal von flüchtenden Menschen in der NS-Zeit an der österreichisch-schweizerischen Grenze nach.

montafon.at/theaterwanderung

MONTAFONER RESONANZEN

FESTIVAL VERSETZT TAL IN SCHWINGUNG



MONTAFONER
RESONANZEN

01. August bis 07. September | MONTAFON

Hochklassige Konzerte an ungewöhnlichen Veranstaltungsorten: Das Kulturfestival unter der organisatorischen Leitung von Markus Felbalmayer bringt Jahr für Jahr hochkarätige Künstler von Rang und Namen ins Tal, die an authentischen Orten mit ihren Klängen begeistern. Gehör finden dabei unterschiedliche Stilrichtungen – von Bläser, Kammermusik und Jazz bis Volksmusik, Crossover und Orgel.

01. bis 04. August: Bläser | 08. bis 11. August: Jazz

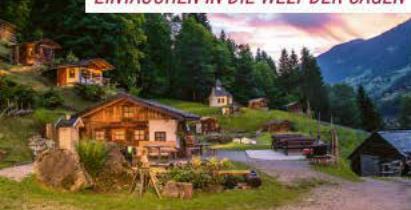
15. bis 17. August: Kammermusik | 23. bis 25. August: Volksmusik

29. August bis 01. September: Cross-Over | 05. bis 07. September: Orgel

montafon.at/montafoner-resonanzen

MONTAFONER SAGENFESTSPIELE

EINTAUCHEN IN DIE WELT DER SAGEN



20. Juli bis 24. August | SILBERTAL

Bei den Montafoner Sagenfestspielen erwachen alte Sagen und Legenden aus dem Montafon auf der Freilichtbühne in Silbertal wieder zum Leben. Das neue Stück „Drusentor Seppeli“ erzählt die Geschichte eines Jungen, der mit seiner Halbwelt-Mutter in den Bergen lebt. In einem idyllischen Dorf mit dem Namen Erzwiesen finden sie Aufnahme und Zuneigung bei Herrn Prenner, der dem Jungen den Namen „Drusentor Seppeli“ gibt. Doch trotz dessen Erfolge in der Fremde kehren Zweifel über seine Herkunft zurück, und er kehrt in seine Heimat Erzwiesen zurück, wo ihn unvorhersehbare Veränderungen erwarten.

sagenfestspiele.at

montafon.at/events

ERINNERUNGEN SCHAFFEN IM **ALPENMOSAIK MONTAFON**

Das Montafon gilt aufgrund seiner besonderen Lage als eine geologisch einzigartige Region in den Alpen und beheimatet die Naturvielfalt großer Teile Europas auf kleinstem Raum. Die drei Gebirgszüge, die das Tal umrahmen, bieten eine bunte Vielfalt an Gesteinen und weisen jeweils eine unterschiedliche Entstehungsgeschichte auf. Über die Jahrtausende hat sich im Montafon eine einzigartige Alpenvielfalt entwickelt, die sich in Flora und Fauna sowie in der Kulturlandschaft des Tales widerspiegelt.



RÄTIKON



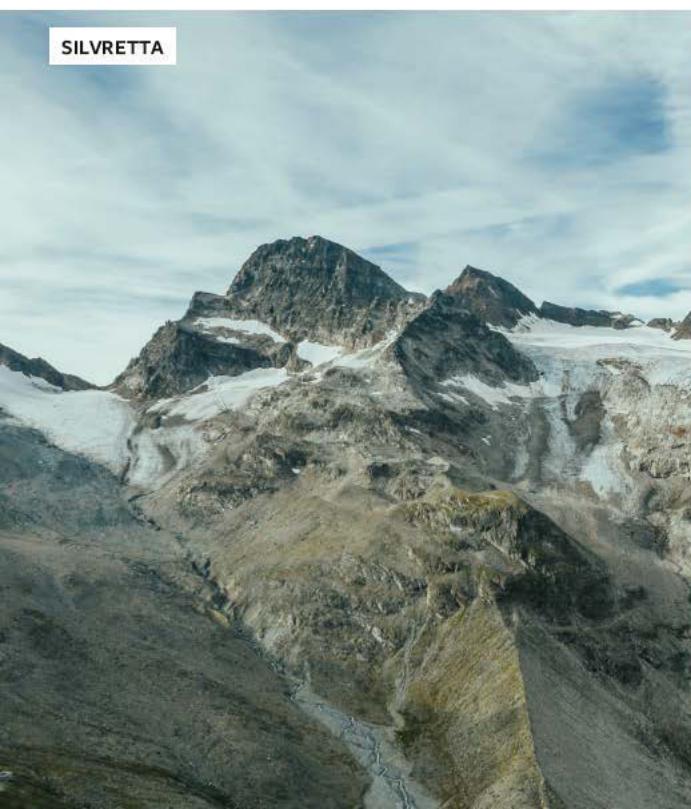
Das Wanderwegekonzept Alpenmosaik Montafon lädt Dich dazu ein, in die zahlreichen Besonderheiten des malerischen Alpentals einzutauchen und die Erlebnisräume - Verwall, Silvretta, Rätikon und Tal - für Dich zu entdecken. Denn jeder dieser vier Erlebnisräume besitzt seinen eigenen unverwechselbaren Charakter und trägt dazu bei, dass das Alpenmosaik Montafon mehr als die Summe seiner Teile ist. Es vereint Geologie, Geschichte und Kultur einer einzigartigen Region und entführt Dich auf eine eindrückliche Reise, bei der Du nicht nur das Montafon, sondern auch Dich selbst besser kennenzulernst.



Mehr Informationen
findest Du auf
alpenmosaik-montafon.at

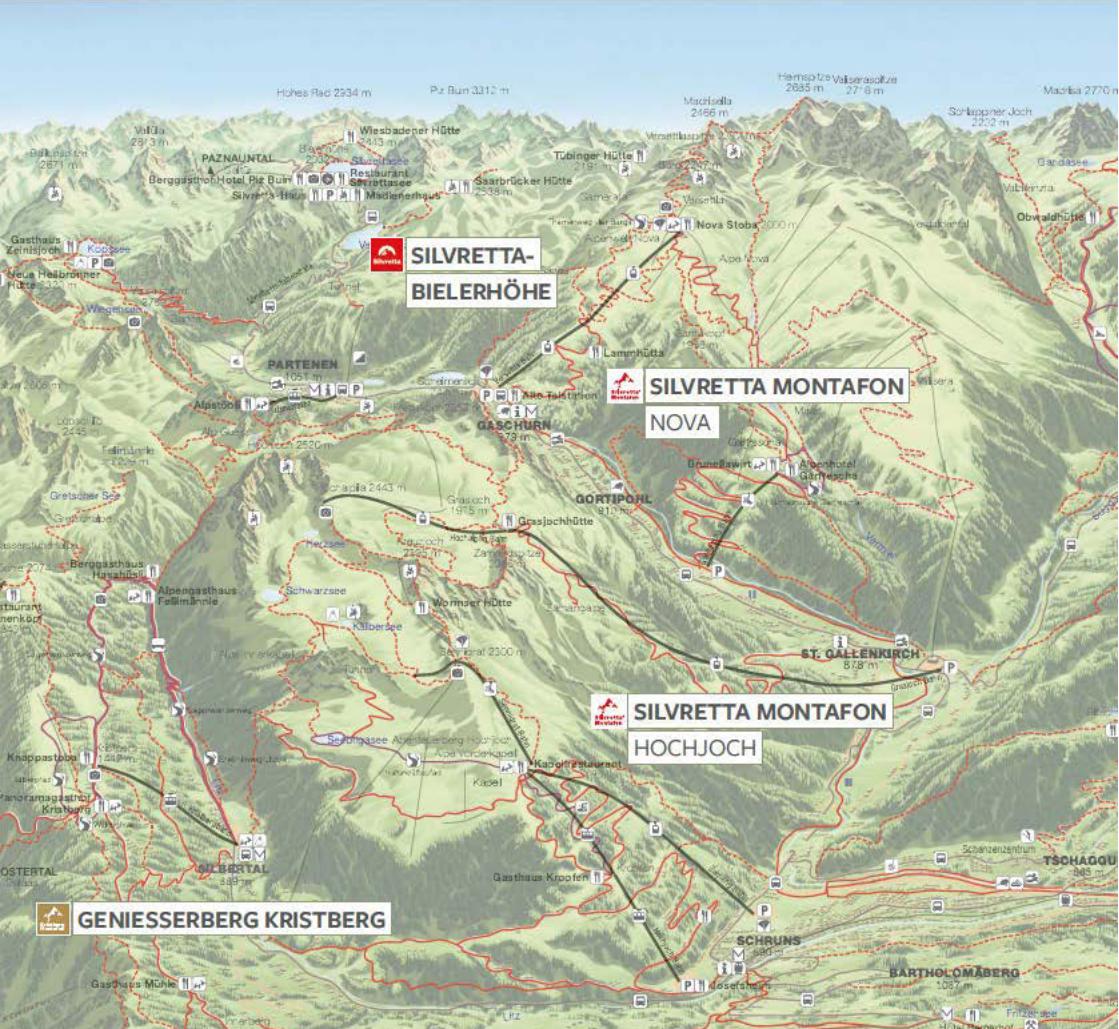


SILVRETTA



Finde zu Dir im stillen Verwall,
setze Grenzen in der wilden Sil-
vretta, tanke Kraft und Lebens-
freude im malerischen Rätikon
und finde Dein Gleichgewicht im
belebten Tal, während Du Erin-
nerungen fürs Leben schaffst.





**GENIESSERBERG
KRISTBERG**



**SILVRETTA-
BIELERHÖHE**



**SILVRETTA
MONTAFON**

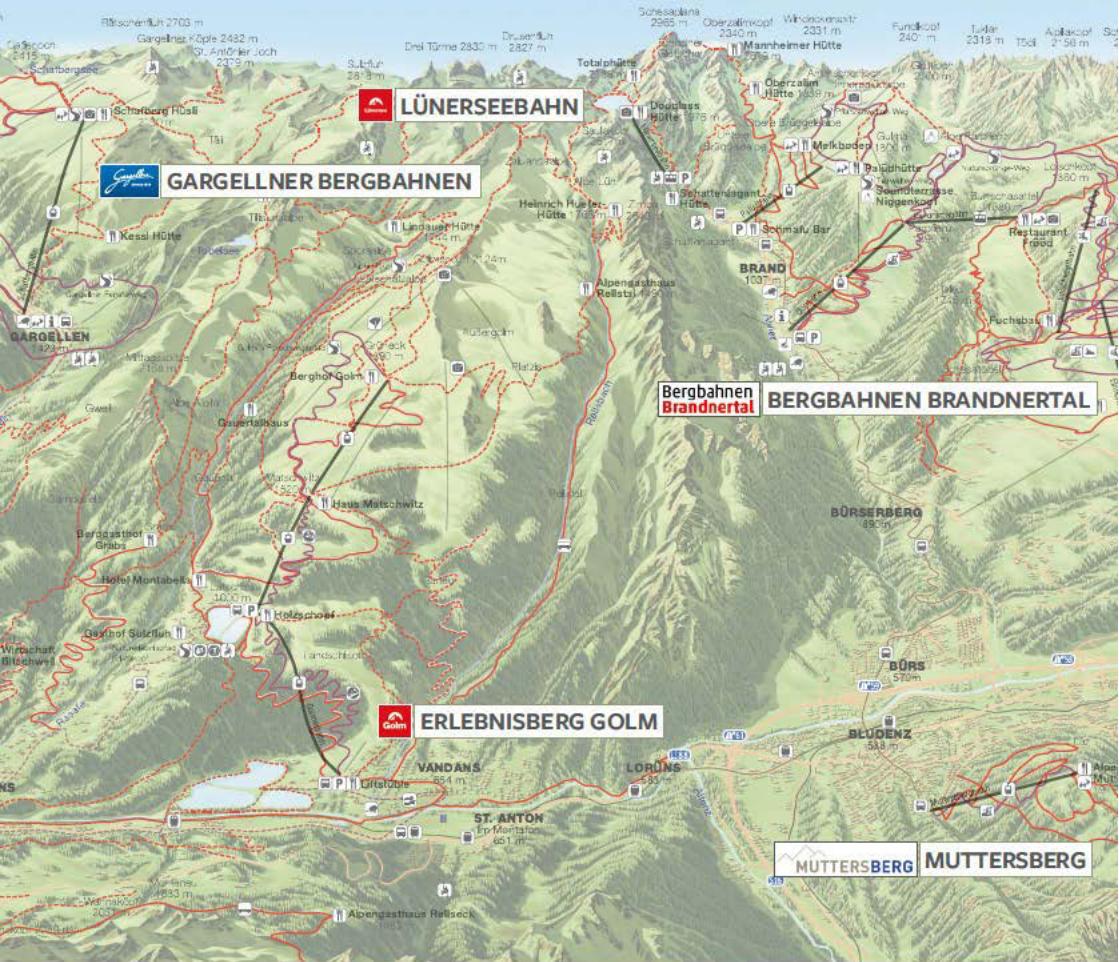


**GARGELLNER
BERGAHNEN**

- Kabinenbahn
- Gondelbahn
- Sesselbahn
- Buslinie
- Bahnhof
- Wanderbus

- Parkplatz
- Tourismusinformation
- Museum
- Schaubergwerk
- Restaurant/Schutzhütte
- Kiosk

- Aussichtspunkt
- Kinderspielplatz
- Europatreppe
- Themenweg
- Waldrutschenpark
- Alpine-Coaster



**ERLEBNISBERG
GOLM**



LÜNERSEEBAHN



**Bergbahnen
Brandnertal**



MUTTERSBERG

- Waldseilpark
- Flying-Fox
- Klettern
- Paragleiten: Start- und Landeplatz
- Bikepark/Biketrail
- Mountaincart/Funsportgeräte

- Tennis
- Golf
- Freibad
- Schanzenzentrum
- Aktivpark

- Sommerbahnbetrieb
- Winterbahnbetrieb
- Wanderwege leicht
- Wanderwege mittel
- Fun und Action

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.

Ihr Fels in der Brandung.

württembergische

**Wir wünschen
allen Teilnehmern
eine unfallfreie
Fahrt.**



Das Beste für Ihren Schatz.

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



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

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 Silvretta Classic Rallye Montafon sind ein Paradebeispiel für diese Handwerkskunst.

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

Ästhetisch ansprechend und höchst funktional: Das Funktions-Poloshirt, das mit bei- gen Akzentleisten und einem Mischgewebe aus 55% Baumwolle, 40% Polyester und 5% Elasthan versehen ist, punktet nicht nur mit ausgezeichneter Atmungsaktivität, sondern auch mit dem erforderlichen Komfort für genussvolle Ausfahrten und Freizeitaktivitäten. Das klassische Basecap-Accessoire, gefertigt aus 100% Baumwolle, schützt vor Sonne und rundet das Bild mit hochwertiger Verarbeitung und detaillierter Veredelungen ab.



HANDWERKS KUNST UND GESCHICHTE

Ob es um das Bedrucken, Besticken oder individuelle Gestalten geht – P+K Textil und CAP10 bringen jede Markenbotschaft mit unvergleichlicher Qualität auf Stoff. Durch langjährige Expertise in Produktion und Veredelung von Textilien ist es möglich, alle Wünsche von Einzelstücken bis zu großen Serien präzise umzusetzen. Mit modernsten Technologien und einem tiefgreifenden Verständnis für Material und Design entstehen in Betzingen bei Reutlingen Produkte, die in Sachen Qualität und Sorgfalt ihresgleichen suchen.

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



Foto: Benjamin Krohn Fotografie





VANTAGE

THRILL. DRIVEN.

Ein Auto, geschmiedet im Feuer von Leidenschaft und angetrieben von der unstillbaren Lust nach kompromissloser Performance. Ein Auto, entwickelt für echte Fahrer, die sich nicht vor Kurven fürchten und das bloße Zahlenspiel ein Relikt der Quartettära ihrer Jugend sein lassen. Und dennoch: 665 PS, 800 Nm, Supersportwagen durch und durch. Wie gemacht für die Silvretta Hochalpenstraße.

Jetzt entdecken bei Aston Martin in München, Stuttgart und Kronberg.



Emil Frey Exclusive Cars

Official government fuel consumption figures in litres/100km (mpg) for the Aston Martin Vantage 2025 Model Year:
WLTP Low 22.3 (12.7); WLTP Medium 11.8 (23.9); WLTP High 9.8 (28.8); WLTP Extra High 10.4 (27.2);
WLTP Combined 12.1 (23.3). WLTP CO2 Emissions 274 g/km



ZF fertigt Getriebe für Maserati- Anwendung nach

*ZF verbindet eine lange und erfolgreiche Partnerschaft mit Maserati:
Seit den 50er Jahren vertraut Maserati auf die Ingenieurskunst von
ZF - fast alle Modelle mit dem mystischen Dreizack wurden seither mit
ZF-Technik ausgestattet. ZF Tradition fertigt für alle Getriebe Ersatzteile
auch in Einzelanfertigung nach, bietet Überholungen und sogar
Komplettaggregate an. Zum 110. Geburtstag der Kultmarke sammelt ZF
Tradition jetzt Vorbestellungen für Nachfertigungen des S5-17 - und für
Restaurierungen bekommen die Kunden sogar ein individuelles Zertifikat.*

Fotos: Maserati, ZF Friedrichshafen AG

Das Unternehmen ZF mit seiner fast 110 Jahre alten Tradition will nicht nur die Zukunft gestalten, sondern auch einen Beitrag zum Erhalt des automobilen Kulturguts leisten. Deshalb sorgt ZF Tradition mit Nachfertigungen von Getrieben und Ersatzteilen dafür, dass Oldtimer auch in Zukunft mit Originalteilen gut fahren. Unter „ZF Tradition“ werden Kompetenzen und Verantwortlichkeiten gebündelt: Hinter der zentralen Anlaufstelle steht ein internes Netzwerk aus Experten, das sich um alle Anfragen rund um ZF-Technik in Oldtimern kümmert. Am Standort Friedrichshafen werden historische Getriebe und deren Ersatzteile nachgefertigt, aber auch Automatgetriebe, Kupplungen und Sperrdifferentiale aufbereitet. Die Abteilung von spezialisierten Fachkräften kümmert sich ausschließlich um Oldtimeraggregate und ist dadurch ein wertvoller Anlaufpunkt für alle Besitzer von historischen Fahrzeugen geworden.

Die Marke Maserati verkörpert wie kaum ein anderer Hersteller bis heute die Dreieinigkeit von Eleganz, Sportlichkeit und Komfort - sie steht für sinnliche Emotion, für pures Understatement als Tradition. So wundert es nicht,

GT-Maserati

Der erste in größerer Stückzahl hergestellte GT-Maserati, der Typ 3500 GT, war mit einem Viergang- und später mit einem Fünfganggetriebe von ZF ausgerüstet (großes Bild)

Getriebe

Montage eines Radsatzes vom S5-17 bei ZF, das Getriebe kann jetzt vorbestellt werden (oben). Bei der Montage ist Präzisionsarbeit gefordert, um das exakte Maß für das Spiel der Wellen zu ermitteln (unten)



dass bei der Getriebetechnik die Italiener schon damals auf deutsche Ingenieurskunst von ZF setzten - und das bis heute tun. Bereits Anfang der 50er Jahre wurden die ersten Getriebe aus Friedrichshafen nach Modena geliefert und dort in den in kleiner Stückzahl hergestellten A6G-2000 eingebaut.

Der erste in größerer Stückzahl hergestellte GT-Maserati, der Typ 3500 GT, war mit einem Viergang- und später mit einem Fünfganggetriebe von ZF ausgerüstet. Etwa 7.500 Exemplare der S4-17-Getriebe wurden für alle Sechs-Zylinder-Fahrzeuge an Maserati geliefert. Seit dieser Zeit wurden nahezu alle klassischen GT-Fahrzeuge von Maserati mit einem ZF-Getriebe ausgerüstet, je nach Motorisierung kamen pro Modell sogar bis zu vier Getriebevarianten zum Einsatz.

Das S5-17 war in sämtlichen 3500 GT-Varianten verbaut, aber auch im Sebring I und II, Quattroporte I sowie dem Mistral. Für dieses Getriebe sammelt ZF Tradition jetzt Vorbestellungen, die nachgefertigten Komplettgetriebe werden dann ab Frühjahr 2025 ausgeliefert werden. Die Nachfertigung der einzelnen Teile stellt immer eine Herausforderung dar, denn die Teile werden in Kleinserienfertigung hergestellt - das entspricht einem Prototypenbau. Damit auch in Zukunft die Ersatzteilversorgung sichergestellt sein wird, hält ZF die wichtigsten Verschleiß- und Ersatzteile lagerhaltig bereit.

