

5. LUXEMBOURG CLASSIC RALLYE

12. bis 13. september 2025



auto
motor
und sport

Motor
Klassik



offizielles programm

TEAMS • AUTOS • STRECKEN • ZEITPLAN

www.luxembourg-classic.de

DRIVING DREAMS



Eine Leidenschaft, die Generationen verbindet.
Losch Luxembourg und sein gesamtes Händlernetz
wünschen Ihnen unvergessliche Momente bei der
Luxembourg Classic.

Mehr Infos unter: losch.lu

48 LOSCH
LUXEMBOURG



Garage Losch Bech-Kleinmacher | Garage M. Losch – Bereldange | Garage Marc Winandy – Bettembourg | Garage M. Losch – Bonnevoie | Garage Roby Cruciani – Dudelange | Garage Kruft – Echternach | Garage Martin Losch – Esch-sur-Alzette | Garage M. Losch – Bentley Luxembourg – Gasperich | Garage M. Losch – Lamborghini Luxembourg – Roost | Garage André Losch – Porsche Zenter Létzeburg – Howald | Garage André Losch – Porsche Zenter Roost | Garage Pepin – Ingeldorf | Garage Losch & Cie – Junglinster | Garage Serge Tewes – Leudelange | Garage Losch Truck, Van & Bus – Niederaanven | Garage Castermans – Redange-sur-Attert | Garage Claren & Cie – Roost | Used Cars by Losch – Roost | Garage A. Pauly-Losch – Strassen | Garage Martin Biver – Weidingen



IMPRESSUM

Redaktionelle Leitung Programmheft:

Bernd Ostmann

Koordination Programmheft:

Monika Brenner

Grafik: Stephanie Taratata,
Monika Haug (ETM Verlag)

Fotos: ACL, Jean-Claude Braun (1),
Ed Goedert (4), Archiv Goy Feltes (5), GRIDX,
Getty Images (1), Thomas Kurz, Losch (2),
Arturo Rivas, Tom Sauber (1), Hans-Dieter
Seufert, Wolfgang Wilhelm (1)

Anzeigen: Gabriele Volkert

Druck: Saxoprint GmbH

Enderstraße 92 c, 01277 Dresden

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Geschäftsführer: Kay Labinsky

Leiter Märkte und Erlöse: Michael Samak

Zeitschriften: auto motor und sport,
Motor Klassik, sport auto, YOUNGTIMER,
MO/OVE (Auswahl)

Die Luxembourg Classic Rallye
ist eine Veranstaltung der
Motor Presse Stuttgart

Leitung Geschäftsbereich Event:

Bert Brandenburg

Sportliche Leitung: Ed Goedert

Organisation: Marie Müller (Leitung),
Monika Brenner, Joscha Maier,
Leni Zacher (stellv. Projektleitung)

Streckenplanung & Genehmigung:
Ed Goedert

Streckensicherung:

Ed Goedert, Deluxe Race Marshals

Technische Abnahme: ACL

Roadbook: Jens Meinig

Fahrerverbindungsman: Stefan Nowack

Zeitnahme: René Fritzsche

Auswertung: Markus Wilhelm

Streckensprecher: Christian Schmit

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart.

Erscheinungsjahr der Rallye 2026.

INHALT

Grußworte	4
Dank an unsere Partner	12
Zeitplan: Der Ablauf im Detail	14
Die Bergrennstrecke in Vianden erlebt ein Revival	16
GRIDX: Das Multi-Erlebnis	20
Steyr-Museum: Hinter verschlossenen Türen	22
M-Brokers: Sicher ist sicher	26
Losch: Engagement an allen Fronten	28
Union Glashütte: Sieger-Uhren	30
ACL: Ein Club mit Tradition	32
Die Highlights der 5. Luxembourg Classic Rallye	36
Wie man eine Rallye fährt	46
Autos und Teams der	
5. Luxembourg Classic Rallye	50
Längst vergessen: Marken von einst	74
Nachhaltigkeit im Motorsport	76
Die faszinierende Welt der klassischen Autos	78
Termine 2026	82

mit herz und motor

LIEBE TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER, VEREHRTE GÄSTE

Es ist mir eine große Freude, Sie zur 5. Ausgabe der Luxembourg Classic Rallye willkommen zu heißen. Diese Veranstaltung vereint auf einzigartige Weise automobile Leidenschaft mit der Entdeckung der schönsten Landschaften unseres Landes. Die Luxembourg Classics sind weit mehr als eine Rallye: Sie sind eine Reise durch die Zeit und ein fahrendes Museum auf Rädern. Jedes Fahrzeug erzählt seine eigene Geschichte – und gemeinsam schreiben sie neue Kapitel, indem sie Menschen aus Luxemburg, der Großregion und weit darüber hinaus verbinden.

Luxemburg steht für Vielseitigkeit, Authentizität und natürliche Schönheit und zeigt sich während dieser Rallye von seiner besten Seite: Malerische Landstraßen, abwechslungsreiche Panoramen und charmante Ortschaften machen jede Etappe zu einem besonderen Erlebnis. Die Mischung aus Natur, Kultur und Fahrfreude sorgt dafür, dass diese Rallye nicht nur für Automobil-Liebhaber, sondern auch für alle Entdeckerinnen und Entdecker ein Genuss ist. Die Verbindung von Kultur, Technikgeschichte und Landschaftserlebnis passt perfekt zu unserem Ziel, Luxemburg als vielseitiges und authentisches Reiseziel zu präsentieren. Mein Dank gilt den Organisatoren sowie allen Unterstützern, die mit großem Engagement dazu beitragen, diese Veranstaltung zu einem Erfolg zu machen.

Allen Teilnehmenden wünsche ich spannende Erlebnisse, eine sichere Fahrt und unvergessliche Eindrücke an den schönsten Stationen des Großherzogtums.

IHR ERIC THILL

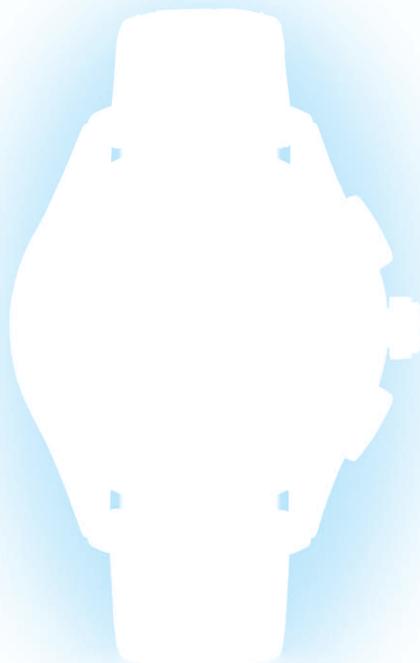


ERIC THILL

Beigeordneter Minister
für Tourismus



PRECISION
MADE IN GERMANY



UNION
GLASHÜTTE/SA.

seit 1956

bijouterie.eu

Neuve
DURG
63 70



wëllkomm zu veinen!

LÉIF LUXEMBOURG CLASSIC FUARERINNEN AN FUARER!

Wi och d'leetzt Jor érwoérde mir Eech béim Stadhous op dér Place Vic Abens zu Veinen. Ët ass émmer näs ë Genoss fir Eech mat Ären Lieblingen zé lousteren, zé bewonneren, an natirlich och mat Eech zé fachsimplen. Dëst Jor béiden mir Eech awer ë ganz besonnischen Bonbon uan. Mir schécken Eech op di legendär Streck vuam internationalem Bergrennen vuan 1966 hei zu Veinen. Dëst guf déi Zéit vuam Motor-Action-Lëtzebuerg organisiert, an ét hon nët manner wi 88 Piloten ous 9 vérschiedenen Natiunen dälgéholl.

Di circa 2 km laang Rennstreck féiert Eech laanst éis (legendär) Schwämm, déi sëch mëttlerweil näs zu ém interessanten Site érousgebotzt hot, wu junk an aal zesomekommen; weider erop op dë Sanatorium, én historisch an denkmalgeschützt Gebai, änzigoërtig an seinem Stil, seiner Geschicht, an seiner Grisst. Hei gët Dir frädig vuan dén Awuaner béngrésst, an béri esu munch äm vuan hinnen werden schinn Érënnerungen uan fréier opkommen, wann Dir mat Ären Bijouxën virfuart.

Mir fräen iis op Eech.