Interessenten, die sich ein ZF S5-17 Getriebe sichern möchten, können ihre verbindliche Bestellung für einen Nachbau dieses Getriebes per Mail an:
tradition@zf.com aufgeben.

Maserati 3500 GT

Ein alter Kundenprospekt mit dem Motiv des Maserati 3500 GT (großes Bild)



S5-17

Das S5-17 von ZF war in sämtlichen 3500 GT-Varianten verbaut, aber auch im Sebring I und II, Quattroporte I sowie dem Mistral.



Ein doppeltes Jubiläum



MBIG®

Mercedes-Benz InteressenGemeinschaft e.V.

Die Mercedes-Benz IG feiert als
Silvretta-Stammgast diesmal
„70 Jahre Großer Ponton“.
Ihr blauer 220 S war vor zehn
Jahren das erste Mal am Start



Für den blauen Mercedes 220 S von Martin Obermann aus Gießen sind die Passstraßen im Montafon vertrautes Terrain. Vor zehn Jahren gab die 1956 gebaute Limousine ihr Debüt bei der Silvretta Classic. Zusammen mit sechs Markengenosßen vertritt sie in den österreichischen Alpen auch diesmal wieder die Farben der Mercedes-Benz IG.

Der Club ist Wiederholungstäter bei der Rallye. Anfangs nur Zaungast, startet die MB

IG seit 2013 mit eigenen Teams. Daneben säumen „Begleitfahrzeuge“ von Mitgliedern die Strecke, die zum Schauen und Genießen mit hinunter in den Süden reisen.

Diesmal steht die Silvretta Classic für die Fans des guten Sterns im Zeichen eines ganz besonderen Jubiläums. Gefeiert wird allerdings nicht das „Zehnjährige“ von Martin Obermanns 220er, sondern ein automobilhistorisch wichtiger „Geburtstag“: 70 Jahre Großer Ponton!



Gipfelstürmer

100 PS waren 1956 eine Ansage. Heute dampft der 220 S damit eher gemütlich die Pässe hoch



Streckenposten

Tradition bei der Silvretta: „Begleitfahrzeuge“ der MB IG erwarten den herannahenden Rallye-Tross

Mit dem W 180, so dessen werksinterne Kürzel, hatte Mercedes seinem im Jahr zuvor präsentierten Vierzylindermodell W 120 (fortan „Kleiner Ponton“ genannt) 1954 eine Sechszylinder-Limousine zur Seite gestellt, die als Urvater der späteren S-Klasse gilt. Vom kleinen Bruder übernahm sie nicht nur das für den Stuttgarter Autohersteller damals neue Bauprinzip mit selbsttragender Karosserie in Pontonform, sondern auch die konstruktive Basis, im Daimler-Deutsch „Rahmenbodenanlage“ genannt. Zur Aufnahme des längeren Motors wurde deren Vorbau um zehn Zentimeter gestreckt. Weitere sieben Zentimeter kamen den Passagieren auf der Rücksitzbank zugute. Mehr Platz bot nur der staatstragende „Adenauer“.



Oberklasse

17 Zentimeter mehr Radstand im Vergleich zu den Vierzylindern prägten den Großen Ponton ab 1954

Unter der Haube steckte ein vierfach gelagerter Reihensechszylinder mit 85 PS, der in den Grundzügen vom Vorgänger 220 (W 187) bekannt war. 1956 erstarkte er dank Doppelvergaseranlage auf 100, später auf 106 PS, die dem 4,72 Meter langen Viertrüter zu 160 km/h Höchstgeschwindigkeit verhalfen. Für die Wirtschaftswunderjahre war das ähnlich atemberaubend wie der Preis: Für 12500 Mark hätte man sich damals auch drei VW Käfer kaufen können.

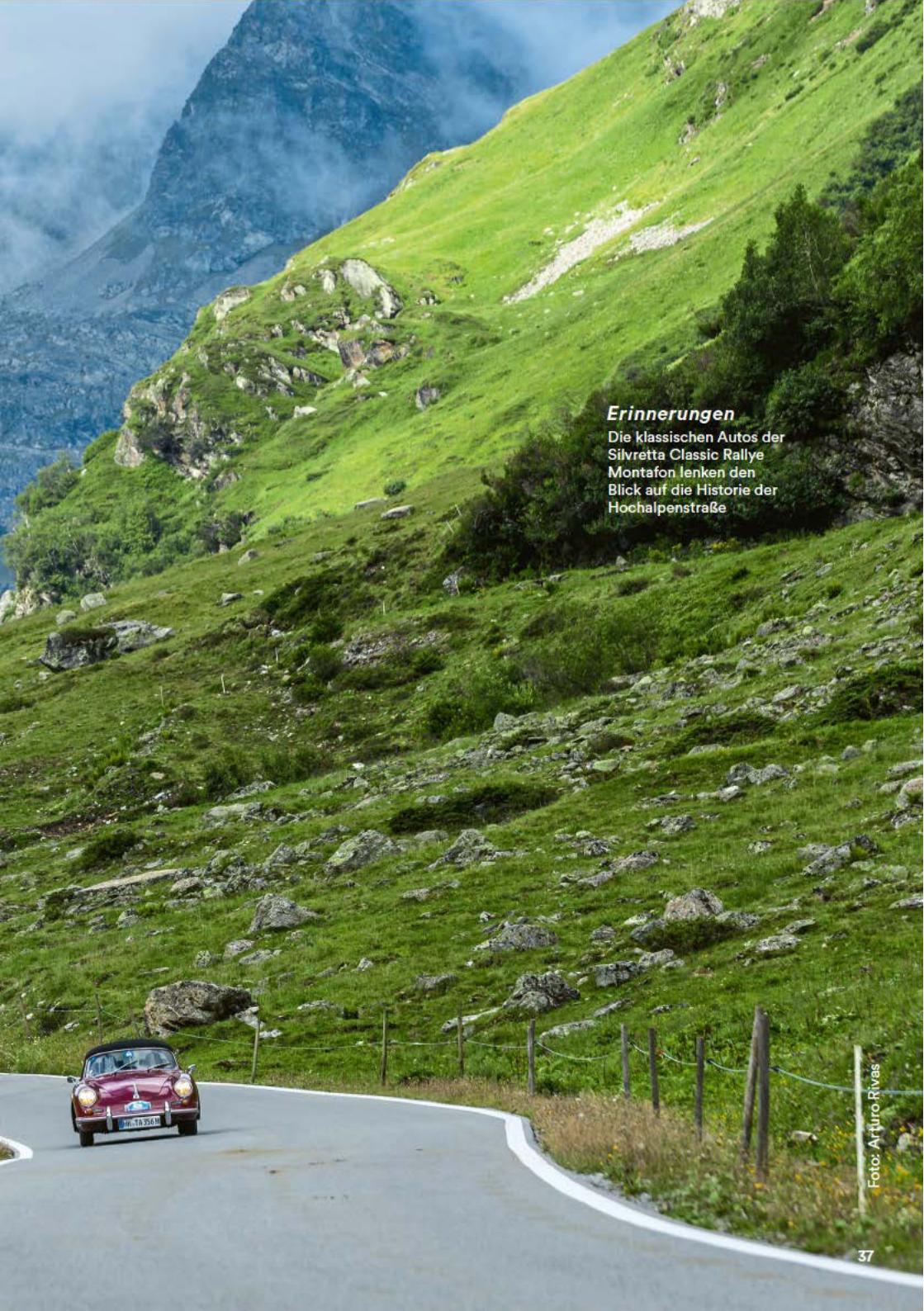
DIE VOLLE BANDBREITE

Die letzten Baujahre 1958 und 1959 krönte das 115 PS starke Einspritzmodell 220 SE (Code W 128), das als Limousine mit 1974 Exemplaren jedoch eine Rarität blieb. In den Coupés und Cabrios der Baureihe hielt sich der Einspritzer bis 1960. Auch diese Fahrzeuge werden im Teilnehmerfeld oder am Rande der Silvretta Classic zu sehen sein, so dass die Mercedes-Benz IG im Montafon die volle Ponton-Bandbreite abbildet.

Bandbreite ist auch sonst Programm bei ihr: Hervorgegangen aus der Interessengemeinschaft Ponton, deckt die MB IG inzwischen alle Nachkriegsbaureihen bis zum „Baby-Benz“ und W 124 ab. Mit über 2500 Mitgliedern ist sie einer der größten Clubs für Freunde des Sterns. *Martin Puthz*

Jubiläum einer Traumstrasse

An Pfingsten 1954 wurde die Silvretta-Hochalpenstraße offiziell eröffnet. Die insgesamt 22,3 Kilometer gehören zu den fixen Strecken jeder Silvretta Classic Rallye Montafon.



Erinnerungen

Die klassischen Autos der
Silvretta Classic Rallye
Montafon lenken den
Blick auf die Historie der
Hochalpenstraße

Die Geschichte der Silvretta-Hochalpenstraße ist gespickt mit Innovationen und internationalen Meilensteinen im Straßenbau. Erstmals dienten Baustraßen eines Kraftwerks als Basis für eine Panoramastraße. Und nie zuvor wurde eine Straße von der Passhöhe herunter ins Tal gebaut.

Hinter den 32 Kehren auf der Westrampe von Partenen hinauf zur Bieler Höhe und dem Weg zwischen der Passhöhe am Silvretta-see nach Wirl im Paznaun steckt eine spannende Entstehungsgeschichte, die bereits in den 30er-Jahren begann. Sie startete mit dem Ausbau der zweiten Kraftwerkstufe Vermunt-Bielerhöhe.

Für diesen Zweck entstand zunächst eine ein Kilometer lange, geschotterte Werksstraße, die als erste „Laufmeter“ der Silvretta-Hochalpenstraße gilt. Diese drei Meter breite Straße verband am Ostufer des Vermuntsees zwei Transportsysteme: einen Schrägaufzug und eine „Höhenbahn“ von Partenen mit einer Materialseilbahn und einer Feldbahn hinauf zur Bielerhöhe.

Über diesen Weg gelangten Maschinen und Material zur Baustelle. Schon in der Bauphase des Wasserkraftwerks gab es die Idee, die geschaffenen Transportwege später auszubauen und touristisch zu nutzen. Einen Anstoß dazu gab die 1935 eröffnete Großglockner-Hochalpenstraße. Bereits im

zweiten Betriebsjahr wurden dort mit rund 375.000 Besuchern drei Mal so viele Nutzer gezählt als ursprünglich kalkuliert. Und das trotz eines erst recht kleinen Bestands an Autos. In Österreich waren damals nur rund 34.000 Pkw und knapp 100.000 Motorräder zugelassen. Lediglich 600 Kilometer der Straßen waren befestigt.

Weil der Weiterbau der Kraftwerksanlagen erst ab 1947 fortgesetzt wurde, verzögerte sich auch der Bau einer Hochalpenstraße. Für die Ostrampe konnte eine ausgebaggerter ehemaliger Viehtrieb von Galtür zur Bieler Höhe genutzt werden. Auf der Westseite dagegen wartete eine große Herausforderung.

ANSPRUCHSVOLL

Zwar bestand auf der Vorarlberger Rampe eine Baulücke zwischen dem Silvretta- und dem Vermuntsee. Aber bis nach Partenen klaffte noch eine sieben Kilometer lange Lücke. In diesem Abschnitt mussten 600 Höhenmeter überwunden werden. Von zwölf eingeladenen Baufirmen traute sich schließlich nur eine die Errichtung dieses Teilstücks zu. So anspruchsvoll war die Aufgabe.

Eine wichtige Vorgabe für die neue Hochalpenstraße als Verbindung von Vorarlberg und Tirol war die Tauglichkeit für den Reisebusverkehr. Eine Zeitung berichtete damals: „Das Omnibusreisen ist heute große Mode. Im Sommer grasen ganze Kolonnen von Om-



Alpiner Klassiker-Aufstieg

In einem offenen Oldtimer wie dem Ford Mustang wird die Hochalpenstraße zum besonderen Erlebnis



Grüne Umgebung

Die Spuren der Bauarbeiten entlang der Straßen sind längst verschwunden

Fotos: Arturo Rivas

Alpiner Straßenbau

Die letzten Kehren der Passstraße vor Vermunt kurz nach der Eröffnung 1955

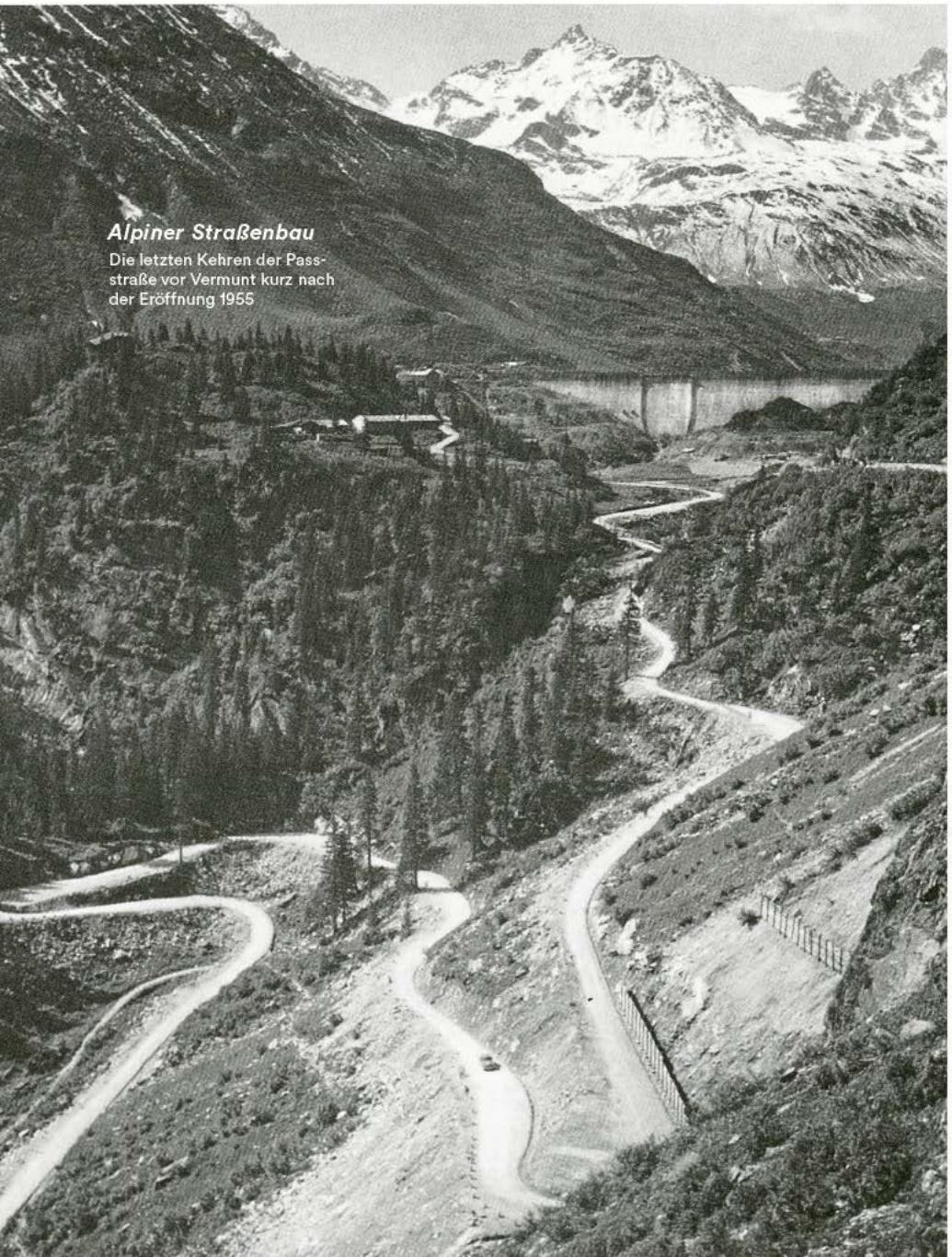


Foto: Illwerke

Impression aus den 50ern

Ein VW Käfer im Kanal aus meter-hohen Schneewänden, gefräst durch gigantische Lawinenkegel



Foto: Illwerke



Reizvolle Kombination

Als der Riley 1934 gebaut wurde, war das Vermuntwerk das größtes Wasserkraftwerk Österreichs



Fotos: Arturo Rivas

Sonnenseite

Die Mautstraße zählt zu den beliebtesten Alpenpässen Österreichs

nibusen die bekannten Alpenstraßen ab.“ Allerdings waren Busse beim Bau dieser Straßen nicht berücksichtigt worden. Die Folge: Zahlreiche Unfälle und der Anstoss, diese Passstraßen für den Busverkehr zu sperren. In der Schweiz überlegte man, für Busse ein Lotsensystem einzuführen.

Das Steilstück der Silvretta-Hochalpenstraße gestalteten die Planer dagegen von vornherein bustauglich. Die geraden Abschnitte waren zwar zunächst nur einspurig mit Ausweichen in Sichtweite ausgelegt. Die Kehren wurden dagegen zweispurig angelegt. Für das Steilstück tüftelten die Planer eine Besonderheit aus: Die durchschnittliche Steigung von zehn Prozent sollte in den 24 Kehren auf fünf Prozent halbiert werden.

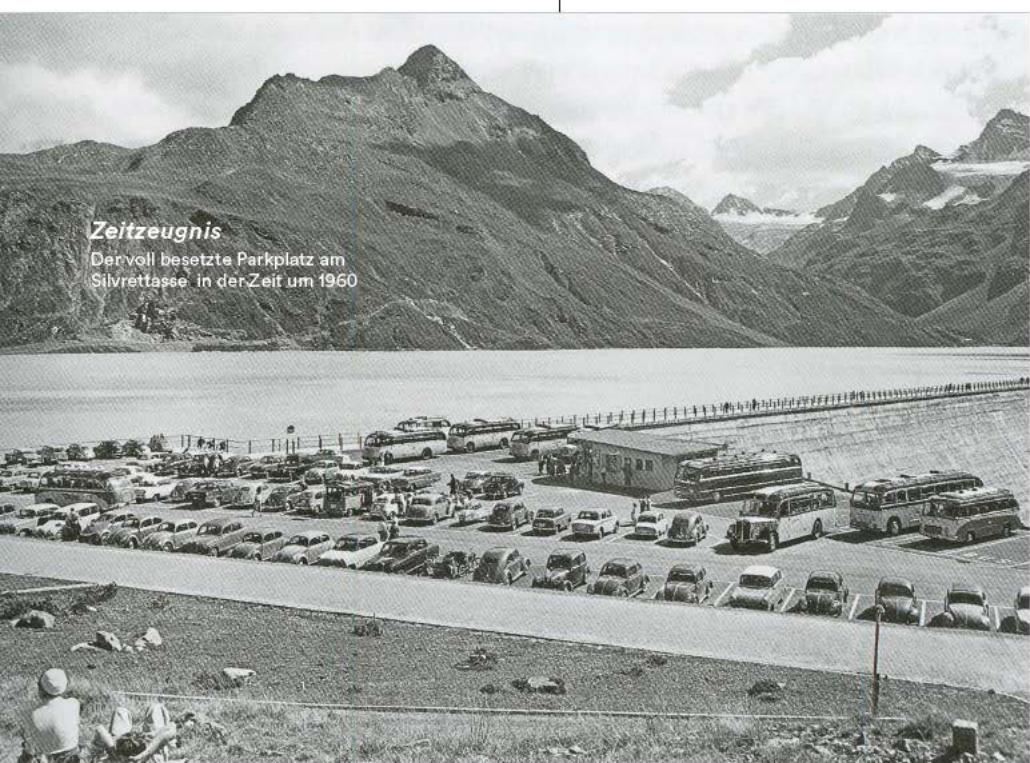
Nun fehlte noch eine Idee für die Umsetzung. August Burtscher, der damalige Baudirektor der Illwerke, schlug vor, einen Bagger zu nutzen. Das Baugerät stand noch am Silvrettasee und sollte für den kostspieligen Rücktransport ins Tal auseinandergesetzt werden. August Burtscher schlug dagegen vor, diesen Bagger für das Freischieben der Trasse bis nach Partenen zu nutzen. So konnten gleich zwei Probleme auf einmal gelöst werden. Der Plan ging tatsächlich auf. So kam es, dass die Silvretta-Hochalpenstraße von oben nach unten gebaut wurde.