FRANÇOIS WEYRICH



FRANÇOIS WEYRICH

Buérgermäster
vuan Veinen



Herzens-
sache

LEIDENSAFT
VERSICHERT!

WEIL DEIN HERZ DARAN HÄNGT.

Passgenaue Versicherungslösungen für Oldtimer,
Youngtimer, Newtimer und Premiumfahrzeuge.

Sicher. Flexibel. Persönlich.

www.herzenssache.eu/dein-herz

traditioun trëfft strooss

LÉIF OLDTIMER-FRËNN

Ech si ganz houfreg drop dass den Organisateur d'Gemeng Reckeng als Start an Zieliert erausgesicht huet fir déi 5. Editioun vum Luxembourg Classic. Mat dem GRIDX ass Wickreng e Magnéit fir alleguer d'Amateure vum Automobil, an dëst mat alleguer senge Facetten. D'Oldtimeren hunn natierlech e besonnesche Stellewäert. All eenzel Gefier huet seng Geschicht, an d'Passioun déi d'Proprietären fir den Entretien vun hire Bijouen opbréngent ass onbeschreiflech.

Mir alleguer kennen äis awer glécklech schätzen, dass déi Autoen sech awer net némmen a Muséeën oder Ausstellunge befannen, awer hir Proprietären och mat grousser Begeeschterung op de Stroosse énnerwee sinn. Organisatiounen ewéi déi heite si lieweg Geschicht an droen derzou bái dass och émmer nees nei Amateuren, virun allem Jonker sech fir d'Erhalen vun fréiere Gefierer begeeschteren. An der Gemeng Reckeng hunn direkt e puer Oldtimer-Veräiner hir Statuten deposéiert, esou dass d'Luxembourg Classic 2025 och bei eisen Awunner op e groussen Interessi dierft stoussen.

Fir d'Piloten aus Lëtzebuerg, awer virun allem aus dem Ausland ass et eng formidabel Geleeënheet déi schéinsten Ecker aus eisem Land ze entdecken. Genee ewéi bei deene viregten Editioune wäert den Organisateur alles dru setzen de passionéierte Chauffeuren déi schéinsté Géigenden an déi flottste Strecke vu Lëtzebuerg ze presentéieren.

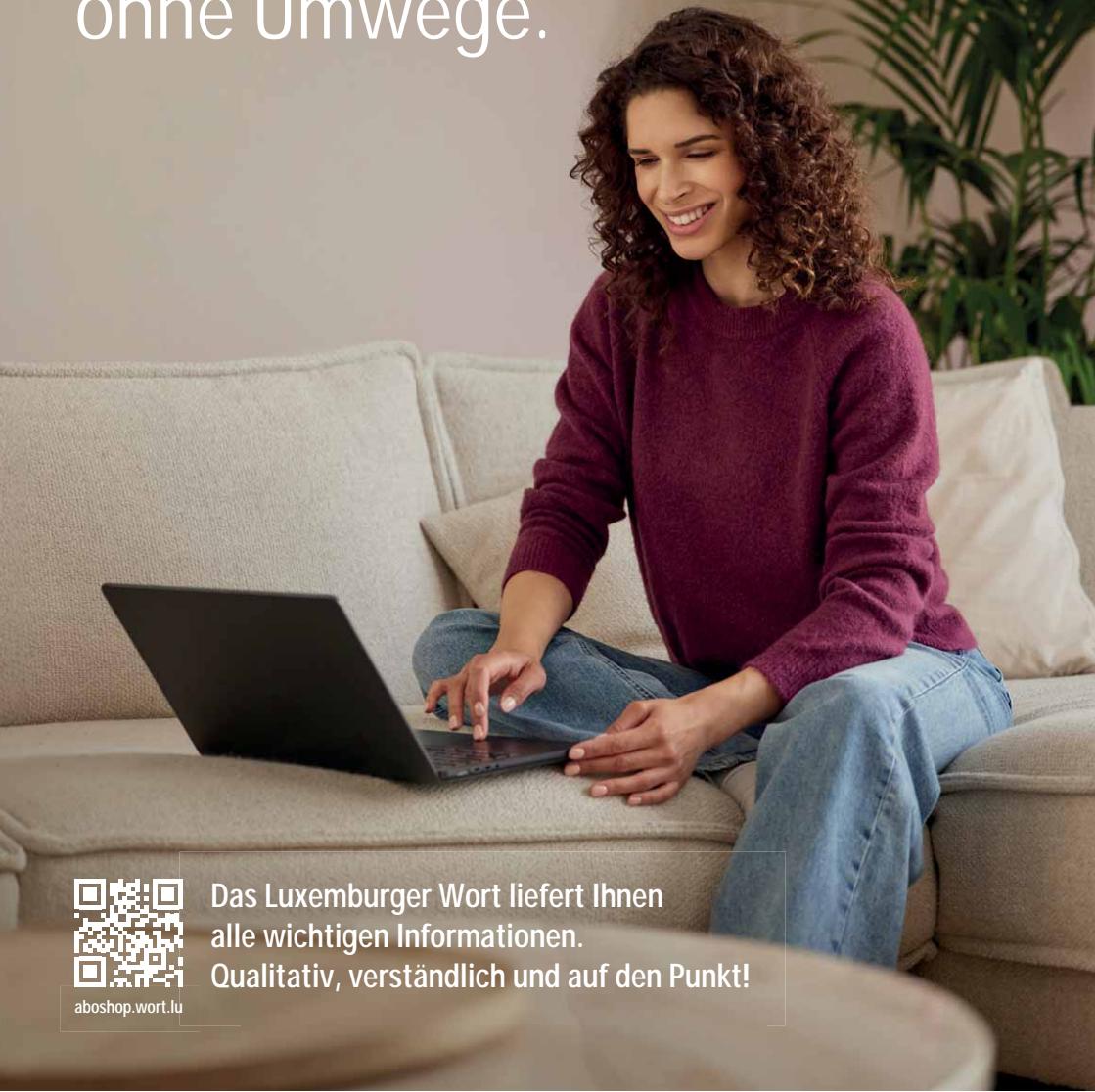
**De Piloten an hire Gefierer wünschen ech vill Freed
a Spaass um Rallye, a virun Allem solle si ouni Pann
a mat schéinen Erënnerungen den Heemwee untrieden.**