Dabei entstand ein spektakuläres Straßenbauwerk, dass in seiner gesamten Anlage be-

wundert wurde: „Keine Stützmauern weit und breit, das Straßenband zieht sich ganz zwangsläufig durch Fels und Geröll, als ob es nichts Natürlicheres gäbe“, schrieb ein Journalist. In nur sieben Monaten wurde das Steilstück gebaut. Auch auto motor und sport berichtete begeistert über die neue Hochalpenstraße und empfahl: „einen nicht einmal halben Tag zusätzlich aufzuwenden, wenn man zwischen Bludenz und Landeck statt der Hauptstraße über den Arlbergpass den weitaus lohnenderen Umweg über die Silvretta wählt.“

KÜHNE ANLAGE

Die Straße sorgte für so viel Aufsehen, dass sie schon vor der Einweihung rege genutzt wurde. Eine Zeitung von 1954 beschrieb die Situation: „Obgleich die Silvretta-Hochalpenstraße erst zu Pfingsten 1954 offiziell eröffnet werden soll, herrscht auf dieser neuen und imposanten Alpenstraße ein reger Verkehr - auf einer Straße, deren kühne Anlage wie kaum eine andere Alpenstraße Automobilisten vor allem aus Deutschland anzieht. Trotz der Verbotstafel, die diese Straße noch sperrt, wurde die Silvretta-Hochalpenstraße schon eifrig befahren.“ Wenn man erwischt wurde, fiel die Strafe allerdings recht human aus. Umgerechnet 1,50 Euro wurden fällig, damals der Gegenwert von vier Päckchen Zigaretten. Die Illwerke hatten früh für die Bekanntheit der Hochalpenstraße gesorgt. Be-



Typisches Bild

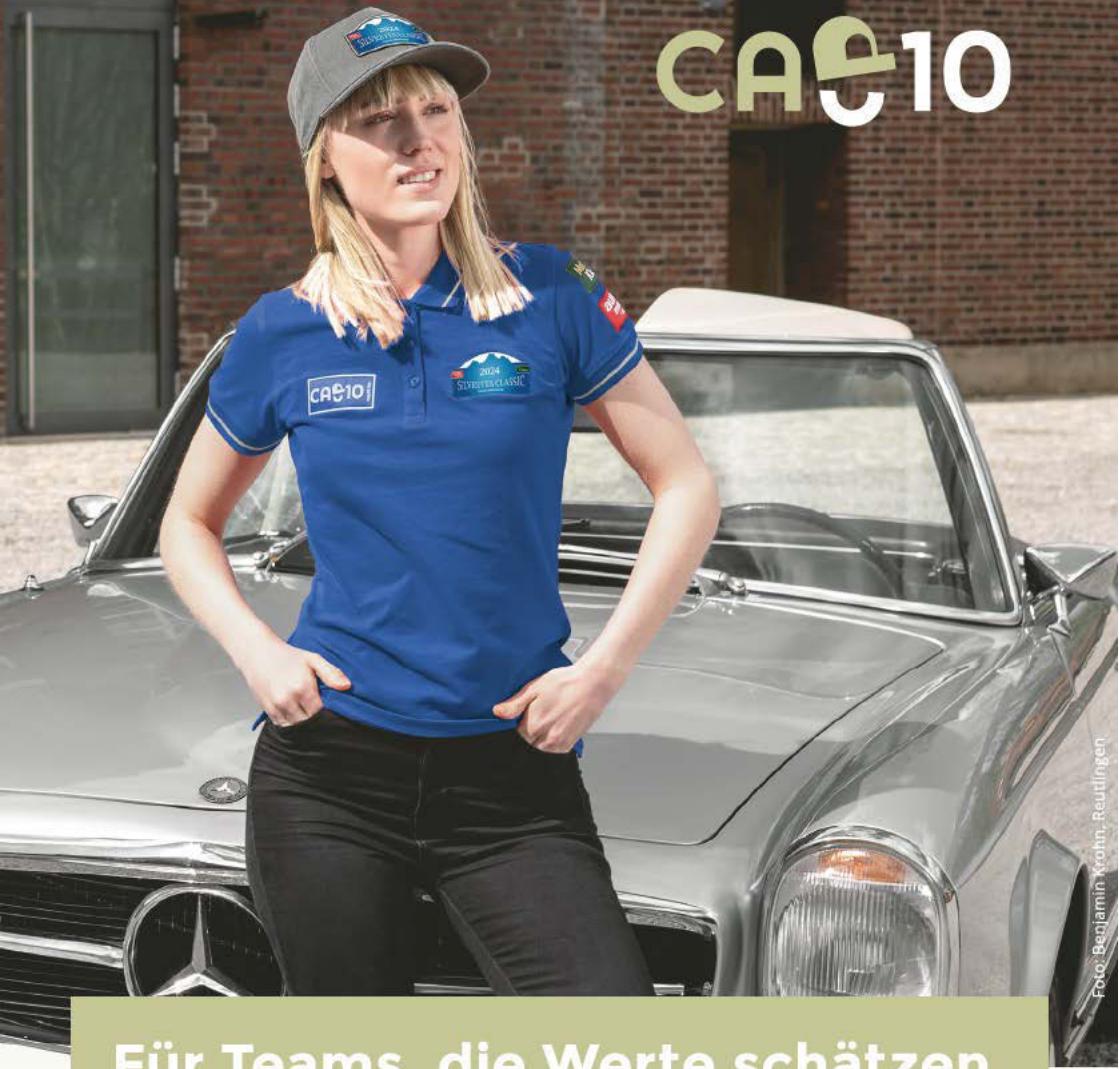
Die Kühe weiden bis zur Fahrbahn der Silvretta-Hochalpenstraße

reits im Oktober 1952 luden sie internationale Pressevertreter zu einer Sonderfahrt ein. Dabei betonte der Bauherr, dass es ohne die bereits vorhandenen und vollauf ausbaufähigen Werkstraßen der Illwerke die Silvretta-Hochalpenstraßen gar nicht gäbe: Sie bezeichneten es als „ein touristisches Abfallprodukt der gewaltigen Investitionen in die Gewinnung von elektrischer Energie“.

BELIEBTES ZIEL

1961 war dann die komplette Silvretta-Hochalpenstraße zweispurig ausgebaut. Mit jährlich 400.000 Benutzern zählt sie heute zu den beliebtesten Alpenstraßen Österreichs – dazu zählen auch die Teams der Silvretta Classic Rallye Montafon mit ihren Klassikern.

CAP10



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

Alles im Griff

Joe Elsensohn kümmert sich nicht nur um den sportlichen Ablauf, sondern arbeitet auch die Strecke für die Silvretta Classic Rallye Montafon aus



Sportlicher Leiter der Silvretta Classic

Seit weit über zehn Jahren lenkt der Vorarlberger Joe Elsensohn die sportlichen Geschicke der Silvretta Classic Rallye Montafon in Österreich.



Jahrgang 1948

Der Chevrolet Thriftmaster ist Joe Elsenohns geliebter Oldtimer. Der Reihensechszylinder des Chevrolet leistet 89 PS, ausreichend für ausgedehnte Touren

Das Haus von Joe Elsenohn in Rankweil ist nicht zu verfehlen. Das knallige Rot seines US-Pick-Ups, der stolz in der Einfahrt parkt, ist schon von weitem gut zu erkennen. Thriftmaster heißt der Chevrolet mit Ladefläche im typischen Design der 40er-Jahre. Joe Elsenohn hat sein Exemplar bis vor zwei Jahren restauriert. Am Steuer seines Chevy genießt der ehemalige Projektleiter der Liebherr-Produktionsstätte in Nenzing seine neu gewonnene Freizeit im Ruhestand. Manchmal steht sein Pick Up auch im Dienst der Silvretta Classic Rallye Montafon. Zum Beispiel, um die neue Strecke der Rallye zu kilometrieren. In diesem Jahr ist das Erstellen des Roadbooks besonders herausfordernd. Denn die Silvretta-Hochalpenstraße wurde



IHR
DAHEIM IN
DEN BERGEN

Sporthotel
Silvretta Montafon



erst spät Mitte Juni wieder geöffnet. Die Mautstraße der Illwerke musste nach einem langen Winter präpariert werden, bevor sie für den Verkehr freigegeben werden konnte. So kann der Thriftmaster erst spät die mit 32 Kehren gespickte westliche Auffahrt von Partenen hinauf zur Bieler Höhe auf 2034 Metern erklimmen.

ERFAHRUNG ZÄHLT

„Manchmal steht sein knallroter Chevy Pick Up auch im Dienst der Silvretta Classic Rallye Montafon. Zum Beispiel, um die neue Strecke der Rallye zu kilometrieren.“

Aber die Routine aus den vielen Jahren in der Organisation der Silvretta Classic Rallye Montafon helfen Joe Elsensohn selbst bei solchen Verzögerungen, ruhig zu bleiben. Die Straßen im Montafon und dem angrenzenden Tirol kennt er aus dem Eff-Eff. Seine Erfahrung beschränkt sich nicht allein auf Classic Rallyes. Der Österreicher war zwölf Jahre lang auch Rennleiter des Porsche-Alpenpokals. Bis 2014 übte er diese Funktion bei den sechs bis acht Rennwochenenden aus, die größtenteils auf Strecken in Österreich, Deutschland, Tschechien und Ungarn ausgetragen wurden. Ursprünglich betreute der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) den Porsche-Alpenpokal, der von einer Vereinigung mehrerer Porsche-Clubs organisiert wurde. Später wechselte die Veranstaltungsserie zum österreichischen Motorsportverband OSK und wurde ab dann als „Internationale Österreichische Porsche Meisterschaft“ ausgetragen.

RC KLOSTERTAL ALS STÜTZE

Seine eigene Motorsportkarriere endete, bevor sie richtig angefangen hatte. Beim zweiten Bergrennen in einem VW Käfer platzte der Traum mit einem Motorschaden. Für eine Reparatur fehlte dem Lehrling damals das Geld. So beschränkte sich Joe Elsensohn fortan auf die Arbeit in der Organisation von Veranstaltungen. Als „freier Mitarbeiter“ stellte er mit dem Rallye Club Klosterthal Slaloms und kleine Rundstreckenrennen auf die Beine. Heute ist der RC die wichtige und verlässliche Stütze bei der Organisation der Silvretta Classic Rallye Montafon. Eine Veranstaltung mit rund 180 Teams gut über eine Strecke von rund 600 Kilometern zu bringen, braucht viele Helfer im Hintergrund.

Aber bei all der Arbeit rund um die Classic Rallye ist Joe Elsensohn auch ein heimatverbundener Genießer geblieben. Er schwört auf die Biere der Genossenschaftsbrauerei Frastanz - kein Wunder, schließlich ist er einer von vielen einheimischen Anteilseignern dieser Vorarlberger Brauinstitution. Beim Abfahren der Route findet er immer wieder Zeit für einen kleinen kulinarischen Abstecher, beispielsweise zur ausgezeichneten Käserei in Schnifis. So lernt man Joe Elsensohn als eine perfekte Mischung aus Routenfinder, Heimatbotschafter und sportlichem Leiter kennen. Eine bessere Besetzung kann man sich für die Silvretta Classic Rallye Montafon eigentlich gar nicht wünschen.



POSTHOTEL TAUBE



Auszeit, die bleibt

Nach Jahren des Dornröschenschlafs wurde das historische Posthotel Taube in Schruns mit viel Gespür renoviert und erweitert. Nun prägt sie sich mit stilvollem Ambiente, kulinarischen Höhenflügen und dem unvergleichlichen Alpgues Spa neu in die Sinne ein. Für Auszeit, die bleibt.

Seit der Erweiterung der Taube vereinen sich im Herzen von Schruns gleich vier Häuser zu einem gastlichen Gesamterlebnis. In den eleganten Zimmern und Suiten lässt sich der Charme klassischer Wohnkultur bis ins Detail erspüren. Edle Echtholztischlermöbel und Natursteinbäder werden in allen Räumen geboten. Einige Unterkünfte sind auch mit eigenem Kamin, privater Sauna oder abtrennbarer Schlafbereichen für Familien mit Kindern zu haben.

Das luxuriöse Alpgues Spa bietet auf mehr als 400 Quadratmetern unvergessliche Spa-Momente. Der traumhaft gestaltete Hotelgarten lädt das ganze Jahr mit beheiztem 16-Meter-Pool und Hot Tub zum Baden ein. Verschiedene Saunen und ein Dampfbad verwöhnen Körper und Seele. Wirklich außergewöhnlich ist der mit Himalayasalz ausgekleidete Ruheraum.

Auch kulinarisch lohnt es sich, die Taube neu zu entdecken. In den Stuben speist man hervorragend à-la-carte. Am Chef's Table servieren Oliver Fleisch und sein Team über Holzfeuer gegrillte Dry Aged Cuts. Das Jagdhaus ist mit seinen Sharing Menüs ein besonderer Tipp für Familien und Freundeskreise. Die „Schurle Halle“ im ehemaligen Postgebäude ist als Tagesbar mit Bistrobetrieb von morgens bis abends einen Besuch wert. Zu späterer Stunde geht es dann ab in die Taubenbar – zum Turteln und Tanzen.

Posthotel Taube Betriebs GmbH | Silvrettastraße 1 | A-6780 Schruns
office@posthotel-taube.at | +43 (0)720 701571

Spitzenuhren für Spitzensieger

UNION GLASHÜTTE stiftet als Uhrenpartner aller Classic Rallyes stilvolle mechanische Zeitmesser für die Sieger der UNION GLASHÜTTE-Wertungsprüfung und an das Gesamtsieger-Team der Rallye. Neben zwei neuen Exemplaren aus der Kollektion Noramis Datum gibt es eine neue, limitierte Edition.

UNION
GLASHÜTTE/SA.

Der Sieger der UNION GLASHÜTTE Wertungsprüfung kann sich auf ein Modell des Belisar Chronograph Limitierte Edition Silvretta Classic 2024 freuen. Dieser Zeitmesser wurde eigens für die Rallye im Montafon entworfen und ist auf nur 200 Exemplare weltweit limitiert. Das Zifferblatt erscheint dank des Sonnenschliffs je nach Lichteinfall glänzend oder matt. Es ist in einem warmen Kupferbraun gehalten und von den Autofarben der 1970er und 1980er Jahre inspiriert. Mattweiße Totalisatoren setzen sich ab, wobei der Minutenzähler im Stil eines Auto-Drehzahlmessers mit rotem Bereich gestaltet ist. Abgerundet wird der Rennsport-Charakter der Uhr durch das schwarze Ledergelenkband mit Racing-Lochung. Das mitgelieferte Edelstahlband zum Wechseln verleiht der Belisar eine noch sportlichere Optik. In Innern tickt das fein dekorierte und in Glashütte von Hand montierte mechanische

Uhrwerk UNG-27.S1 mit Siliziumspirale und einer Gangreserve von mindestens 65 Stunden. Es kann durch den Saphirglasboden bewundert werden.

ELEGANZ UND HISTORIE

Das Gesamtsiegerteam erhält je eine Noramis Datum – entweder mit schwarzem oder silberfarbenen 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 SuperLuminova®-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, Zentralesekunde, Datumsanzeige im Zifferblattfenster, Sekundenstopp

Durchmesser: 40 mm

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden

Wert: 2 400 Euro



UNION GLASHÜTTE Belisar Chronograph Limitierte Edition Silvretta Classic 2024

Werk: UNG-27.S1;

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

Durchmesser: 44 mm

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden
geschraubt

Wert: 3 450 Euro



Foto: privat

„Inzwischen bin ich nostalgischer geworden“

Der dreimalige Österreichische Staatsmeister Achim Mörtl startet zum ersten Mal bei der Silvretta Classic Rallye Montafon.

HERR MÖRTL, IST DIE SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON IHRE ERSTE KLASSIK-RALLYE?

Achim Mörtl: Nein, ich bin immer mal wieder eingeladen worden, zum Beispiel zur Karawanken-Classic. Aber was das Abschneiden angeht, so bin eher bescheiden in meinen Ergebnissen. Das ist für mich eher eine Altersfrage. Als ich noch aktiver Rallyefahrer war, habe ich mich für Klassikrallyes gar nicht interessiert. Aber jetzt im fortgeschrittenen Alter bin ich nostalgischer geworden. Zu meiner aktiven Zeit hatte ich keine besondere Beziehung zu meinen Autos. Leider ist es halt so, daß es einem mit 23 Jahren egal ist, wenn ein Auto verkauft wird, um ein neues, moderneres Rallyeauto zu bekommen. Heute blicke ich jedoch mit etwas Wehmut zurück, die Chance vertan zu haben, mein allererstes Rallyeauto, den Toyota Celica 4WD, oder das erste WRC, den Subaru Impreza WRC98 nicht behalten zu haben.

WAS VERBINDET SIE MIT DER CELICA, DIE SIE BEI DER SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON FAHREN?

A.M.: Eine richtige Verbindung zu meiner Karriere zu diesem Urmmodell der Baureihe gibt es nicht. Aber ich erinnere mich an Achim Warmbold, der mit einem solchen Modell seinerzeit gefahren ist. Diesen Kontakt gibt es natürlich. Außerdem war mein erstes Auto eine Toyota Corolla. Zwischen der Celica 4WD, wie ich sie bei den Rallyes eingesetzt habe, und dem Auto für die Silvretta Classic liegen gute 20 Jahre. Auf die Celica ST aus dem Baujahr 1973 bin ich gespannt. Es freut mich natürlich, dass ich mit einem Klassiker von Toyota fahren darf.

WAS ERWARTEN SIE VON DER SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON?

A.M.: Meine sportlichen Erwartungen sind

„**Auch heute darf man noch gerne Autofahren. Diese Emotion darf es geben.“**

eher nicht so ausgeprägt. Ich freue mich, mit einem brutal lässigen Auto rund um die Silvretta zu fahren. Ich erwarte schöne Tage, an denen ich nette Leute kennenlernen, und das in einer angenehmen Atmosphäre. Außerdem freue ich mich, das Ganze gemeinsam mit Rudi Glass zu erleben, den ich schon lange kenne und schätze.

WIE SIND SIE ZUM MOTOR-SPORT UND ZUM RALLYESPORT GEKOMMEN?

A.M.: Ich wollte schon immer ein Rallyefahrer werden. Das begann Ende der 70er-, Anfang der 80er Jahre: Die Zeit von Walter Röhrl, Henri Toivonen und Markku Alén. Das waren damals Helden. Vielleicht wollte ich das auch werden, so ein Held. Ich habe bewundert, wie die mit 200 durch den Wald fahren. Ich fand die Fahrer lässiger, die risikofreudiger waren.

ALSO WAREN DIESE DREI FAHRER IHRE VORBILDER, IHRE HELDEN?

A.M.: Ja, Walter Röhrl als Weltmeister, Markku Alén mit seinem Charisma. Von Henri Toivonen hing ein Poster in meinem Zimmer. Er hat mich besonders fasziniert. Der Fiat 131 Abarth von Walter Röhrl war mein erstes Modellauto, was ich gebaut habe. Von den Formel-1-Fahrern war es Gilles Villeneuve. Er hat für das Draufgängerum verkörpert.

WAS WAR IHRE LIEBLINGSRALLYE?



Ur-Celica von 1973

Achim Mörtls Dienstwagen für die Silvretta Classic Rallye Montafon

Foto: Toyota

GAB ES DAS ÜBERHAUPT FÜR EINEN RALLYEPROFI?

A.M.: Das war definitiv die Korsika-Rallye, die Asphalt rallye schlechthin. Auch dass Henri Toivonen dort ums Leben gekommen ist, hat mit dieser Bindung zu tun. Ich wollte unbedingt dort fahren. Die Rallye ist der Inbegriff für eine Asphalt-Rallye.

WAS WAR DAS SCHÖNSTE ERLEBNIS IN IHRER RALLYKARRIERE?

A.M.: Ein Supererlebnis war es, wenn ich eine Sonderprüfung perfekt gefahren bin, ich in meinen Flow gekommen und mit dem Auto und Umgebung verschmolzen bin. Das war zum Beispiel beim WM-Lauf in Spanien 2002 so, wo ich eine Top-Fünf-Zeit gefahren bin. Da war ich in einem Flow, wo es nichts anderes gab, nur das Auto, die Straße, die Landschaft und ich. Das war ein Zustand, in

dem Du total verbunden warst, mit dem was Du machst. Das gab es nichts anderes mehr.

WOHER KOMMT EIGENTLICH IHR SPITZNAME „AKIME“?

A.M.: In meiner Kindheit wurde ich von den anderen immer Aki gerufen. Ich war der Aki. Als ich später viel unterwegs war, ist daraus Akime geworden. Das ist dann geblieben.

SIE HABEN IHRE AKTIVE RALLYEKARRIERE BEENDED. WAS MACHEN SIE SEITDEM?

A.M.: Ich biete emotionale Fahrlebnisse für meine Kunden an. Das sind individuelle Fahrtouren, um die Emotion Autofahren zu spüren. Auch heute darf man noch gerne Autofahren. Deshalb biete ich das meinen Kunden an. Diese Emotion zum Autofahren darf es auch heute noch geben.

KURZPORTRÄT ACHIM MÖRTL

Der 53-jährige Kärntner wohnt in Feistritz im Rosental. Er bestritt insgesamt elf Läufe zur Rallye-Weltmeisterschaft und war drei Mal Österreichischer Rallye-Staatsmeister. Achim Mörtl begann 1993 mit dem Rallyesport. Mit 23 Jahren stieg er mit einer Toyota Celica in die Österreichische Rallye-Staatsmeisterschaft ein. Gleich in seiner ersten Saison erreichte er den achten Rang in der Gesamtwertung. Es folgte 1994 die Vize-Staatsmeisterschaft in der Gruppe N für seriennahe Autos und im Jahr darauf ein weiterer zweiter Gesamtrang in der Gruppe-N-Challenge.

Im Jahr darauf feierte seinen ersten Titel als Österreichischer Rallye-Staatsmeister. 1997 startete er zum ersten Mal in der Rallye-Weltmeisterschaft. Er trat bei der Korsika-Rallye an, die gerne auch als Rallye der 1000 Kurven bezeichnet wird. Bis heute bezeichnet er sie als seine Lieblingsrallye. Kein Wunder: Gleich bei seinem ersten WM-Auftritt stellte er

dort mit dem dritten Platz in der Gruppe N international sein Talent unter Beweis. 1999 folgte der zweite Rallye-Staatsmeistertitel in seiner Heimat. In den Jahren darauf stieg er international weiter auf und wurde sogar für die WM-Läufe in Deutschland und Italien der Saison 2002 in das Werksteam von Subaru berufen. 2006 wurde Achim Mörtl erneut Österreichischer Rallye-Staatsmeister.

Dazwischen bestritt Achim Mörtl einige Cross-Country-Rallyes auf dem Motorrad. Mit einer KTM 660R startete er unter anderem in Tunesien und Marokko. Nach einem schweren Unfall bei der Dubai-Rallye wechselte er aber wieder auf vier Räder.

2007 beendete er überraschend seine motorsportliche Laufbahn. Achim Mörtl arbeitet heute als Coach sowohl im Spitzensport als auch im Gesundheitsbereich, betreut mehrere Firmen im Gesundheitsmanagement.

Rallye-Premiere

Mit einer selbst aufgebauten Toyota Celica der Gruppe N begann Achim Mörtl seine Karriere



Fotos: Archiv Achim Mörtl



Rollendes Museum



Zum 26. Mal eröffnet die Motor Presse Stuttgart mit der Silvretta Classic Rallye Montafon ein faszinierendes rollendes Automobilmuseum. Bei der traditionsreichsten Rallye des Medienhauses sind Autos aus einer Zeitspanne von acht Jahrzehnten am Start. Der älteste Wagen, ein Vauxhall Special, stammt aus dem Jahr 1932, eine Zeit, in der die Silvretta-Hochalpenstraße noch in weiter Ferne lag. Jüngstes Auto ist ein Mercedes-Benz SL55 AMG aus dem Baujahr 2002. Schon das Blättern durch den Teilnehmerkatalog lässt die Automobilgeschichte lebendig werden. Gleich im Anschluss an den Teilnehmerkatalog liefert das große Markenlexikon viele interessante Daten und Fakten zu der Historie der wichtigsten Autohersteller.

TEILNEHMER STARTNUMMER 1–6

Dr. Christin Schoch
Eckhardt Giesemann



1

Vauxhall Special

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

Kay Fischer
Roberto Stäblein



2

Bentley „Eddie Hall“ Roadster

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

Andreas Renschler
Christine Renschler



3

Alvis Speed 25 Open Sports Tourer

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1937

Holger Hanle
Sabine Rommel



4

Ford Modell A Pick Up

5,3 Liter, V8, 214 PS, Baujahr 1934

Jürgen Nowak
Heike Nowak



5

Volkswagen Käfer Cabrio

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 34 PS, Baujahr 1953

Heinz Haskamp
Barbara Haskamp



6

Jaguar XK 120 DHC

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 118 PS, Baujahr 1953

TEILNEHMER STARTNUMMER 7–12

Nakul Duggal
Dr. Dirk Walliser



7

BMW 327/28 Cabriolet

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

Team ZF

Wei Jianjun
Tigger Xu



8

Audi V8 Automatik

4,2 Liter, V8, 284 PS, Baujahr 1991

Team ZF

Danilo Teobaldi
André Engelke



9

BMW 2000 C

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

Team ZF

Stefan Schmitt
Iris Schöttler

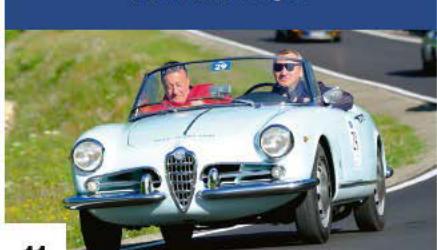


10

Ferrari F355 Spider F1

3,5 Liter, V8, 380 PS, Baujahr 1999

Markus Eiberger



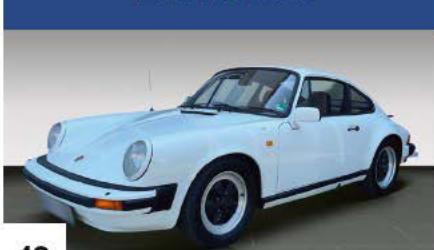
11

Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce 750

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1959

Team MAC Jeans

Team MAC Jeans



12

Porsche 911 SC

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 204 PS, Baujahr 1983

Team MAC Jeans

TEILNEHMER STARTNUMMER 13–18

Markus Neser
Stefan Albrecht



13

BMW 3,0 CS

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

Udo Mahlberg
Jeanette Speiser



14

Porsche 356 Carrera 1500 GS

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

Dr. Manfred Knerr
Dr. Roland Kutzner



15

Porsche 356 A Carrera 1500 GS

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 110 PS, Baujahr 1955

Nicolaus Hirsch
Andrea Hirsch

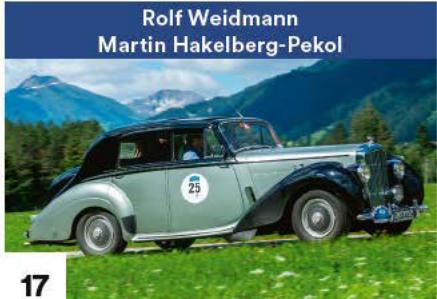


16

Austin-Healey 100/4 (BN1)

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

Rolf Weidmann
Martin Hakelberg-Pekol

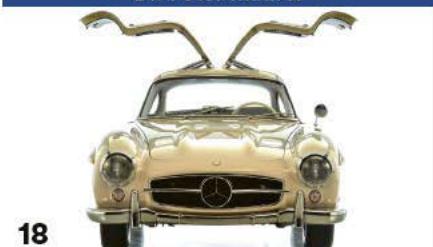


17

Bentley R-Type

4,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1955

Karlheinz Kögel
Dr. Peter Maurer



18

Mercedes-Benz 300 SL Coupé (W198)

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 214 PS, Baujahr 1955

Team HLX

TEILNEHMER STARTNUMMER 19–24

Thomas Ammann
Dr. Götz Geiges

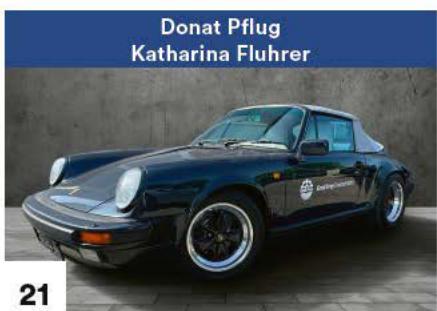


19

Porsche 911 E Targa

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

Donat Pflug
Katharina Fluhrer



21

Porsche 911 Carrera Cabrio

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 236 PS, Baujahr 1988

Team Emil Frey Deutschland

Mimoun Tahiri
Badr Chennouf



23

Ford Mustang Convertible

4,7 Liter, V8, 202 PS, Baujahr 1966

Team Emil Frey Deutschland

Claudia Vogt
Bernhard Linnenschmidt



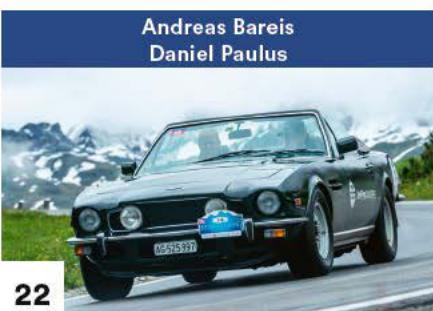
20

Ford Mustang Convertible

4,7 Liter, V8, 184 PS, Baujahr 1966

Team Emil Frey Deutschland

Andreas Bareis
Daniel Paulus



22

Aston Martin V8 Volante (Series 2)

5,3 Liter, V8, 305 PS, Baujahr 1986

Team Emil Frey Deutschland

Elena Wascher
Tom Langhoff



24

Ford Mustang Convertible

4,7 Liter, V8, 184 PS, Baujahr 1965

Team Emil Frey Deutschland

TEILNEHMER STARTNUMMER 25–30

Clemens Hirschfeld
Lucas Baschnagel



25

Jaguar E-Type Roadster

4,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 269 PS, Baujahr 1966

Team Emil Frey Deutschland

Tobias Rohrmeier
Marcel Neurode



27

Jaguar E-Type Coupé

5,3 Liter, V12, 276 PS, Baujahr 1971

Team Emil Frey Deutschland

Delf Schmidt
Thomas Muhr



29

Porsche 911 Targa 993

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

Team Emil Frey Deutschland

Barbara Wershoven
Ralph Wershoven



26

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

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

Team Emil Frey Deutschland

Sascha Kwiatkowski
Dr. Georg Fronja



28

BMW Z1

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 175 PS, Baujahr 1989

Team Emil Frey Deutschland

Nicholas-John Dunning
Mike Watermann



30

Porsche 911 Targa

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 31–36

Thomas Dederichs
Victoria Müller-Donné



31

Jaguar XK 140 DHC

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

Christian Köppen
Gabi Köppen



32

Volkswagen Golf GTI

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

Hans-Martin Obermann
Martin Puthz



33

Mercedes-Benz 220 S

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 106 PS, Baujahr 1956

Dr. Jürgen Hogrefe
Dr. Brigitta Hogrefe



34

Mercedes-Benz 220 SE

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1960

Ulrich Wegenast
Kim Wegenast

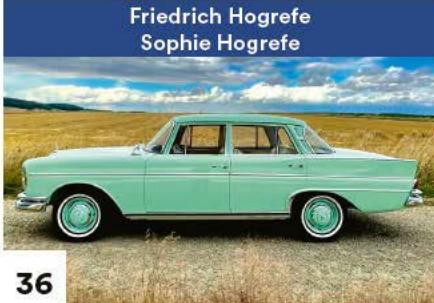


35

Mercedes-Benz 220 SE

2,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1960

Friedrich Hogrefe
Sophie Hogrefe



36

Mercedes-Benz 300 SE

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1965



Wir zählen
jeden Buchverkauf

mediacontrol

Hier finden Sie unsere Charts:



stern

DER SPIEGEL

börsenblatt



BuchMarkt

Das Ideenmagazin für den Buchhandel

Spektrum
DER WISSENSCHAFT

manager
magazin

#BookTok

TEILNEHMER STARTNUMMER 37–42

Tobias Schneider
Alexandra Schneider



37

Mercedes-Benz 280 SE

5,0 Liter, V8, 240 PS, Baujahr 1969

Ulrich Rossaro
Joachim Janot



38

Austin-Healey 100 M

2,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 135 PS, Baujahr 1956

Petr Fiala
Tomas Fiala



39

Austin-Healey 100/4

2,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1956

Manfred Belik
Gabriela Belik



40

MG A 1500

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 68 PS, Baujahr 1957

Manfred Feldhaus
Monika Brochtrup



41

BMW 507

3,2 Liter, V8, 150 PS, Baujahr 1957

Michael Fabich
Guido Haarmann



42

Aston Martin DB 2/4 MkII FHC

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 142 PS, Baujahr 1957

TEILNEHMER STARTNUMMER 43–48

Léon Meyers
Alix Meyers



43

Austin-Healey 3000 Mk I (BN7)

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

Julia Kraeplin
Wolfram Kraeplin

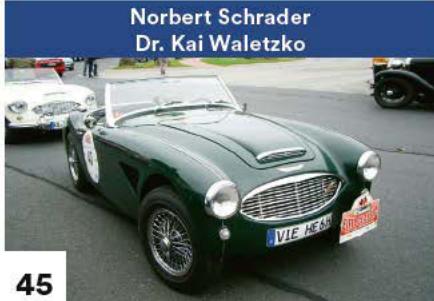


44

Porsche 356

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 60 PS, Baujahr 1959

Norbert Schrader
Dr. Kai Waletzko



45

Austin-Healey 3000 Mk I

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

Heinz Rudolf
Horst Bruehmann



46

MGA 1600

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1959

Wilhelm Middelberg
Silke Middelberg



47

Alfa Romeo 1750 GTV

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 114 PS, Baujahr 1968

Dr. Stefan Krauss
Sabine Krauss



48

Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabriolet

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 49–54

Robert Hehn
Reiner Nolden



49

Intermeccanica Indra

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

Nikolaus Kinzler
Martina Pinkepank



50

Mercedes-Benz 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1961

Bruno Lenherr
Fernand Schlumpf



51

Alfa Romeo 2000 Touring Spider

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 85 PS, Baujahr 1959

Eberhard Spies
Torsten Schulz

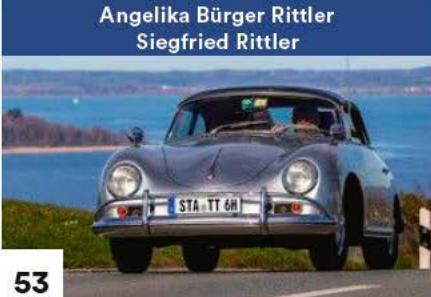


52

Austin-Healey 3000 MkI

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 124 PS, Baujahr 1959

Angelika Bürger Rittler
Siegfried Rittler



53

Porsche 356 A 1600 Super

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

Thomas Kübler
Peter Koch



54

Austin-Healey 3000

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 124 PS, Baujahr 1960



Ihr Autohändler in Paderborn



Unser aktuelles Fahrzeugangebot finden Sie hier:

info@reller-automobile.de

Tel.: 0 52 51 69 42 40

Steinbruchweg 16-22
33106 Paderborn



TEILNEHMER STARTNUMMER 55–60

Marco Martelosio
Diana Martelosio



55

Fiat 1500 Coupé

1,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 90 PS, Baujahr 1960

Andreas Hartmann
Christopher Frey



56

Maserati 3500 GT Vignale

3,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 230 PS, Baujahr 1960

Ewald Sprey
Gabi Sprey



57

Porsche 356 A T2

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Baujahr 1957

Christian Bangemann
Dr. Jan Becker



58

Porsche 911 Carrera 3.2

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

Hubertus Bettenworth
Ralf Böcker



59

Opel Ascona B 400 Rally

2,4 Liter, 4-Zyl. Reihe, 250 PS, Baujahr 1981

Team Reller Automobile

Günther Gang
Rita Gang



60

Porsche 356 B Super 90 Cabrio

1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 90 PS, Baujahr 1960

Team Reller Automobile

TEILNEHMER STARTNUMMER 61–66

Usama Sabbagh
Andreas Tütting



61

Mercedes-Benz 280 SL R 107

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 171 PS, Baujahr 1987

Team Reller Automobile

Stefan Brinkmann
Zaneta Osak



62

Mercedes-Benz 300 SL Roadster

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

Team Reller Automobile

Florian Jahnke
Uwe Grett



63

Mercedes-Benz 280 SL R 107

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 171 PS, Baujahr 1981

Team Reller Automobile

Ralf Reller
Linda Silber



64

Mercedes-Benz 300 SL Roadster

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

Team Reller Automobile

Ferdinand Brautmeier
Beate Stemmller



65

Mercedes-Benz 280 SE 3,5 Coupé

2,8 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1971

Team Reller Automobile

Daniel Neferu
Emil Christescu



66

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 171 PS, Baujahr 1970

Team Reller Automobile

TEILNEHMER STARTNUMMER 67–72

Heike Weisser
Stefanie Polasek



67

Porsche 356 B Cabrio

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

Raimund Wendt
Dieter Beyer



69

BMW Z8

4,9 Liter, V8, 400 PS, Baujahr 2000
Team Reller Automobile

Michael Brühl
Richard Wehmann

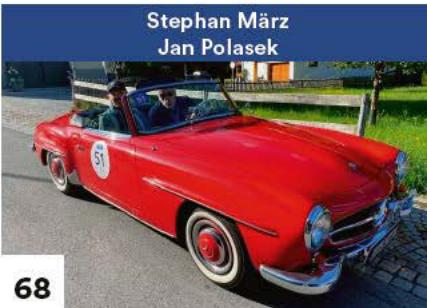


71

Mercedes-Benz 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1961

Stephan März
Jan Polasek

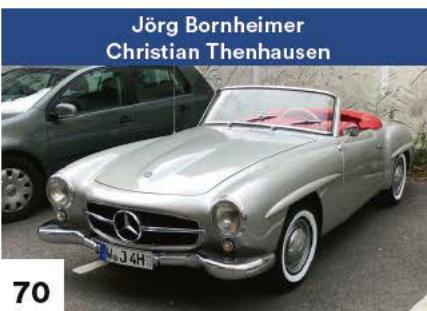


68

Mercedes-Benz 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1959
Team Reller Automobile

Jörg Bornheimer
Christian Thenhausen



70

Mercedes-Benz 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1955
Team Reller Automobile

Elmar Kloke
Isabelle Kloke



72

Mercedes-Benz 190 SL

3,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1961



GTÜ-Team Seipelt

Unsere amtlichen Leistungen:

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

Öffnungszeiten Prüfstelle:

Montag – Freitag: 9.00 -18.00 Uhr
Samstag nach Vereinbarung

**Gerne sind wir Ihr Ansprechpartner
rund ums Kraftfahrzeug!**

Ingenieurbüro Seipelt GmbH
Portitzer Straße 65 A
04425 Taucha

Fon: 034298 67321
www.gtue-seipelt.de

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 73–78

Tomas Kohut
Heike Kiese



73

Mercedes-Benz 190 SL

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

Dietmar Harsveldt
Heidi Harsveldt



74

Mercedes-Benz 280 SE 3,5 Liter Cabrio W111

3,5 Liter, 8-Zyl. Reihe, 200 PS, Baujahr 1970

Nadja Kiese
Alexander Stark



75

VW 1302 LS Theo Decker Cabriolet

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

Patrick Collé
Tanja Heirens



76

Porsche 356 Super 90

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

Martin Sagmeister
Victoria Sagmeister



77

Jaguar E-Type

3,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 269 PS, Baujahr 1962

Jörg Schubert
Kirstin Schubert



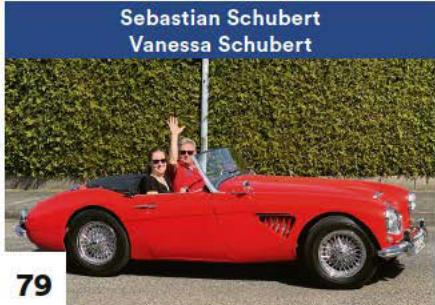
78

Jaguar E-Type

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 79–84

Sebastian Schubert
Vanessa Schubert

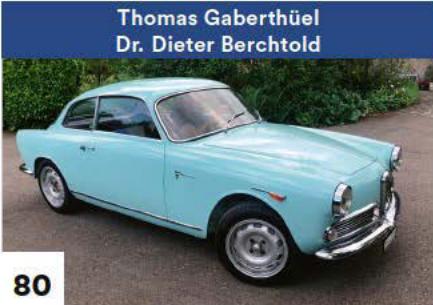


79

Austin-Healey 3000 Mk II (BN7)

4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 260 PS, Baujahr 1967

Thomas Gaberthüel
Dr. Dieter Berchtold



80

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

1,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1962

Hartmut Schöbel
Iris Schöbel



81

Volkswagen 1200 Käfer

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

Dieter Münch
Ulrich Fischer

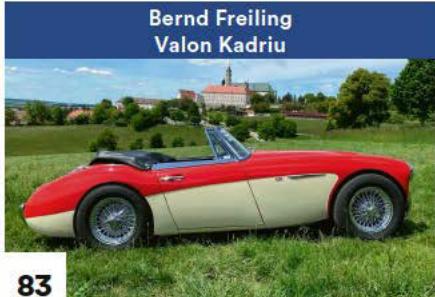


82

Alfa Romeo 2600 Spider

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

Bernd Freiling
Valon Kadriu



83

Austin-Healey 3000 MkII (BJ7)