CARLO MULLER



CARLO MULLER
Buergermeeschter
vun der Gemeng
Reckeng op der Mess

Die wichtigsten Fakten, ohne Stress, ohne Umwege.



aboshop.wort.lu

Das Luxemburger Wort liefert Ihnen
alle wichtigen Informationen.
Qualitativ, verständlich und auf den Punkt!

Luxemburger Wort

www.wort.lu



GRUSSWORT



ED GOEDERT
Sportlicher Leiter

Meine Leidenschaft gehörte schon immer dem Automobil – und meinem Land. Man sagt von mir, dass ich hier jede Straße, jedes noch so kleine Sträßchen kenne. Mein Ziel ist es, Ihnen jedes Jahr Routen zu präsentieren, die Sie noch nicht kennen, die Sie überraschen – und die Ihnen ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Wenn ich Sie mit meiner Streckenwahl, mit einsamen Straßen, mit verschlungenen Kurven und tollen Panoramen begeistere, dann ist das für mich die größte Freude. Ich möchte Ihnen die Augen öffnen für unsere wunderschöne und abwechslungsreiche Landschaft.

Luxemburg ist ein kleines Land, aber wir bieten großen Fahrspaß. Walter Röhrl hat nach der ersten Luxembourg Classic Rallye gesagt: „Die Straßen hier sind wie geschaffen fürs Rallyefahren.“ Wir haben diese einzigartige Kulisse. Sie, liebe Teilnehmer, machen die Rallye mit Ihren Oldtimern aber erst zu einem Gesamtkunstwerk. Und dafür möchte ich mich bedanken.

Haben Sie viel Spaß in Luxemburg.