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 1332 PS, Baujahr 1963

Dr. Clemens Albrecht
Dr. Tanja Albrecht



84

Ferrari 330 GT 2+2

4,0 Liter, V12, 300 PS, Baujahr 1964

TEILNEHMER STARTNUMMER 85–90

Dr. Thomas Frank
Dr. Doris Frank



85

Porsche 356

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

Patrick Schneider
Eveline Lydorf-Schneider



86

Porsche 356 C

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

Thomas Natschläger
Peter Gastager



87

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“

2,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1964

Team Yellow Fox

Marcus Wiemers
Oscar Wiemers



88

Porsche 911 T

2,4 Liter, 6-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1972

Team Yellow Fox

Udo Kupka
Silke Hellmund



89

BMW 325i Cabriolet (E30)

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

Team Yellow Fox

Bernd Ostmann
Frank Klaas



90

BMW 2800 (E3)

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

Team E3 Collection

TEILNEHMER STARTNUMMER 91–96

Dr. Christian Zschocke
Julian Zschocke



91

BMW 3.0S (E3)

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1972

Team E3 Collection

Christopher Kammerer
Ines Kammerer



93

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“

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

Carlo Bianchi
Prof. Dr. Stephan Härtle



95

Chevrolet Corvette Sting Ray

5,4 Liter, V8, 300 PS, Baujahr 1965

Hans-Jörg Götzl
Prof. Dr. Hansjörg Grützmacher



92

BMW 3.3 Li (E3)

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

Team E3 Collection

Jean Lorang
Erny Mattiussi



94

Porsche 911 (SWB)

2,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1965

Jan Weizenecker
Jessica Thön



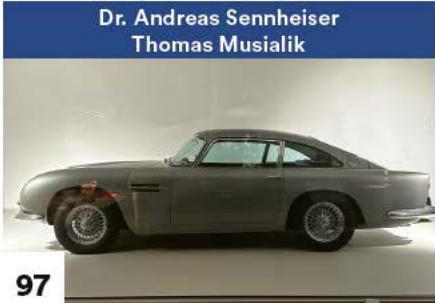
96

Volvo P 1800S

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1965

TEILNEHMER STARTNUMMER 97–102

Dr. Andreas Sennheiser
Thomas Musialik



97

Aston Martin DB 5

4,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 286 PS, Baujahr 1965

Gerhard Witzany
Astrid Witzany



98

Maserati Sebring 3700 GTIS

3,7 Liter, 6-Zyl. Reihe, 245 PS, Baujahr 1966

Benjamin Gentsch
Andreas Bickel



99

Shelby GT 350

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

Friedrich Müller
Sabine Johannsen



100

Alfa Romeo 2600 SZ

2,6 Liter, 6-Zyl. Reihe, 151 PS, Baujahr 1966

Mirko Roßkamp
Peter Reininghaus

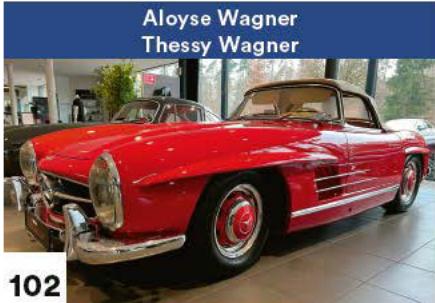


101

MGB GT

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

Aloyse Wagner
Thessy Wagner



102

Mercedes-Benz 300 SL

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



GRILLSTAR DE

your home of BBQ



Deutschland's größter
ONLINE-SHOP
FÜR GRILL & BBQ

Grillgeräte

Gasgrill, Holzkohlegrills, Keramikgrills, Elektrogrills,

Campinggrills, Oberhitzegrills, uvm.

Grillzubehör

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

Gewürze & Saucen

Rubs & Saucensets, Marinaden, internationale Saucen, uvm.

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

Exklusiver 15% Rabattcode*:

SILVRETTA15

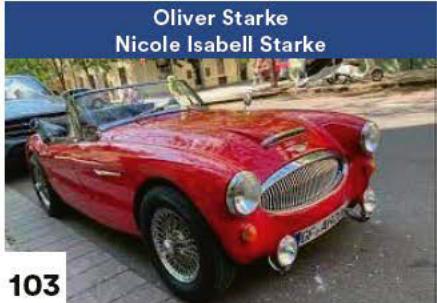
Jetzt einlösen auf:

www.grillstar.de

*Ausgenommen Gutscheine, Bücher & rabattierte Artikel

TEILNEHMER STARTNUMMER 103–108

Oliver Starke
Nicole Isabell Starke



103

Austin-Healey 3000 Mk3

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 124 PS, Baujahr 1967

Dr. Erich Zanders
Stephanie Zanders



104

Porsche 912

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

Michael Schweitzer
Stefan Cerchez



105

Volvo Amazon

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

Robert Schneider
Birte F. Schneider

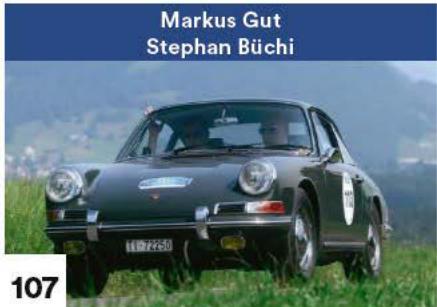


106

Mercedes-Benz 250 SL Pagode

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1968

Markus Gut
Stephan Büchi



107

Porsche 912 Coupé

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

Frank Haun
Jan Constantin Haun



108

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 109–114

Jörg Nusser
Lars Kuhn



109

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1968

Ondrej Hajek
Oldrich Hajek



110

Porsche 911 E

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

Dr. Stephan Mumenthaler
Oliver Ehinger



111

Alfa Romeo GTV 1750 105.44

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 114 PS, Baujahr 1968

Dr. Thomas Hodler
Jürgen Dienst



112

Triumph TR5

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1968

Hans Burkhardt
Peter Lustenberger



113

Alfa Romeo Giulia Super

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

Jiri Vlasak
Jakub Vlasak



114

Mercedes-Benz 280 SL

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 115–120

Dr. Oliver Vietze
Kristiane Vietze



115

Porsche 911

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

Martin Fischedick
Kornelia Fischedick

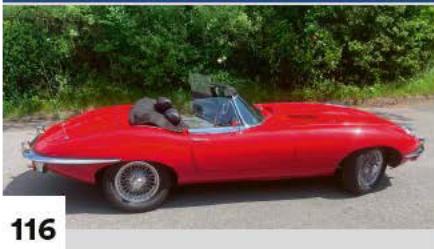


117

Mercedes-Benz 280 SE 3.5

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

Dr. Joerg Westphal
Stefan Rott



116

Jaguar E Type OTS

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

Adrian Metzler
Norbert Hassler



118

Ford Mustang 302 Boss

5,0 Liter, V8, 290 PS, Baujahr 1970

Joachim Zorn
Valentina Maier



119

Chevrolet Corvette (C3)

5,7 Liter, V8, 190 PS, Baujahr 1979

Team UNION Glashütte

Jürgen Papst
Pit Papst



120

Porsche 911 (964)

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

Team UNION Glashütte

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 121–126

Werner Ziegler
Fabian Ziegler



121

Porsche 911 (996)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 345 PS, Baujahr 2003
Team UNION Glashütte

Andreas Wischniewski
Uwe Reichenbach



123

Porsche 911 Carrera 2 (964)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1993
Team UNION Glashütte

Thomas Breitkopf
Christine Senftleben



125

BMW 3.0 CSI

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

Maximilian Kropf
Markus Kropf



122

Porsche 911 Cabrio (993)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 285 PS, Baujahr 1996
Team UNION Glashütte

Balazs Ferenczi
Michael Stockton



124

Porsche 911 S Targa

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 165 PS, Baujahr 1977
Team UNION Glashütte

Patrik Skála
Jan Skála



126

Porsche 911 E Targa

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 127–132

Maik Bangert
Bianca Bangert



127

Jaguar E-Type
5,3 Liter, V12, 276 PS, Baujahr 1971

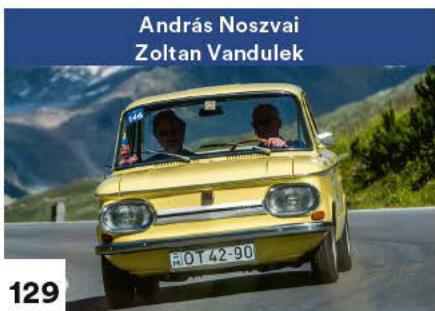
Thoralf Volkens
Marius Seppmann



128

Alfa Romeo Giulia GT Veloce
2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 190 PS, Baujahr 1971

András Noszvai
Zoltan Vandulek



129

NSU 1000 C
1,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 65 PS, Baujahr 1971

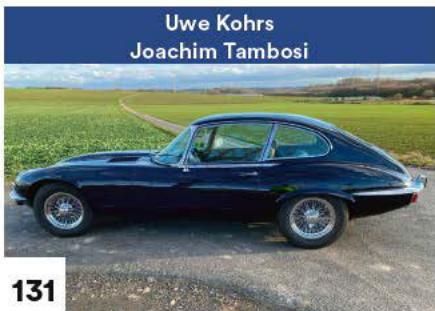
Peter Lentl
Harald Lentl



130

Mercedes-Benz 450 SL (R107)
4,5 Liter, 8-Zyl. Reihe, 224 PS, Baujahr 1972

Uwe Kohrs
Joachim Tambosi



131

Jaguar E-Type
5,3 Liter, V12, 262 PS, Baujahr 1972

Konstantin Marquardt
Frank Jürging



132

Alfa Romeo GT Junior
1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 110 PS, Baujahr 1972

TEILNEHMER STARTNUMMER 133–138

Stefan Schambeck
Stephan Hofmeister



133

Jaguar E-Type Serie 3 V12

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

Sören Polster
Torsten Hille



134

Ferrari 365 GT4 2+2

4,4 Liter, V12, 448 PS, Baujahr 1972

Hendrik Witsch
Gabriele Hackenberg



135

Triumph TR6

2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 98 PS, Baujahr 1972

Dr. Josef Kouba
Andreas Lorenz



136

Alfa Romeo GTV 2000

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

Achim Mörtl
Rudolf Glass



137

Toyota Celica Coupé ST

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 86 PS, Baujahr 1973

Team Toyota Deutschland

Dr. Ralph Geuther
Dr. Gerd Brüggemann

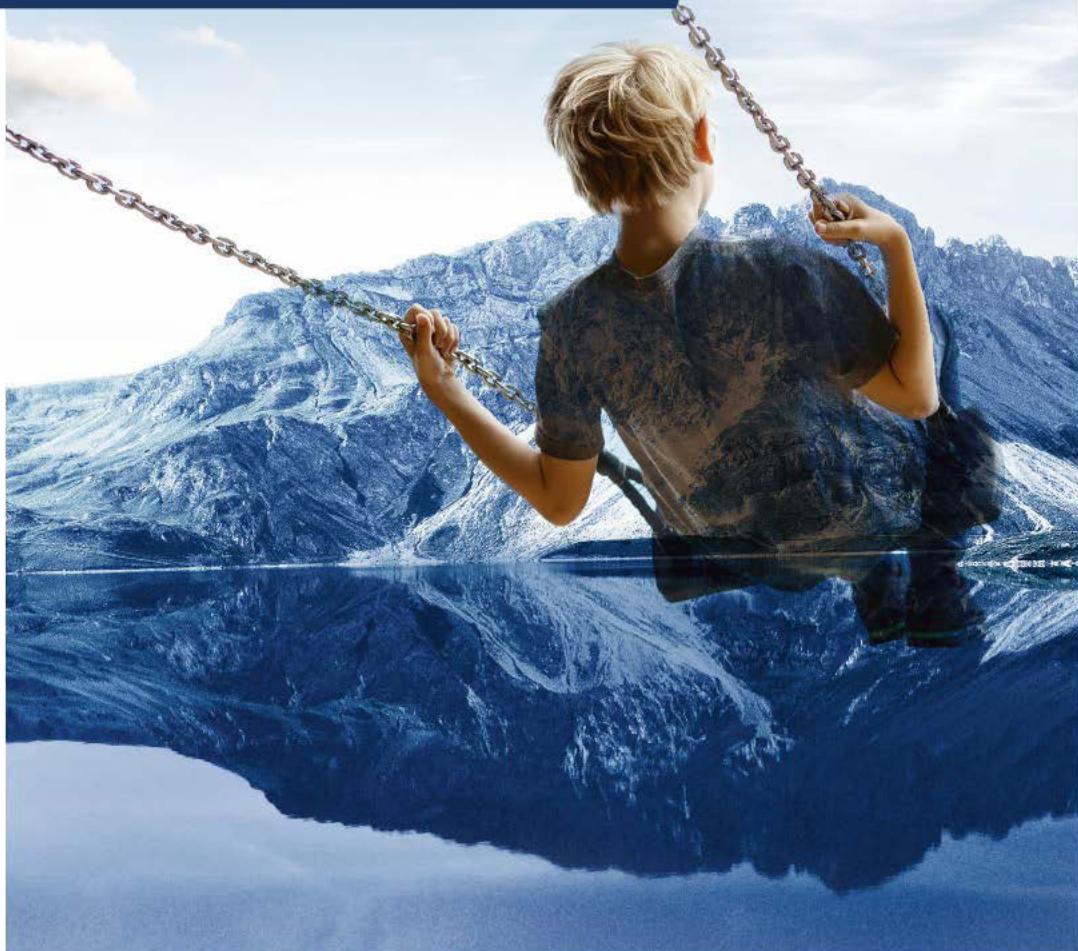


138

Porsche 911 Targa

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

Vorarlberg schöpft seine Energie aus erneuerbaren Quellen.



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

illwerke  **vkw**
Energie für Generationen.

TEILNEHMER STARTNUMMER 139–144

Hartwig Petersen
Gunnar Herrmann



139

Ford Escort RS 2000 Mk1

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 137 PS, Baujahr 1975

Harald Heinz
Dr. Susann Jacobs



140

Porsche 911 Carrera 3.0

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

Jens Seipelt
Sylke Seipelt



141

Opel Kadett C City

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 60 PS, Baujahr 1976

Robert Wiest
Dr. Anna Wiest Fleischhauer



142

Porsche 911 Turbo

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

Bernd Therre
Tamara Veith



143

Fiat 124 CS Spider

1,7 Liter, 4-Zyl. Reihe, 118 PS, Baujahr 1977

Helmut Göggel
Johannes Schug



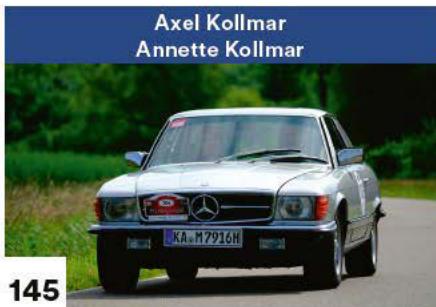
144

Mercedes-Benz 280 SLC

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 145–150

Axel Kollmar
Annette Kollmar



145

Mercedes-Benz 450 SLC 5.0

5,0 Liter, V8, 240 PS, Baujahr 1979

Pasztor Tamas
Eva Bata



146

Alfa Romeo Spider

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 130 PS, Baujahr 1978

Dr. Jörg Pfeil
Ulrike Pfeil



147

Ferrari 308 GTS

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

Dimitrios Tassikas
Christopher Brinkmann



148

Mercedes-Benz 380SLC

3,8 Liter, V8, 218 PS, Baujahr 1980

Norbert Arnoldy
Axel Sihr



149

Ferrari 308 GTSi

3,8 Liter, V8, 205 PS, Baujahr 1981

Immanuel Kutschera
Jutta Kutschera



150

Mercedes-Benz 380 SLC

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 151–156

Wolfgang Brass
Frank Holthaus



151

Alpine A310V6

2,7 Liter, V6, 150 PS, Baujahr 1982

Jens Hohenbild
Bettina Petsch



152

Talbot Matra Murena

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

Bernd Schulte
Anette Gernert



153

BMW 635 CSi

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

Manfred Tietz
Sandra Tietz



154

Porsche 911 SC

3,0 Liter, 6-Zyl. Boxer, 254 PS, Baujahr 1983

Lars Harsveldt
Laura Grasbon

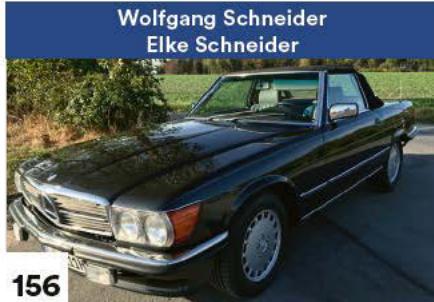


155

Mercedes-Benz S123

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 184 PS, Baujahr 1983

Wolfgang Schneider
Elke Schneider



156

Mercedes-Benz 560 SL

5,6 Liter, V8, 230 PS, Baujahr 1986



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

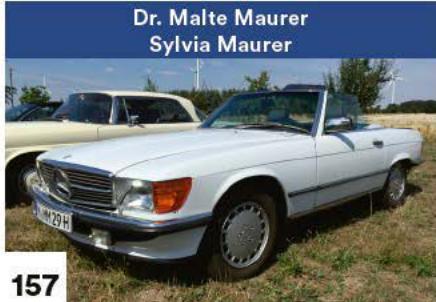
Kasteler Straße 3
65203 Wiesbaden

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

info@tinte-im-blut.de

TEILNEHMER STARTNUMMER 157–162

Dr. Malte Maurer
Sylvia Maurer



157

Mercedes-Benz 560 SL (Japan)

5,5 Liter, V8, 231 PS, Baujahr 1986

Christian Mehl
Natalia Mehl

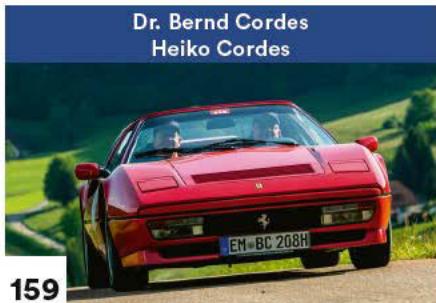


158

Ferrari 328 GTS

3,2 Liter, V8, 270 PS, Baujahr 1986

Dr. Bernd Cordes
Heiko Cordes

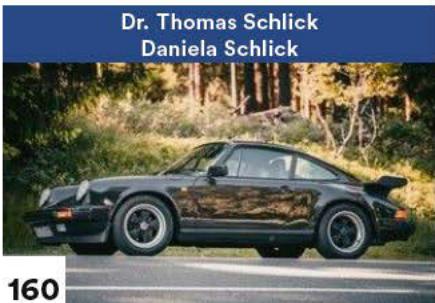


159

Ferrari 208 GTS Turbo

2,0 Liter, V8, 254 PS, Baujahr 1987

Dr. Thomas Schlick
Daniela Schlick

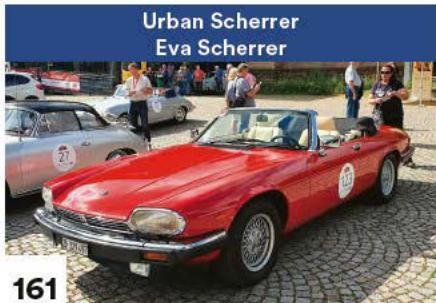


160

Porsche 911 Carrera G50

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, Baujahr 1987

Urban Scherrer
Eva Scherrer

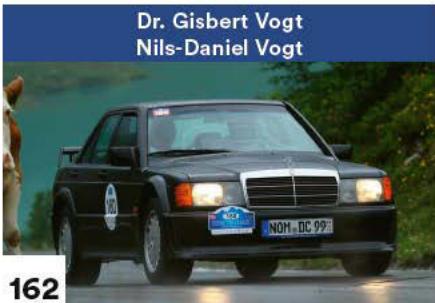


161

Jaguar XJS V12 Convertible

5,3 Liter, V12, 215 PS, Baujahr 1988

Dr. Gisbert Vogt
Nils-Daniel Vogt



162

Mercedes-Benz 190E 2.5-16V EVO 1 (AMG)

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 163–168

Arthur Schwab
Sieglinde Barnickel



163

BMW 850 Ci
5,0 Liter, V12, 300 PS, Baujahr 1991

Peter Seßler
Cornelia Kaufmann



164

BMW M3 Cabrio
2,3 Liter, 4-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1991

Frank Robert Rübesame
Jens Robert Rübesame



165

Porsche 911 Carrera 2 Cabrio Typ 964
3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1991

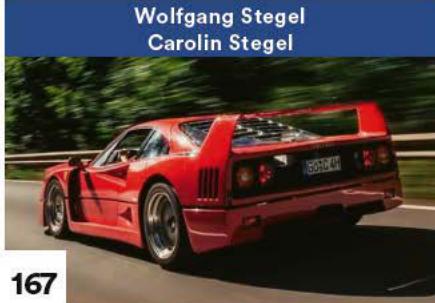
Horst Randecker
Norbert Lehmann



166

Porsche 911 Speedster
3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1989

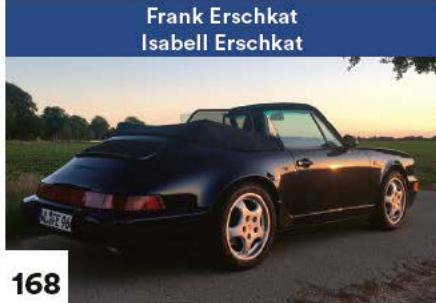
Wolfgang Stegel
Carolin Stegel



167

Ferrari F40
3,0 Liter, V8, 478 PS, Baujahr 1991

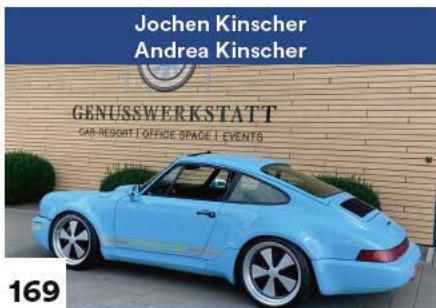
Frank Erschkat
Isabell Erschkat



168

Porsche 911 Carrera 2
3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 250 PS, Baujahr 1992

TEILNEHMER STARTNUMMER 169–174



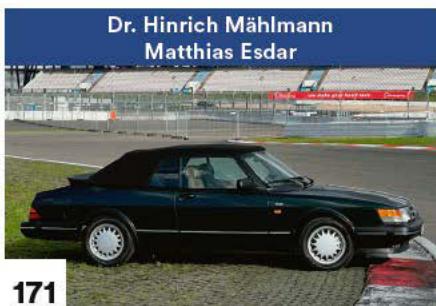
Porsche 964 WTL

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



BMW Z8

4,9 Liter, V8, 400 PS, Baujahr 2002



Saab 900 Turbo 16V Cabriolet

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 141 PS, Baujahr 1992



Porsche 911 Turbo

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, 360 PS, Baujahr 1993



Mercedes-Benz SLK 230

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

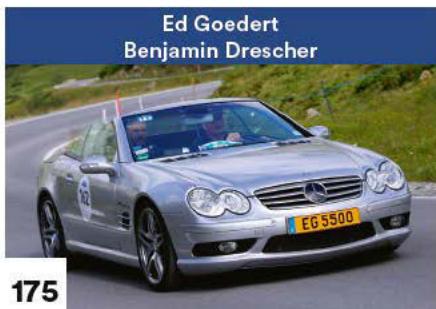


BMW Z8

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

TEILNEHMER STARTNUMMER 175–176

Ed Goedert
Benjamin Drescher

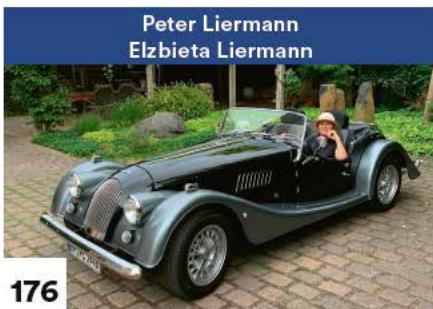


175

Mercedes-Benz SL 55 AMG

5,4 Liter, V8, 507 PS, Baujahr 2002

Peter Liermann
Elzbieta Liermann



176

Morgan Plus 8

4,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 2002

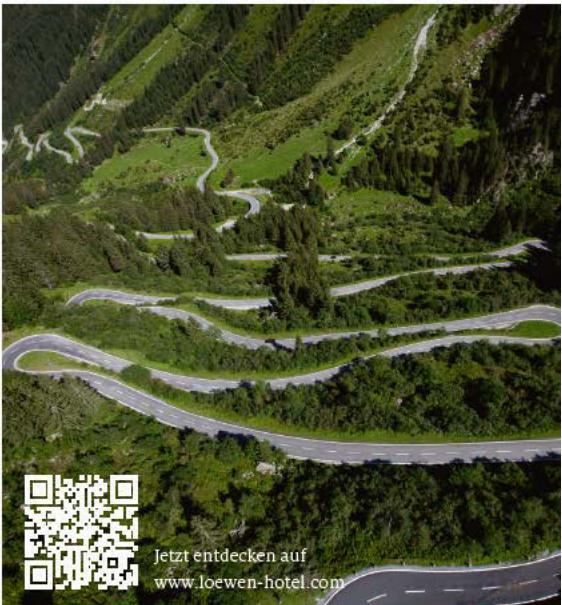
FAHRGENUSS AUF HOCH-TOUREN

Das Montafon und seine atemberaubende Umgebung warten darauf, von Ihnen erkundet zu werden – und das am besten auf zwei bis vier Rädern. Das Löwen Hotel Montafon bildet den perfekten Ausgangspunkt für unvergessliche Touren durch die malerische (Berg-)Landschaft. Für Autoclubs bieten wir maßgeschneiderte Pakete und unterstützen Sie gerne bei der Organisation Ihrer Touren. Erleben Sie Fahrgenuss auf Hoch-Touren und entdecken Sie das Montafon mit all seinen Facetten.



Hotel Löwen Schruns GmbH · Silvrettastraße 8 · A- 6780 Schruns
T +43 5556 7141 · info@loewen-hotel.com · www.loewen-hotel.com

 Löwen Hotel  @loewenhotel #meinLoewenHotel



Jetzt entdecken auf
www.loewen-hotel.com



DAS GROSSE *MARKEN-* *LEXIKON*

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



ABARTH

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



AC

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



ADLER

Die von Heinrich Kleyer 1880 in Frankfurt gegründeten Adler-Fahrradwerke stellten 1900 ihr erstes Auto vor – mit fortschrittlichem Kardanantrieb. Schon bald gehörte Adler zu den bedeutendsten Automobilherstellern im deut-

schen Reich und bot sowohl kleine als auch luxuriöse Wagen an, die als zuverlässig und langlebig galten. Bemerkenswert waren der Standard 6 von 1927, der bereits hydraulische Vierradbremsen besaß, oder der 1932 erschienene Junior mit Frontantrieb. Eine Sensation war der 1937 vorgestellte 2,5 Liter mit Stromlinienkarosserie, bekannt als Autobahn-Adler. Im Sport war Adler vorwiegend bei Zuverlässigkeit- und Dauerfahrten präsent und setzte Ende der dreißiger Jahre, wie etwa in Le Mans, Autos mit Stromlinienkarosserien ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die Autoproduktion nicht mehr in Gang. Bis 1957 wurden noch Motorräder gebaut.



ALFA ROMEO

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



ALLARD

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

MARKEN-LEXIKON

und 1961 entstanden diverse Sportwagen, Roadster und Rennwagen mit Ford- und Jaguar-Motoren, die sogar Siege bei der Rallye Monte Carlo einfuhren. Letztes Modell war der Palm Beach.



ALVIS

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

AMERICAN LA FRANCE

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



ASTON MARTIN

1914 begannen Lionel Martin und Robert Bamford mit dem Automobilbau. Ein Sieg beim Aston-Clinton-Bergrennen war der Anlass, fortan Fahrzeuge un-

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



AUDI

August Horch verließ nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat die Horch-Werke und rief 1909 in Zwickau eine neue Marke ins Leben – Audi, die lateinische Übersetzung des Namens Horch. Eine symbolisierte Eins thronte bald als Markenzeichen auf dem Kühler – Sinnbild für die Qualität dieser Wagen. Der nach dem Ersten Weltkrieg gebaute Typ M mit Sechszylindermotor fand viel Beachtung, war aber zu teuer. 1932 wurde Audi Teil der Auto Union. Dem Audi Front mit Vorderradantrieb folgte 1938 der viel versprechende Audi 920 mit Heckantrieb, aber der Krieg vereitelte den Erfolg. 1940 wurde der letzte Audi gebaut, doch im Jahr 1965 griff die Auto Union in Ingolstadt den Markennamen wieder auf. Mit dem Audi 100 ab 1968, der damals eine Marktlücke traf. Ein Jahr später übernahm Volkswagen die Marke und verschmolz sie mit NSU. Mit dem Audi quattro (ab 1980) und dem A8 (ab 1994) entwickelte sich der Hersteller zu einer der deutschen Premiummarken. Heute genießt Audi ein sportlicheres und fortschrittlicheres Image als je zuvor. Daran haben die insgesamt 13 Le-Mans-Siege (2. Platz in der ewigen Bestenliste hinter Porsche) ab 2000 einen entscheidenden Anteil.



AUSTIN

Nachdem Herbert Austin bei Wolseley als Direktor gearbeitet hatte,

stellte er 1906 sein erstes eigenes Auto auf die Räder. Bis zum Ersten Weltkrieg konzentrierte er sich auf größere Wagen mit Motoren von fünf bis neun Liter Hubraum. Doch der Erfolg kam mit den Kleinwagen wie dem 1922 präsentierten Austin Seven, der in zahlreichen anderen Ländern in Lizenz gebaut werden sollte, und aus dem auch der BMW Dixi entstand. Bis zum Zweiten Weltkrieg stellte Austin sehr konservativ konstruierte Vier- und Sechszylinderwagen her. Nach dem Tod von Austin 1941 leitete Leonard Lord die Firma, die im neuen Modell Sixteen erstmals einen ohv-Motor (Ventile im Zylinderkopf) verwendete. 1952 schlossen sich Austin und Morris zur BMC (British Motor Corporation) zusammen. Ein Trumpf war der kleine A30 Seven, dessen Motor auch den Morris Minor antrieb. 1959 wurde dann der Mini vorgestellt, der zur Legende werden sollte. Die Austin-Modelle der 60er- und 70er-Jahre blieben in Deutschland Außenseiter. Einen größeren Erfolg konnte das Unternehmen, das längst zu Leyland gehörte, mit dem Metro von 1980 landen – wiederum ein Kleinwagen. In der 1982 entstandenen Austin Rover Group lebte der Name Austin noch einige Zeit weiter, bevor er Ende der 80er Jahre verschwand.



AUSTIN-HEALEY

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



AUTO UNION

Die Auto Union AG vereinte 1932 die vier sächsischen Automobilfabriken

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

AWE

siehe Wartburg

AWZ

siehe Trabant

BARKAS

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



BENTLEY

Walter Owen Bentley baute bereits 1919 sein erstes Auto. Die Bentley der Frühzeit genossen ein sehr sportliches Image, was allein fünf Siege beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans dokumentieren. Mit

der Übernahme durch Rolls-Royce im Jahr 1931 verlor die britische Marke an Charakter, doch heute hat sie mit eigenständigen und feinen Automobilen wieder an alte Zeiten angeknüpft. Seit 1998 gehört die Marke zum Volkswagen-Konzern.



BERLIET

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



BMW

Anfangs drehte sich bei BMW alles um Flugzeuge. 1916 gilt als Geburtsjahr der Münchener Firma, die sich dann in den 20er und 30er Jahren mit Motorrädern einen guten Ruf erwarb. 1928 übernahmen die Bayern die Dixi-Werke in Eisenach, und der Dixi, ein Lizenzbau des Austin Seven, wurde zum ersten BMW-Automobil. Mit dem Typ 303 stellte BMW 1933 seinen ersten Sechszylinderwagen vor, zur Legende geriet der Sportwagen 328, der viele Rennsiege errang. Nach dem Krieg kam das Werk wegen falscher Typenpolitik in finanzielle Schwierigkeiten. Zwischen der ab 1955 in Iso-Lizenz gebauten Isetta und den noblen Sechs- und Achtzylinderwagen wie „Barockengel“, 503 und 507 klaffte eine große Lücke im Programm. Mit der sportlichen Kompaktlimousine BMW 1500 „Neue Klasse“ ging es in den Sechzigern endlich wieder aufwärts, und schon bald erwarb

sich die Marke den Ruf, innovative Autos zu bauen. 1972 erhielten die Renneinsätze durch die Gründung der BMW Motorsport GmbH (heute BMW M GmbH) neuen Schwung. Neben einer großen Zahl von Tourenwagen-Erfolgen zählen die Formel-1-Weltmeisterschaft als Motorenlieferant von Brabham (1983) und der Le-Mans-Sieg (1999) zu den Meilensteinen.



BORGWARD

Carl F. W. Borgward baute zunächst Kühler für die Hansa-Lloyd-Werke. Mit dem Transportwagen Blitzkarren und der Goliath getauften Weiterentwicklung stieg er in den Fahrzeugbau ein. Borgward gelang es, die Hansa-Lloyd-Werke zu übernehmen und vereinte sie 1931 mit seinem Goliath-Werk. Erst kurz vor dem Zweiten Weltkrieg tauchte erstmals Borgward als Markenname auf. 1949 wurde der Borgward Hansa 1500 vorgestellt, das erste deutsche Auto mit Pontonkarosserie. Das bekannte und erfolgreichste Modell wurde jedoch die 1954 vorgestellte Isabella, während der auf der IAA 1959 präsentierte 2,3 Liter (P 100) zum ersten deutschen Wagen mit Luftfederung avancierte. Auch im Motorsport mischte Borgward erfolgreich mit. Zum Einsatz kamen hier Motoren mit Doppelzündung, zwei obenliegenden Nockenwellen und Direkteinspritzung. 1961 brach die Borgward-Gruppe zusammen, Sanierungsmaßnahmen schlugen fehl.



BUGATTI

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

Sohn Jean gewann ab 1930 die Ästhetik der Karosserie an Bedeutung, was besonders der stromlinienförmige Atlantic bewies. Aber das Flaggschiff war der Typ 41, bekannt als „Royale“. Von dem majestätischen Auto mit einem 12,8 Liter-Achtzylinder wurden nur sechs Exemplare gebaut. 1963 wurden die Bugatti-Werke von Hispano-Suiza übernommen. 1987 wurde die Marke wiederbelebt, von 1998 bis 2021 gehörte sie zu Volkswagen-Konzern.



BYERS

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



CADILLAC

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

CERTUS

Das Certus-Automobilwerk im badischen Offenburg entstand aus der Karosseriefabrik Dierks und Wroblewski. 1927 und 1928 fertigten die beiden Karosseriebauer in Handarbeit knapp 50 Fahrzeuge mit zugelieferten Vier-

und Achtzylindermotoren. Nicht bekannt ist, ob Exemplare erhalten blieben. Bereits 1929 stoppte die Wirtschaftskrise weitere Pläne.



CHEVROLET

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



CHRYSLER

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



CITROËN

Das erste Automobil mit Namen Citroën erschien im Jahr 1919. Dieser Typ A avancierte zum ersten in Europa gebauten Großserienauto. Erkennungsmerkmal der Citroën war ein Markenzeichen mit einem Doppelwinkel, das die Verzahnung eines Zahnrads symbolisierte, denn bevor André Citroën mit dem Automobilbau begann, hatte er Zahnräder hergestellt. Den Typ Trèfle baute Opel in Lizenz als Laubfrosch. Mit der Entwicklung des Traction Avant im Jahr 1934 begann für die französische Marke eine neue Ära, die von Modellen geprägt war, die zur Avantgarde des Automobilbaus zählten. Dazu gehörten der 11 CV, auch Gangster-Citroën genannt, der DS mit hydropneumatischer

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



COBRA

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



DAIMLER

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

DATSON

siehe Nissan



DE DION-BOUTON

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

bilhersteller. Nach dem ersten Weltkrieg verlegte man sich zusehends auf Eisenbahnfahrzeuge und LKW, die PKW Produktion endete 1932.



DELAHAYE

Automobiles Delahaye produzierte ab 1894 zunächst im französischen Tours, dann in Paris erst ein- und zweizylindrige Autos, bald Vierzylinder mit bis zu 4,4 Litern Hubraum. Bereits 1910 stellte Delahaye einen Monoblock-V6 mit Wasserkühlung vor. Seine Blütezeit erlebte das Unternehmen in den Dreißigerjahren, die überaus formschönen Sportwagen brillierten bei Rennen und stellten sogar Rekorde auf. Ein Rennsiege 1938 von René Dreyfus auf einem Typ 145 gegen einen Mercedes-Benz Silberpfeil wirkte sich sehr positiv auf die Verkaufszahlen in Frankreich aus. Nach dem zweiten Weltkrieg konnte Delahaye nicht an alte Erfolge anknüpfen, wurde 1954 von Hotchkiss übernommen, der Name verschwand vom Markt.



DELOREAN

Die DeLorean Motor Company, abgekürzt DMC, gegründet von John DeLorean, stellte 1981 und 1982 den DMC-12 her, einen Sportwagen mit Flügeltüren, Edelstahlkarosserie und einem 2,8 Liter V6 mit 132 PS. Die Produktion im irischen Dunmurry verschlang etwa 130 Millionen Pfund Subventionen, etwa 9000 Autos wurden gebaut, damaliger Verkaufspreis je 25 000 Dollar.



DKW

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



EMW

Das BMW-Werk in Eisenach wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der Sowjetischen AG 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 Garasus.



EXCALIBUR

Der erste Excalibur entstand 1963 als Blickfang für Automessen unter der Regie von Studebaker, auf einem Studebaker Chassis und mit 290 PS starkem Studebaker-V8. Er war optisch angelehnt an den 1928er Mercedes SS. Als Produzent von Show-Cars mit Großserientechnik unter einer Oldtimer-Hülle überlebte die Marke Excalibur auch nach dem Ende von Studebaker, dann meist mit getunten Motoren von Chevrolet, die sonst unter den langen Hau-

ben von Corvette oder Camaro zu finden waren. Auch Nachbauten der Cobra oder gar ein optisch an den Bugatti T35B angelehntes Modell finden sich unter dem Excalibur-Label.



FACEL VEGA

Die französische Firma Facel Vega begann 1954 mit dem Bau von Luxuswagen. Facel steht für Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire und ist der Name eines Unternehmens, das Jean Daninos 1938 gegründet hatte, und das unter anderem Karosserien fertigte. Vega ist vom gleichnamigen Stern abgeleitet. Zu den exklusiven Autos mit achtzylindrigen US-Motoren gesellte sich 1959 die kleinere Facellia mit einem Vierzylinder-Doppelnockenwellen-Aggregat. Dieses technisch anfällige Fahrzeug leitete das Aus der Marke ein. Der Umstieg auf einen Volvo-Motor im Jahr 1962 kam zu spät. Letztes Modell war der Facel 6 mit Austin-Healey-Triebwerk. 1964 lief die Produktion aus.



FERRARI

Nach der Trennung von Alfa Romeo gründete Enzo Ferrari im Jahr 1939 die Auto Avio Costruzioni, die den Tipo 815 herausbrachte. Erst 1946 tauchte Ferrari als Markenname auf, der bis heute zahllose Siegerlisten bedeutender Rennen anführt. Die Straßensportwagen, die erst ab dem 250 GT in größerer Stückzahl entstanden, profitierten stets direkt von den im Motorsport gesammelten Erfahrungen. In der Formel 1 ist Ferrari das einzige Team, welches sich seit 1950 ohne Unterbrechung beteiligt. Auch in der Markenweltmeisterschaft war Ferrari 13 Mal erfolgreich, neun Mal gewann ein Auto aus Maranello in Le Mans. Zu den legendären Modellen zählen der 250 GTO (1962-1964), der 365 GTB/4 „Daytona“ (ab 1968) und der F40 (1987-1992). Der erste Mittelmotor-SerienSportler trug den Markennamen Dino. 1967 debütierte der nach Ferraris 1956 verstorbenen Sohn Alfredo („Dino“) benannte 206 GT. 1971 folgte mit dem 365 GT4 BB der erste

Ferrari mit Mittelmotor. Der V12 ist vom dem Formel-1-Triebwerk abgeleitet.



FIAT

Fiat ist die Abkürzung von Fabbri-
ca Italiana Automobili Torino – ein
1899 gegründetes Unternehmen. Fiat hatte
schon frühzeitig den Massen-Automobilismus
im Fokus, entwickelte einfache und robuste
Gebrauchswagen wie den 501 von 1919 und
leistete Pionierarbeit auf dem Gebiet vollwer-
tiger Kleinwagen, wie der geniale Topolino
und der Nachfolger Fiat 500 bewiesen. Aber
auch Mittelklassefahrzeuge mit praktischen
und sportlichen Eigenschaften trugen den
Namen Fiat. Besonders in der Frühzeit baute
das Werk durch Einsätze im Rennsport sei-
nen Bekanntheitsgrad aus. Das Fahrzeugpro-
gramm wurde mit den Jahren immer umfang-
reicher, und so traten neben die praktischen
Autos auch immer wieder hübsch gestylte
Sportwagen. Ausflüge in die höheren Preis-
segmente wie mit dem 2800, dem 8V, dem
Dino mit Ferrari-Motor oder dem 130 blieben
ohne großen Erfolg.