IHR ED GOEDERT



BERT BRANDENBURG
Leitung Geschäftsbereich Event

Die Luxembourg Classic Rallye, nun bereits in der fünften Auflage, ist ein besonderes Event für alle Liebhaber klassischer Fahrzeuge. Eine Veranstaltung, die jährlich Oldtimer-Fans aus der ganzen Region anzieht. Die Rallye bietet nicht nur eine Ausstellung, sondern auch spannende Ausfahrten, bei denen die Teilnehmer auf malerischen Strecken durch die schöne Luxemburger Landschaft fahren. Die Atmosphäre ist stets freundlich und gesellig, was die Luxembourg Classic Rallye zu einem echten Highlight für Familien, Sammler und Automobilenthusiasten macht. Sie alle eint die Leidenschaft für klassische Automobile mit einem Gemeinschaftsgefühl und schafft unvergessliche Momente für alle Beteiligten. Es ist eine großartige Gelegenheit, die Schönheit und Geschichte vergangener Zeiten auf vier Rädern zu erleben und die Faszination für Oldtimer zu teilen. Start und Ziel ist 2025 die Location GRIDX, ein neuer Treffpunkt für Liebhaber von Fahrkultur und Automobilenthusiasten. Ab diesem Sommer wird GRIDX nach und nach seine verschiedenen Räume öffnen und Schritt für Schritt in eine Welt unendlicher Möglichkeiten eintauchen.

IHR BERT BRANDENBURG



Neiegkeeten,
déi d'Strooss halen.

Scan mech!



rttlu

R T L

SPONSOREN



herzlichen
dank

AN ALLE SPONSOREN, UNTERSTÜTZERINNEN UND
UNTERSTÜZER – AN INSTITUTIONEN, GEMEINDEN,
VEREINE UND UNTERNEHMEN, DIE MIT HERZBLUT,
ENGAGEMENT UND VERTRAUEN DIE
5. LUXEMBOURG CLASSIC RALLYE 2025
MÖGLICH MACHEN.

OHNE SIE WÄRE DIESE TRADITIONSREICHE RALLYE
NICHT DENKBAR.



SPONSOREN



programm

VON DER AKKREDITIERUNG BIS INS ZIEL

gesamtdistanz: 473 kilometer

donnerstag
11. september 2025

- 11:00 – 18:00 UHR** Akkreditierung & Technische Abnahme, GRIDX
- 14:30 – 16:00 UHR** Rallye-Lehrgang Theorie & Praxis, GRIDX

freitag
12. september 2025

- 07:15 – 07:30 UHR** Fahrerbriefing, GRIDX
- 7:30 UHR** Startaufstellung: GRIDX
- Die folgenden Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug**
- 08:01 UHR** Start zur ersten Etappe über 280 km
- 08:50 UHR** Schandel
- 10:00 UHR** Heiderscheid
- 10:50 UHR** Sonlez
- 11:05 UHR** Allerborn
- AB 11:45 UHR** Mittagspause: Wemperhardt, Massen
- 13:01 UHR** Breidfeld
- 13:20 UHR** Clervaux
- 13:50 UHR** Wilwerwiltz
- 14:15 UHR** Dasbourg
- 15:24 UHR** Vianden
- 16:32 UHR** Goodyear
- 16:45 UHR** Tagesziel: Losch Porsche, Roost





Samstag
13. September 2025

- 08:30 UHR** Startaufstellung: GRIDX
Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug
- 09:01 UHR** Start zur zweiten Etappe über 193 km
- 09:15 UHR** Karting
- 10:30 UHR** Medernach
- 10:45 UHR** Beaufort
- 11:45 UHR** Grevenmacher
- AB 12:00 UHR** Mittagspause:
MS „Princesse Marie-Astrid“,
Grevenmacher
- 13:50 UHR** Girsterklaus
- 15:50 UHR** Tagesziel: Stadt Place Guillaume II,
Stadt Luxemburg

Änderungen vorbehalten! Stand 20. August 2025



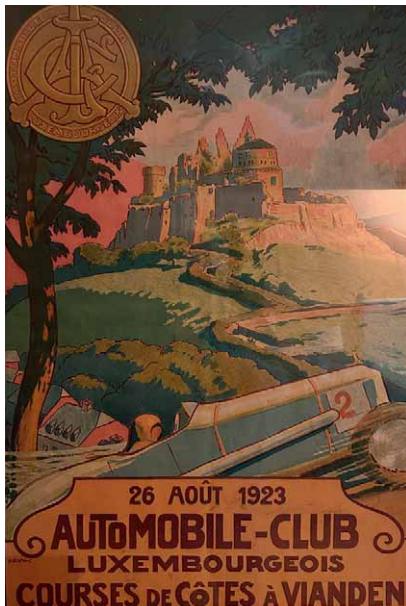
Wer ordentlich zugeladen hatte, sicherte sich gute Siegchancen: Rennwagen 1923 in Vianden.

ein rechen-exempel

BEI DER LUXEMBOURG CLASSIC RALLYE 2025 ERLEBT
DIE BERGRENNSTRECKE IN VIANDEN EIN REVIVAL.

Bergrennen waren in Luxemburg einmal sehr populär. Früher gab es nicht weniger als 26, heute sind es nur noch zwei. Einer der prominentesten Gipfelstürmer war Jackie Ickx, der später sehr prominente Nachbar aus Belgien. Der sechsfache Le Mans-Sieger und Formel 1-Vizeweltmeister startete in Kautenbach mit einem Lotus Cortina. Das war in den 60er-Jahren. Da zählte einfach die schnellste Zeit. Ganz anders, als der Rennsport noch in den Kinderschuhen steckte. Da wurde noch viel mit den unterschiedlichsten Reglements experimentiert. So auch beim Bergrennen in Vianden 1923.

der Sieger beim Bergrennen in Vianden 1923 wurde mit der Rechenmaschine ermittelt.



Das Rennplakat 1923:
mit Burg-Motiv und Rennwagen.



In voller Fahrt mit vier Personen:
Rennwagen beim Bergrennen in Vianden 1923.

Gewertet wurde damals nach der gängigen „Formule de Spa“, einer Leistungsformel. Es wurde nicht allein die gefahrene Zeit, sondern auch das Gewicht, der Hubraum und sogar der Luftwiderstand der Fahrzeuge für die Platzierung herangezogen. Dies führte dazu, dass erstmals eine Rechenmaschine, die ein gewisser Herr Eric Kraus stellte, für die Ermittlung des Siegers herangezogen wurde. Wie heute im modernen Rennsport üblich, hatte man schon damals die Grauzonen des Reglements vor dem Rennen genau ausgelotet. Dies führte zu kuriosen Auswüchsen. Schnell war klar, dass nur der gewinnen konnte, der nicht nur ordentlich Leistung hatte, sondern dabei auch möglichst viel Gewicht auf die Waage brachte. Und so kam es, dass die Autos ohne Verdeck, aber mit möglichst vielen Passagieren an Bord am Wettbewerb teilnahmen.

>

In lässiger Pose für den Fotografen: Rennteilnehmer vor dem Start.



Im Talbot America 1958 in Vianden:
Honoré Wagner,
der Vater des aktuellen
ACL-Präsidenten
Dr. Yves Wagner.

Am 26. August 1923 starteten die Teilnehmer vom Stadtzentrum bis hinauf zum höchsten Punkt der Diekircher Straße. Die 2,5 Kilometer lange Strecke musste zweimal bewältigt werden. Insgesamt waren 40 Wagen am Start. Den Gesamtsieg errang Prinz René de Bourbon auf einem Bugatti in einer Zeit von 5 Minuten und 28 Sekunden. Wie nicht anders zu erwarten war, wurde der Sieger erst nach stundenlangen Berechnungen geehrt. Da half auch die Rechenmaschine, die erstmals zum Einsatz kam, nichts. Kein Wunder, dass man sich bei den nächsten Bergrennen wieder rein mit den gefahrenen Zeiten platzierte.

Bei der Luxembourg Classic Rallye 2025 erlebt die Bergrennstrecke von einst als Wertungsprüfung ein Revival. Allerdings geht es diesmal nicht um die Bestzeit, sondern darum, eine vorgeschriebene Zeit möglichst exakt einzuhalten. Sieger ist der Teilnehmer mit der geringsten Abweichung zur Sollzeit. Der Veranstalter misst mit einer Lichtschanke. Es ist also davon auszugehen, dass keine Rechenmaschine bemüht werden muss. So einfach ist der Rallye-Sport mit Oldtimern heute.