FORD

Die Ford Motor Company ent-
stand 1903. Henry Ford setzte auf die Massen-
motorisierung, das Model T bildete den ersten
Schritt. Auch das folgende Model A war ein
großer Erfolg. Beide Typen wurden in den
Zwanzigern auch in Berlin aus angelieferten
Teilen montiert. In England war Ford schon seit
1911 vertreten, nun entschloss er sich, auch in
Deutschland eine größere Automobilfabrikati-
on aufzuziehen. Die Grundsteinlegung fand
1930 in Köln statt. Der Taunus von 1939 war die
erste eigene Entwicklung der Kölner Werke.
Große Beachtung fanden der P 3 von 1960 mit
stromlinienähnlicher Karosse, genannt Linie
der Vernunft, und der 1969 präsentierte Capri.
Dieses Familien-Coupé hatte einen ähnlichen
Erfolg wie der Mustang in den USA und war
zudem im Rennsport erfolgreich. Für ein sport-
liches Ford-Image sorgten besonders die GT
40 und die Ford-Motoren in der Formel 1.



GLAS

Eine Landmaschinenfabrik bil-
GLAS dete die Wurzeln der Hans Glas
GmbH, die sich mit dem 1954 vorgestellten
Goggomobil dem Automobilbau zuwandte.
Nach diesem sehr erfolgreichen Kleinwagen
führte der Weg über das Modell Isar hin zu
größeren Autos wie der 04-Baureihe, deren
Anfang der 1961 vorgestellte Typ 1004 bilde-
te. Die 04-Modelle, die auch auf Rennstre-
cken von sich reden machten, waren die ers-
ten Serienwagen mit einem Motor, dessen
Nockenwelle von einem Zahnrämen ange-
trieben wurde. Das Flaggschiff im Glas-Pro-
gramm war ein V-Achtzylinder-Coupé mit
Frua-Karosse. Frua kleidete ebenso die
gelungenen Coupés 1300 GT/1700 GT ein.
Ende 1966 übernahm BMW das finanziell an-
geschlagene Werk und baute den GT noch
bis 1968 mit dem Motor des BMW 1600 TI
weiter.



GEORGES IRAT

Die französische Marke produzierte
in den Dreißigerjahren etwa 40 Au-
tos, wohl überwiegend Roadster. Darunter
befanden sich auch zumindest zwei Fahrzeu-
ge mit Kompressor, denn diese sind aktuell im
Frühjahr 2018 noch erhalten. Der 1100er Vier-
zylinder des Modells MDS leistet in dieser
Ausbauweise etwa 55 PS. Er verfügt als wei-
tere Besonderheit über ein Vierganggetriebe
anstatt der nur drei Gänge bei den Modellen
ohne Kompressor.



GORDON KEEBLE

John Gordon und Jim Keeble hießen
die Initiatoren eines 2+2-Sitzers,
der 1960 vorgestellt wurde, aber erst 1964
in Produktion ging. Bemerkenswert waren
die hintere De-Dion-Achse, die damals noch
nicht üblichen Scheibenbremsen an allen vier
Rädern, das 5,4 Liter große Chevrolet-Trieb-
werk und die von Giugiaro entworfene Ka-
rosserie. Dieser Sportwagen vereinte also bri-
tische Fahrwerkskunst mit amerikanischem
Motorenbau und italienischem Design. Nach

finanziellen Schwierigkeiten und einem Produktionsstopp 1965 wurden unter dem neuen Firmennamen Keeble Cars noch einige Exemplare gebaut. Insgesamt entstanden 99 Stück.



HANOMAG

Das Großunternehmen Hanomag (Hannoversche Maschinenbau AG) stieg mit dem 1924 vorgestellten Typ 2/10 PS in den Automobilbau ein. Es handelte sich dabei um einen fortschrittlich konstruierten Kleinwagen in Pontonform und mit Mittelmotor. Dem populären, im Volksmund Kommissbrot oder rollender Kohlenkasten genannten Wägelchen folgten größere, aber konservativer konstruierte Fahrzeuge. 1936 wurde ein Pkw mit Dieselmotor präsentiert. Die Krönung der Autoproduktion bei Hanomag stellte der sechszyklindrige Typ Sturm dar, der ab 1934 in verschiedenen Karosserie-Varianten entstand. Nach dem Zweiten Weltkrieg sollte ab 1951 mit dem neuen Modell Partner die Pkw-Produktion wieder anlaufen – der Versuch scheiterte.



HILLMAN

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



HORCH

August Horch gründete 1899 seinen ersten Betrieb in Köln. 1904 rief er

die Horch & Cie. Motorwagenwerke AG in Zwickau ins Leben, wo einige sehr angesehene Modelle mit Vierzylindermotor entstanden. Nach Konflikten mit dem Aufsichtsrat verließ August Horch das Werk und gründete Audi. Die Firma Horch konzentrierte sich fortan auf exklusive und teure Automobile. Paul Daimler entwickelte zunächst als Nachfolger aller bisherigen Typen den 10/50 PS – der erste deutsche Wagen mit Vierradbremse. 1926 entwarf er einen Horch-Achtzylinder-Motor, der als Deutschlands erstes serienmäßigiges Achtzylindertriebwerk eingesetzt wurde. Wenngleich Horch 1931 einen Zwölfzylinder präsentierte, lag der Schwerpunkt auf Achtzylindermotoren, von denen über 30000 Stück als V8 und als Reihenmotoren entstanden. Die ab 1935 gebaute Fünfliter-Version fand unter der Haube besonders prachtvoller Karossen Platz, erkennbar an der Typenbezeichnung 850 und höher. Seit 1932 gehörte die Marke zur Auto union und machte Zwickau zum Zentrum des deutschen Luxusautomobilbaus der 30er-Jahre. Unter der Regie von Sachsenring tauchte der Markenname 1954 noch einmal auf – aber nur beim Musterwagen für den ab 1956 serienmäßig gebauten Sachsenring P240.



HONDA

Der japanische Motorradhersteller entschloss sich erst 1962 zum Bau von Autos. Dennoch konnte bereits 1965 der erste Sieg in der Formel 1 gefeiert werden. Obwohl Honda schon 1963 auf der IAA in Frankfurt vertreten war, begann erst 1967 mit dem hübschen Sportwagen S 800 der offizielle Import von Honda-Autos nach Deutschland. Der große Durchbruch gelang hierzulande mit dem Civic von 1973.

HUDSON

Als Hudson Motor Car Company firmierte der US-Amerikanische Hersteller von 1909 bis 1954, mit Sitz in Detroit. 1954 entstand aus Hudson und Nash Motors die Marke AMC, American Motors Corporation. Mal als eige-

ne Marke, mal als Baureihe bezeichnet wird der Terraplane, ein elegantes Modell in der günstigeren Preisklasse. Andere Modelle von Hudson hießen Pacemaker, Metropolitan oder Super Six.



HUMBER

Die einstige Fahrradfabrik beschäftigte sich ab 1896 mit motorisierten Fahrzeugen und stellte eine britische Ausgabe des französischen Dreirads Leon Bollée her. Schon 1906 galt die als konservativ geltende Marke Humber als einer der wichtigsten englischen Autobauer. Ab 1932 gehörte sie zur Rootes Group. Zu den bekannteren Modellen zählen die in Adelskreisen geschätzte Pullman Limousine, der Snipe und der Super Snipe, der während des Zweiten Weltkriegs in der britischen Armee sehr verbreitet war. Der Super Snipe blieb bis 1967 im Programm, zuletzt mit einer amerikanisch angehauchten Karosserie und Dreiliter-Sechszylindermotor. Mittlerweile hatte Chrysler die Rootes Group übernommen, und 1976 verschwand Humber in der Versenkung.



IFA

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

INTERMECCANICA

Als Hersteller von Tuningteilen 1959 in Turin gegründet, entstand zunächst ein Formel Junior Rennwagen, bevor ab 1962 amerikanische Großserientechnik als Basis von selbst designten Sportwagen verwendet wurde.

Der Ende der 60er-Jahre entstandene Indra, konstruiert von Firmengründer Frank Reiser, nutzt die europäische Technik des Opel Diplomat. Der Name Indra geht auf einen Schläger von Udo Jürgens zurück, nicht etwa auf den österreichischen Ingenieur Dr. Fritz Indra. Die letzten Indra wurden 1974 produziert. Nach einer Zwischenstation in Kalifornien zog die Firma ins kanadische Vancouver, wo bis heute Replicas bekannter Klassiker gebaut werden, vorwiegend Porsche 356 oder VW Kübelwagen.

INVICTA

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



ISO

Die Wurzeln von Iso liegen in der Mailänder Firma Isothermos, die neben Kühlschränken auch Motorroller herstellte. 1953 brachte Iso einen Kleinwagen auf den Markt, der auch von BMW als Isetta in Lizenz gebaut wurde. Von 1955 bis 1962 zog man sich für einen kurzen Zeitraum aus dem Fahrzeugbau zurück, um 1962 mit dem Sportwagen Iso Rivolta – der mit einem großvolumigen amerikanischen V8 ausgerüstet war, und dessen Karosserie die Handschrift Giugiaro trug – in die Riege der italienischen Superautos aufzusteigen. Besonders bekannt wurde das Modell Grifo, unter dessen zweisitziger Bertone-Karosse jener 5,5-Liter-Chevrolet-Motor fauchte, der auch den Rivolta antrieb. 1968 erschien der Grifo sogar mit einem 390 PS starken, sieben Liter großen Achtzylinder. Iso wurde 1975 von der amerikanischen Firma Ennezeta übernommen.



JAGUAR

In den 20er Jahren baute William Lyons zunächst Motorradseitenwagen, die Swallow Sidecars. Danach rüstete die Firma diverse Fahrzeuge mit Spezialkarossen aus. Nach der Vereinigung mit der Standard Motor Company wurde 1931 der SS 1 vorgestellt. Der Markenname Jaguar tauchte erstmals 1935 auf, als die Firma mit dem SS 90 ihren ersten Sportwagen präsentierte – aus dem der legendäre SS 100 hervorging. Nach dem Krieg wurden zunächst Limousinen gebaut, bevor 1948 mit den XK-Modellen die sportliche Linie weitergeführt wurde. Auch im Motorsport sorgte Jaguar mit den C- und D-Type für Furore, die in den 50er-Jahren fünf Le Mans-Siege verbuchen konnten. Mit dem sensationellen E-Type brachte Jaguar einen faszinierenden Sportwagen zum günstigen Preis auf den Markt. 1961 war der Seriensportwagen mit der vom D-Type inspirierten Karosserielinie die Sensation auf dem Automoblisalon in Genf. Bereits ab 1959 setzte die sportliche Limousine Mk 2 neue Maßstäbe. Die Geschichte der sportlich eleganten XJ-Limousine begann 1968 und reicht bis in die heutige Zeit. Die Coupé-Tradition führte der XJ-S ab 1976 fort, der nach 20 Jahren Bauzeit vom XK 8 abgelöst wird.



JENSEN

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



KARMANN

Mit dem Kauf der Osnabrücker Wagenfabrik im August 1901 setzte Wilhelm Karmann den Grundstein für das

heute weltbekannte Unternehmen. Schon 1902 wurden für Dürkopp erste Karosserien gefertigt. In den 20er Jahren gewann Karmann durch die Zusammenarbeit mit Marken wie Adler, AGA, Buick, Citroën, Chrysler, Chevrolet, Hansa, Mercedes-Benz und Opel nicht nur national, sondern auch international an Bedeutung – als Karosseriehersteller und als Cabrio-Spezialist. Zu den bekanntesten Fahrzeugen mit Karmann-Karosserie zählen das VW Käfer Cabriolet, der 1955 erschienene Karmann-Ghia, der Porsche 356, die zwischen 1965 und 1989 gebauten BMW Coupés sowie die VW Scirocco I und II. Mittlerweile ist das Unternehmen mit eigenen Standorten in Deutschland, Portugal, Brasilien, Mexiko und den USA präsent. Der Name Karmann ist außerdem mit Fahrzeugen wie Mercedes CLK Cabrio, Chrysler Crossfire, Audi Cabrio und vielen anderen verknüpft.



KLEINSCHNITTGER

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



LADA

1966 schloss die Sowjetunion mit Fiat ein Abkommen über den Bau von Personenwagen. Ein Jahr später entstand an der Wolga in Togliatti ein völlig neues Werk, in dem die Volzhsky Automobilny Zavod (VAZ) ab 1971 den Shiguli produzierte, dessen Exportbezeichnung Lada war. Dabei handelte es sich um eine Lizenzfertigung des Fiat 124, die sich allerdings in einigen Details vom Original unterschied. Mit dem Geländewagen Lada Niva präs-

MARKEN-LEXIKON

tierte das Werk Mitte der 70er Jahre seine erste Eigenentwicklung. Mit dem Samara ging 1985 ein frontgetriebener Pkw mit Schräheck in Serie.



LAGONDA

Anfang des 20. Jahrhunderts stellte Lagonda Leichtmotorräder und Dreiräder her. 1909 präsentierte Firmenchef Wilbur A. Gunn sein erstes Auto. Später errang Lagonda dank hervorragender Konstruktionen im Motorsport großes Ansehen. Großen Anteil daran hatte der 1935 zu Lagonda gestoßene Walter O. Bentley, der unter anderem einen V-Zwölfzylinder entwarf. 1947 übernahm Aston Martin die Firma.



LAMBORGHINI

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



LANCIA

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

LAURIN + KLEMENT

siehe Skoda



LINCOLN

Nachdem Henry M. Leland Cadillac verlassen hatte, begann er mit seinem Sohn Wilfrid ab 1920 Luxuswagen unter dem Namen Lincoln zu bauen. Als die Firma in finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurde sie 1922 von Henry Ford übernommen. Seit 1923 vertrauen die amerikanischen Präsidenten auf Fahrzeuge der Marke Lincoln. Eines der bekanntesten Modelle ist der Continental. Von 1932 bis 1948 gab es auch Typen mit Zwölfzylinder-Motor. Mit 4,4 Liter Hubraum trieb ein solch exklusives Aggregat den ab 1936 gebauten, vergleichsweise populären Zephyr mit Stromlinienkarosserie an.



LLOYD

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



LOTUS

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



MARCOS

Das Unternehmen wurde 1959 in Bedfordshire/England von Jem Marsh und Frank Costin gegründet. Die jeweils ersten drei Buchstaben der beiden Nachnamen bildeten den Markennamen Marcos. Costin, der zuvor im Flugzeugbau tätig war, hatte die Idee, Sperrholz auch im Rahmenbau seiner radikalen, leichtgewichtigen Kleinserien-Sportwagen zu verwenden. Die Motoren unterschiedlicher Modelle lieferten Ford England, Triumph, Rover und später auch Volvo. Zwei Umzüge innerhalb weniger Jahre und Absatzprobleme in den USA führten 1970 zur Geschäftsaufgabe. Jem Marsh kaufte 1976 die Namensrechte und wagte 1981 einen Neustart mit Kit-Cars, musste aber im Jahr 2000 erneut Konkurs anmelden. Tony Stelliga kaufte die Konkursmasse auf, um wieder Marcos Sport- und Rennwagen zu produzieren. Der Markt war jedoch zu klein, und so musste Marcos 2007 endgültig aufgeben.



MASERATI

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

MATRA

Matra ist die Abkürzung von Mécanique Aeronautique et TRAction, gegründet 1941. Zunächst in der Luftfahrt tätig, übernimmt Matra 1964 den Sport- und Rennwagenhersteller René Bonnet, und dabei auch das Modell Djet. 1970 ging der Vertrieb der Automobile an Simca, die französische Niederlassung von Chrysler, 1978 über die PSA-Gruppe zurück in den Matra-Konzern. Aus Simca wurde Talbot, weshalb die Autos fortan Talbot-Matra

hießen. Bekannte Modelle: Matra 530, Simca-Matra Rancho, Matra Murena, Simca-Matra Bagheera. 1984 schloss Matra eine Kooperation mit Renault. Die ersten Generationen des Espace sowie der Avantime wurden bei Matra gebaut. Als Renault den Avantime einstellte und den Espace selbst baute, wurde das Automobilwerk 2003 geschlossen.



MAZDA

Gegründet 1920, produzierte die japanische Firma Mazda ab 1930 zunächst Motorräder, dann auch kleinere Lastwagen. Erst 1960 entstand der erste PKW, das kleine Coupé Mazda R 360 bereicherte den japanischen Markt. 1977 erschien der Mazda 110 S Cosmo mit Zweischeiben-Wankelmotor, basierend auf einem Lizenzvertrag mit NSU. Bis 2010 entwickelte Mazda den Wankelmotor weiter und verbauzte ihn in zahlreichen RX-Modellen, mit dem RX8 ging auch bei Mazda die Winkel-Ära zu Ende. Seit 1973 sind Mazda-Fahrzeuge in Deutschland zu haben, der seit 1989 gebaute MX-5 hat bereits Roadster-Geschichte geschrieben.

MELKUS MELKUS

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



MERCEDES-BENZ

Carl Benz und Gottlieb Daimler bauten 1886 unabhängig voneinander die ersten Benzin-Motorwagen. 1926 wurden die Firmen Benz und Daimler zur Daimler-Benz AG vereint, die Fahrzeuge hießen künftig Mercedes-Benz. Kurz zuvor hatte die Kompressor-Ära begonnen, die nun

MARKEN-LEXIKON

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



MESSERSCHMITT

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



MINI

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

ter anderem durch drei Siege bei der Rallye Monte Carlo. Mittlerweile gehört die Marke Mini zur BMW Group.



MG

MG steht für Morris Garages – wo man zunächst Morris-Wagen mit leichten Karosserien versah. 1924 tauchte erstmals das Oktagon als Markenzeichen auf, 1930 wurde die MG Car Company gegründet. Die Stärke der Firma waren leichte offene Wagen zu einem günstigen Preis mit ausgeprägten sportlichen Talenten – wie diverse Rennerfolge belegten. Der 1962 vorgestellte MGB ist einer der beliebtesten Roadster.



MITSUBISHI

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



MORGAN

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

MORRIS

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

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



NISSAN

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



NSU

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

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



OPEL

Im Jahr 1862 gründete Adam Opel eine Firma, die Fahrräder und Nähmaschinen erzeugte. Erst seine fünf Söhne begannen 1898 mit dem Automobilbau. Der Opel-Patent-Motorwagen basierte auf dem veralteten System Lutzmann, doch ab 1902 verwirklichte Opel eigene Konstruktionen. Bereits mit dem Doktorwagen erlangte die Firma den Ruf, zuverlässige Autos zu bauen. Erfolge bei Sportveranstaltungen unterstrichen dies. Zwar entstanden in der Frühzeit auch Luxuswagen, in Erinnerung blieben aber die kleineren Typen wie der schon am Fließband entstandene Laubfrosch. 1929 übernahm der US-Konzern General Motors das Ruder, 1935 wurde mit dem Olympia erstmals ein Modell mit selbsttragender Karosserie vorgestellt. Schon in den 30er Jahren tauchten Namen wie Kadett, Kapitän und Admiral auf, ab 1953 gab es den Olympia Rekord. Das Opel-Programm glänzte stets mit Typenvielfalt. Neben der neuen Rekord-Baureihe (ab 1953) wurde der im neuen Werk Bochum gebaute neue Kadett (ab 1961) zu einer tragenden Säule im Modellprogramm. Als Flaggschiffe fahren die Limousinen der KAD-Baureihen (Kapitän, Admiral und Diplomat) ab 1964 vorneweg. 1968 folgte mit dem GT ein legendäres Modell. Nur zwei Jahre danach kam mit dem Manta die nächste Baureihe, die als Klassiker bis heute Kultstatus genießt. Im Sommer 1991 wurde die Kompaktbaureihe in Astra umgetauft, führt mit dem neuen Namen seine wichtige Rolle fort. Seit August 2017 gehört Opel ebenso wie die britische Marke Vauxhall zur französischen

PSA-Gruppe (Peugeot, Citroën, DS) und in diesem Verbund seit Januar 2021 zum multinationalen Stellantis-Konzern.

OSCA

Osca ist die Abkürzung für Officine Specializzata Construzioni Automobili. Der Firmename trägt den Zusatz „Fratelli Maserati Bologna“. Der italienischer Hersteller wurde 1947 in Bologna von den Brüdern Maserati gegründet und baute bis 1967 Rennwagen und Sportwagen, überwiegend mit Vierzylindermotoren in kleinen Stückzahlen. Die anfangs bis zu 100, später 120 PS starken Aluminium-Renner wogen lediglich 550 Kilogramm. Nur das Modell 2000 S wurde von einem Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben.

Packard, **PACKARD**

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



PANHARD

Der französische Hersteller Panhard und Levassor produzierte von 1891 an serienmäßige Fahrzeuge mit Motor, ist somit zusammen mit Peugeot der älteste Fahrzeughersteller der Welt. Bis zur Fusion mit Citroën im Jahre 1967 wurden Autos für den zivilen Markt gefertigt. An Fahrzeugen mit Starrachsen wird bis heute der Panhardstab eingebaut, den Panhard und Levassor bereits zur Jahrhundertwende erfanden. Besonders erwähnenswert ist die Verwendung von leisen, starken Schiebermotoren und die

breite Produktpalette vor dem Zweiten Weltkrieg, die auch Lastwagen, Schienenbusse, Flugzeugmotoren und gepanzerte Fahrzeuge umfasste. Erst in den fünfziger Jahren stellte sich Panhard auf die wachsende Nachfrage nach Kleinwagen ein, baute Modelle mit 750er-Zweizylinder-Boxermotoren, sogar mit Aluminiumkarosserie. Eines der letzten Modelle war der recht bekannte Panhard 24 CT, der auch optisch die Verwandtschaft zu Citroën nicht leugnen kann.



PEUGEOT

1890 begann Armand Peugeot mit der Entwicklung eines eigenen Benzin-Kraftwagens, nachdem er ein Jahr zuvor mit Léon Serpollet ein dreirädriges Fahrzeug mit Dampfantrieb gebaut hatte. Bis zum Ersten Weltkrieg hatte die Firma bereits 30 000 Autos hergestellt. Parallel dazu setzte sich die Marke im Rennsport gut in Szene und gewann 1913 die 500 Meilen von Indianapolis. Der Typ 201 von 1929 eröffnete die bis heute fortgeführte Reihe der Modellbezeichnungen mit einer Null in die Mitte. Im Jahr 1935 erregte der 402 wegen seiner aerodynamischen Karosserie überaus große Aufmerksamkeit. Und für die Eleganz mancher Nachkriegskonstruktion sorgte der Designer Pininfarina, der erstmals am 403 von 1955 Hand anlegte. Mit dem fünf Jahre später präsentierte 404 trat die Marke auch wieder in der gehobenen Mittelklasse an, während der 204 von 1965 zum ersten Peugeot mit Frontantrieb wurde.



PLYMOUTH

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



POBEDA/GAZ

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



PONTIAC

Die Firma Pontiac ging aus der Oakland Motor Company hervor, die seit 1909 zu General Motors gehörte. Das erste Auto mit Namen Pontiac stand auf der New Yorker Motorshow 1926. Pontiacs verkauften sich gut. Es wurden diverse Sechs- und Achtzylindermodelle herausgebracht, und 1941 konnten 330 000 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Nach dem Krieg betonte Pontiac stets die günstigen Preise seiner Modelle: „The fine car with the low price.“ Den immer größer werdenden Wagen, wie etwa dem Bonneville, wurde Anfang der 60er Jahre ein Kompaktauto namens Tempest zur Seite gestellt, den es mit Vierzylindermotor gab, aber auch mit V8. 1964 erschien der GTO, der als erstes wahres Muscle Car gilt. 1967 kam der Firebird als Antwort auf den Mustang von Ford. Bei vielen Modellen gab es Übereinstimmungen mit anderen GM-Produkten. Ein eigenständiges Pontiac-Modell war der ab 1983 gebaute Fiero mit Mittelmotor und Kunststoffkarosse.



PORSCHE

Professor Ferdinand Porsche war zunächst für andere Autofirmen tätig. 1931 gründete er in Stuttgart ein Konstruktionsbüro. Die Geschichte von Porsche als Automobilhersteller beginnt 1948, als

auf Basis des VW Käfer ein sportliches Auto entstand, das als Typ 356 ein großer Erfolg werden sollte. 1963 wurde der 911 vorgestellt, dessen Geschichte bis in die heutige Zeit reicht. Neben den Heckmotorwagen entstand Ende der sechziger Jahre der Typ 914 mit Mittelmotor, während der 924 (1976) und der achtzylindrige 928 (1977) mit einem Transaxle-Prinzip aufwarteten – also mit Frontmotor und einem an der angetriebenen Hinterachse sitzenden Getriebe. Das sportliche Renommee der Firma beruht auf den zahlreichen und sehr erfolgreichen Einsätzen im Rennsport, dazu zählen allein 14 Marken- und Teamweltmeisterschaften sowie 19 Gesamtsiege beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans – insgesamt gewannen Porsche-Fahrzeuge rund 25000 Rennen und Rallyes in allen Klassen. Daran hat auch der seit 1990 ausgetragene Porsche Carrera Cup seinen Anteil, der in vielen Ländern der Erde ausgetragen wird. Drei Jahre später startete die Tradition des Porsche Super Cup, ein Markenkopal im Rahmen von Formel-1-Rennen. 1999 wurde Porsche Leipzig gegründet, wo die Baureihen Panamera und Macan gefertigt werden.

RALLY

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



RENAULT

1898 baute Louis Renault sein erstes Auto – bereits mit Kardanwellengetrieb. Im gleichen Jahr gründete er mit seinen Brüdern die Renault Frères, deren stetig

steigender Umsatz auch den Rennerfolgen zu verdanken war, die Macel Renault erzielte. Dieser verunglückte im Jahr 1903 jedoch tödlich, deshalb zog sich das Unternehmen vorübergehend vom Rennsport zurück. Hauptsächlich wurden in den folgenden Jahren volkstümliche Mittelklassewagen gebaut – mit Ausnahmen wie dem 40 CV mit 9,1-Liter-Motor von 1921 oder dem 1929 präsentierten Achtzylindertyp Reina Stella. Zu den bekanntesten Modellen nach dem Krieg wurden die Heckmotorwagen 4 CV, die Dauphine als das damals meistverkaufte französische Auto sowie die Fronttriebler R 4 und R 16. Die zwei letzteren Autos verdankten ihren Erfolg größtenteils ihrer hohen Alltagstauglichkeit – beide warteten mit einem variablen Innenraum auf. Das setzte die Regie ab 1972 auch beim R 5 um. Der kompakte Zweitürer lieferte auch die Basis für den breiten R 5 Turbo, der im März 1980 vorgestellt wurde. 1973 übernahm Renault zudem die Aktienmehrheit bei der Sportwagenmarke Alpine.



RILEY

Das erste Riley-Automobil entstand in Coventry (UK) 1898, blieb aber nur ein Prototyp. Zunächst standen Dreiräder im Vordergrund, aber 1906 wurde wieder ein Auto entwickelt, das als Novum abnehmbare Speichenräder mit Zentralverschluß besaß – ein Patent, das zahlreiche andere Hersteller übernahmen. Riley galt stets als technisch innovativ und errang speziell in den 20er- und 30er-Jahren mit ihren kleinen und leichten Autos viele sportliche Erfolge. Der Grundstein legte Percy Riley, der mit seinem Bruder Stanley die Firma ebenfalls in Coventry neu gründete. Percy war zugleich der Technikchef. Mit dem Nine setzte er einen ersten Meilenstein. Ursprünglich als kompakter Familienwagen mit 1,1-Liter-Vierzylinder geplant sorgte als offener Sportwagen bei Rennen und Rallyes für Euphorie. Das entsprechende Sportmodell mit verkürztem Radstand hieß Brooklands. Der 12/4 kam 1934 auf den Markt. Die insgesamt unüberschaubare Mo-

dellvielfalt trieb die Firma in wirtschaftliche Problem: 1939 übernahm Morris die Marke, die somit ab 1952 auch Teil der British Motor Corporation (BMC) wurde. 1961 erschien der Elf auf Mini-Basis. Acht Jahre später lief der letzte Riley vom Band.



ROLLS-ROYCE

Die Geschichte der Firma, die behauptete, das beste Auto der Welt zu bauen, begann 1904. Frederick Henry Royce hatte ein qualitativ hochwertiges Auto gebaut, worauf ihm Charles Steward Rolls eine Partnerschaft anbot. Zunächst wurde nur der Silver Ghost produziert. Vor dem Zweiten Weltkrieg baute man keine eigenen Karosserien. Erst der Silver Shadow ab 1965 hatte eine selbsttragende Karosserie.



ROVER

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



SAAB

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

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



SEAT

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

SINGER

siehe Hillman



SKODA

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

ckelte Modelle. Einen Erfolgsschub brachte 1987 der Wechsel zum Frontantrieb. Unter der Regie von Volkswagen begann ab 1991 für Skoda ein neues, großes Erfolgskapitel.



STEYR

Österreichs größte Waffenschmiede stellte nach dem Ersten Weltkrieg auf Autoproduktion um und präsentierte 1920 ihr erstes Fahrzeug. Steyr wurde sehr schnell zu einer hoch angesehenen Marke, zumal Konstrukteure wie Hans Ledwinka und Ferdinand Porsche für die Firma arbeiteten. Ab 1957 baute man den Steyr-Puch, der optisch dem Fiat 500 glich, aber einen von Steyr entwickelten Motor besaß.



STUTZ

Harry Clayton Stutz hatte schon das eine oder andere Auto gebaut, bevor er 1911 einen Rennwagen auf die Räder stellte, der bei den 500 Meilen von Indianapolis einen beachtlichen elften Rang belegte. Die daraufhin gegründete Ideal Motor Car Co., die 1913 mit der Stutz Auto Parts Co. zur Stutz Motor Car Co. verschmolz, baute Replicas dieses Rennwagens. 1912 begann die Geschichte des Bearcat, der bald zum Traumsportwagen jener Ära wurde. Stutz errang viele Rennerfolge und gehörte zu den US-Marken mit dem sportlichsten Image. Ab 1917 baute man eigene Motoren. Mitte der 20er Jahre kamen luxuriöse Achtzylinder-Modelle hinzu, 1931 gehörte gar ein Achtzylinder-Vierventiler zum Programm. 1935 endete die Autoproduktion, doch 1970 wurde Stutz für den Bau des von Virgil Exner extravagant gestylten Blackhawk wiederbelebt – ein Auto mit in Italien gebauter Karosse und amerikanischer V8-Technik.



STUDEBAKER

Schon 1852 bauten Henry und Clem Studebaker Pferdefuhrwerke. 1902 entstand bei Studebaker ein von Thomas Alva Edison entworfenes Elektroauto. Mit dem Übergang zu Ottomotoren stell-

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



SUBARU

SUBARU Allradantrieb und Vierzylinder-Boxermotor sind untrennbar mit der japanischen Marke Subaru verbunden. Das Tochterunternehmen von Fuji Heavy Industries baut seit 1954 Autos und gilt als weltgrößter Hersteller von Allrad-PKW. Bis 2007 hatte Subaru in Deutschland nur allradgetriebene Autos im Programm, die nicht nur durch permanenten symmetrischen Vierradantrieb, sondern auch durch Spezialitäten wie bereits 1985 eine Berganfahrhilfe sowie eine Geländeunterstützung überzeugten. Die Stückzahlen sind in Relation zu den Mitbewerbern relativ klein, dafür ist die Kundenzufriedenheit bei Umfragen beeindruckend. Bis zum Rückzug aus der Rallye-Weltmeisterschaft im Jahre 2008 wurden je drei WM-Titel bei den Marken und den Fahrern gewonnen. Starke Märkte sind traditionell besonders bergige Länder. Von 2008 bis 2020 hatte Subaru auch einen Dieselboxer im Angebot, den einzigen Motor dieser Art in der Automobilgeschichte.



SUNBEAM

Der erste Prototyp eines Sunbeam-Autos entstand 1899, aber erst ein 1901 kreiertes Modell ging in Serie. Die britische Marke genoss bald große Anerkennung im Motorsport und konnte in den Zwanzigern sogar einige Geschwindigkeitsrekorde aufstellen. Sportliche Talente besaß auch der 1955 eingeführte Rapier, der sich als Dauerbrenner

erwies und in weiterentwickelter Form bis 1976 gefertigt wurde. Mit dem Alpine von 1959 gelang ein attraktiver Sportwagen, den es auch als Tiger mit US-Achtzylindermotor gab.



SWALLOW

Die 1922 von William Lyons und William Walmsley in Blackpool gegründete Swallow Sidecars Co. war die Keimzelle von Jaguar. Zunächst baute man Motorradseitenwagen, dann kam die Produktion von Autos hinzu, weshalb die S.S. Cars Ltd ins Leben gerufen wurde. Das ursprüngliche Unternehmen firmierte ab 1935 als Swallow Coachbuilding Co. Als Anfang der 50er Jahre die Nachfrage nach Seitenwagen stagnierte, fiel die Entscheidung zum Bau eines Sportwagens. Der offene Zweisitzer mit vielen Technik-Komponenten des Triumph TR 2 fand in den USA einen begeisterten Importeur. Dessen Tochter hieß Dorothy, was sich dann in der Typenbezeichnung wiederfand – Swallow-Doretti.

TALBOT

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



TATRA

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



TOYOTA

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



TRABANT

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



TRIUMPH

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



VAUXHALL

Das britische Unternehmen, das 1857 mit dem Bau von Schiffsmotoren begann, stellte 1903 sein erstes Automobil auf die Räder. Auf der Motor Show in London 1905 wurde das erste Vierzylinder-Modell gezeigt, 1910 folgte der erste Sechszylinder. Zu den bekanntesten Modellen der Frühzeit zählen der Prince Henry und der Typ 30/98. Vauxhall engagierte sich auch im Motorsport und zeigte sich technischen Neuerungen aufgeschlossen. So besaß ein 1922 bei der Tourist Trophy eingesetzter Wagen einen Vierventil-Motor, und das kleine Sechszylindermodell Cadet wartete kurz nach seiner 1931 erfolgten Einführung als erstes britisches Auto mit einem synchronisierten Getriebe auf. 1925 war Vauxhall von General Motors übernommen worden, in den 30er-Jahren stiegen die Produktionszahlen drastisch an. Nach dem Krieg, speziell in den 50ern, wirkten die Modelle sehr amerikanisch, wie etwa der Velox oder der Cresta. Der kleine Viva von 1964 basierte auf dem Opel Kadett, später entstanden dann fast alle Vauxhall aus Opel-Modellen. 2017 wurde der Hersteller mit Opel an den PSA-Konzern verkauft und gehört seit 2021 zum Stellantis-Konzern.



VOLKSWAGEN

Die Geschichte von Volkswagen beginnt mit dem Käfer, der zunächst KdF-Wagen (Kraft durch Freude) hieß und ab 1938 über spezielle Sparverträge verkauft wurde. Doch die Auslieferung der Autos erfolgte erst nach dem Krieg. Der von Ferdinand Porsche konstruierte VW (Typ 1) galt seinerzeit als der modernste Kleinwagen und wurde in immer weiterentwickelter Form zu einem Millionenerfolg. Mit insgesamt 21,5 Millionen Exemplaren war der „Käfer“ lange das meistverkaufte Auto der Welt. Das Konzept mit dem luftgekühlten Heckmotor fand sich beim VW Bus wie auch bei den Typen Karmann-Ghia, dem 1500 (Typ 3) und sogar dem 411 von 1968 wieder, wobei letzterer aber eine selbsttragende Karosserie und ein moderneres Fahrwerk besaß. 1970 begann die

MARKEN-LEXIKON

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

VOLVO VOLVO

Der erste Volvo lief 1927 vom Stapel. Die ersten Autos der schwedischen Marke waren amerikanisch beeinflusst. Das Geld spielten vorwiegend die Herstellung und der Verkauf von Lastwagen in die Kassen. Erst mit dem 1944 präsentierten Typ PV 444 und dem folgenden PV 544, beide als Buckel-Volvo bekannt, gewann Volvo in Deutschland an Bedeutung. Beide Modelle, eigentlich als kleine wirtschaftliche Wagen konstruiert, bewiesen ihre sportlichen Talente auch bei Motorsportveranstaltungen. Der Amazon war aus ähnlichem Holz geschnitten. Zu den hübschesten Volvo zählt das P 1800 Coupé von 1959, der „Schneewittchensarg“. Die späteren Volvo-Generationen folgten dem Firmenmotto „Sicherheit aus Schwedenstahl“, was die Typen 140 und 240 mit kräftigen Stoßstangen unterstrichen. Volvo hat zudem viel dazu beigetragen, dem Kombi als einstigem Handwerkerauto zu seinem heutigen Image als Familienmobil zu verhelfen. Die Sparte 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 fröhlichen thüringischen BMW/EMW-Werk die Fertigung von Zweitaktautos. Es begann mit dem F9, ab 1955 wurden im Automobilwerk Eisenach (AWE) der Wartburg 311, später 312 und dann die Typen 353 sowie 1.3 produziert. Der Name Wartburg, der bereits 1899 und um 1930 verwendet wurde, stammt von der berühmten Luther-Burg oberhalb von Eisenach.



WILLYS-OVERLAND

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



WOLGA/GAZ

Wolga ist ein Modell des 1932 gegründeten russischen Automobilherstellers GAZ oder GAS, übersetzt Gorkier Automobilwerk, beheimatet im heutigen Nischni Nowgorod. Der von 1956 bis 1968 produzierte GAZ M-21 Wolga erreichte auch im Westen eine gewisse Bekanntheit, vor allem als schwarze Limousine mit Chauffeur. Der Nachfolger GAZ-24 Wolga lehnte sich optisch erneut an amerikanische Autos an, die Technik blieb einfach, der Verbrauch hoch. Bis 1992 war das Modell im Programm, seither versuchte sich die Marke vergleichsweise glücklos in der Modernisierung ihrer PKW-Modellpalette. Eine Kooperation mit Chrysler scheiterte schließlich, seit 2010 gibt es keine GAZ-PKW mehr.



FUCHS KFZ SERVICE

KFZ | WOHNMOBIL | OLDTIMER

UNSERE LEISTUNGEN

KFZ-SERVICE

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

WOHNMOBIL- UND CARAVAN-SERVICE

- Gasprüfung und Nachrüstungen
- Reparaturen und Wartung

OLDTIMER-SERVICE

- Wir warten Ihren Klassiker mit Kompetenz und Fachverständnis

ROBERT-BOSCH-STRASSE 2
77656 OFFENBURG-ELGERSWEIER

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

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 7/2024

Drei Sympathieträger,
zwei kleine Sport-
wagen und eine lang
gewünschte Fahrt im
Porsche 356



April/Mai 2024

Drei Traum-Cabrios,
20 Jahre Mercedes
CLS und ein sehr
unvernünftiger Kauf

Fahrberichte

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



Restaurierungs-Geschichten

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

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

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



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



Messe-Auftritte

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



Leserläufe beim Oldtimer-GP

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

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

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

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

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

Mit positiver Energie in die Zukunft.



JETZT UNSEREN
BLOG
KENNENLERNEN!
blog.illwerkevkw.at

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

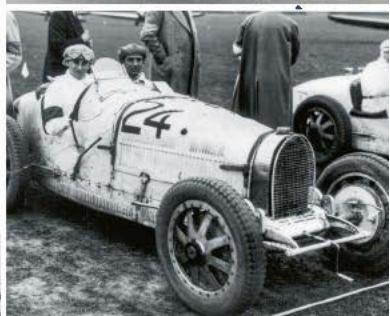
illwerke  **vkw**
Energie für Generationen.

„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 Schutzenengel 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 26. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON mit ihrer tatkräftigen Unterstützung zu einem unvergesslichen Erlebnis machen.



Fotos: Arturo Rivas

Und weiter geht's



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



21. SACHSEN CLASSIC 15.–17. AUGUST 2024

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



4. LUXEMBOURG CLASSIC 13.–14. SEPTEMBER 2024

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



LESERCORSO BEIM 51. BELMOT-OLDIMER-GRAND-PRIX



40 JAHRE MOTOR KLASSIK OGP-LESERCORSO 9. – 11. August 2024

Motor Klassik feiert in diesem Jahr sein 40-jähriges Jubiläum beim Belmot-Oldimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Zur Feier gehört der traditionelle Lesercorso auf dem GP-Kurs (Samstag) und der legendären Nordschleife (Sonntag). Die Teilnehmerzahl ist auf 150 klassische Autos begrenzt. Weitere Infos und Onlinebuchung: event.motorpresse.de/auto/trainings/

Ein ganzes Jahr Abenteuer mit nur einer Karte.



QR-Code scannen und
Jahreskarte sichern!

auf geht's

Silvretta®
Montafon

The logo consists of a stylized white mountain peak icon above the brand name "Silvretta® Montafon". The "S" in "Silvretta" has a registered trademark symbol (®).



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



BELISAR

UNION
GLASHÜTTE/SA.



Fachgeschäft für Uhren und Schmuck

Juwelier Tigges
Fachgeschäft für Uhren und Schmuck
Marktplatz 6, 36341 Lauterbach
info@juwelier-tigges.de

Onlinehandel Watchpapst
+49 (0)661 51230
www.watchpapst.de



Offizieller Union Glashütte Onlinepartner