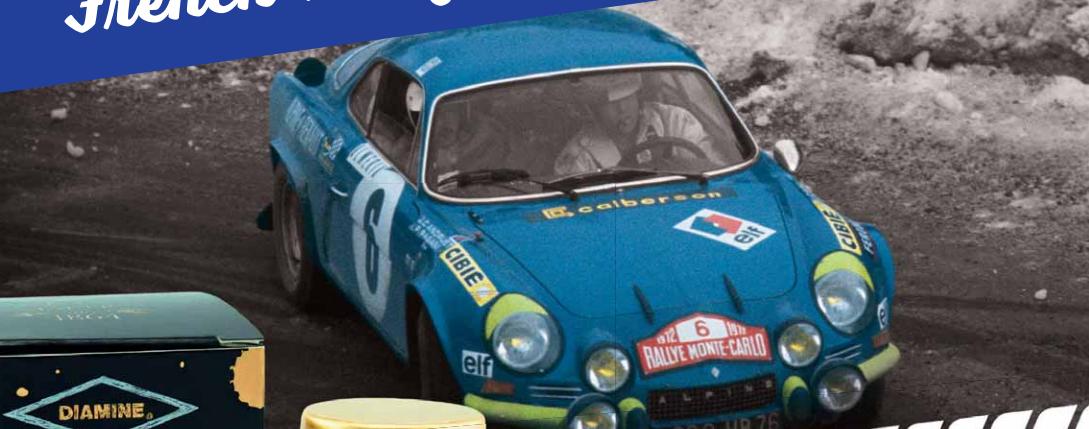
auto
motor
sport

2025

Motor
Klassik

LUXEMBOURG CLASSIC

French Rally Passion



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



Writing Instruments
& Inks

das multi-erlebnis

VOR DEN TOREN VON LUXEMBURG-STADT WURDE DIE IDEE DER MOTORWORLD IN EINE NEUE DIMENSION WEITERENTWICKELT.

GRIDX ist ein riesiger Gebäudekomplex, der neben der Autobahn A 4, keine zehn Kilometer von Luxemburg-Stadt entfernt steht: Oldtimer und Supersportwagen stehen in Glasboxen, schließlich hat man eine Kooperation mit der Motorworld. Aber GRIDX will mehr sein als ein Autotempel. „Unsere Überlegungen gehen 15 bis 20 Jahre weiter“, verrät Alex Giorgetti, der Programm-direktor. GRIDX soll eine Multi-Erlebnis-Destination werden.

Dabei dreht sich zunächst alles ums Auto. Luxusmarken wird man hier ebenso finden wie museale Ausstellungen, beispielsweise die Fahrzeug-Sammlung und die Historie von VW- und Porsche-Importeur

Losch. GRIDX bietet finanzstarken Automobilisten ein Rundum-sorglos-Paket: Im untersten Stockwerk gibt es eine riesige Waschanlage, Werkstätten, einen Reifen-Shop, der auch ausgefallene Dimensionen auf Lager haben soll. Daneben arbeitet der Luxemburger TÜV. Und es gibt gut bewachte Parkplätze. „Da kommt keiner ohne Erlaubnis rein“, so Giorgetti. Dazu kommt ein Concierge-Service, der sich um alles kümmert, von der Pflege der Autos bis zum Service bei Rallyes oder bei Trackdays.

Ganz nach dem Motorworld-Konzept: Sportwagen und Oldtimer in Glas-Containern.





Das digitale Museum: Boden, Decke und Wände werden multi-medial bespielt.

Zunächst steht aber das Erlebnis vor Ort im Vordergrund. Dazu gehört das neue digitale Museum, eine sieben Meter hohe Halle. Hier werden Boden, Wände und Decke bespielt. Bis zu 300 Besucher können Teil der Inszenierung sein - einer Multi-Lasershow mit 120 Millionen Pixel. „Das ist einmalig in Europa“, erklärt Giorgetti stolz. „Das ist die Zukunft.“ Seit einer Reise durch Korea sind „mein Bruder und ich große Fans der digitalen Kunst“, so Giorgetti. Dazu kommt die Galleria 610, die zusammen mit dem Turiner Automobilmuseum Mauto bespielt wird. Im November startet die erste Ausstellung über Ayrton Senna. Später folgen die Themen Rallye und Mille Miglia.

Damit alles nicht zu Auto- und Männerlastig wird, gibt es eine Shopping-Ebene mit diversen Geschäften: Bei der Bekleidung werden Damen mit 70 Prozent ein üppigeres Angebot vorfinden als Männer. Dazu kommt ein Home- und Living-Bereich. Und wer genug eingekauft hat, kann sich im Health-Club eine kleine Verschnaufpause gönnen oder sich im Fitness-Bereich auspowern.

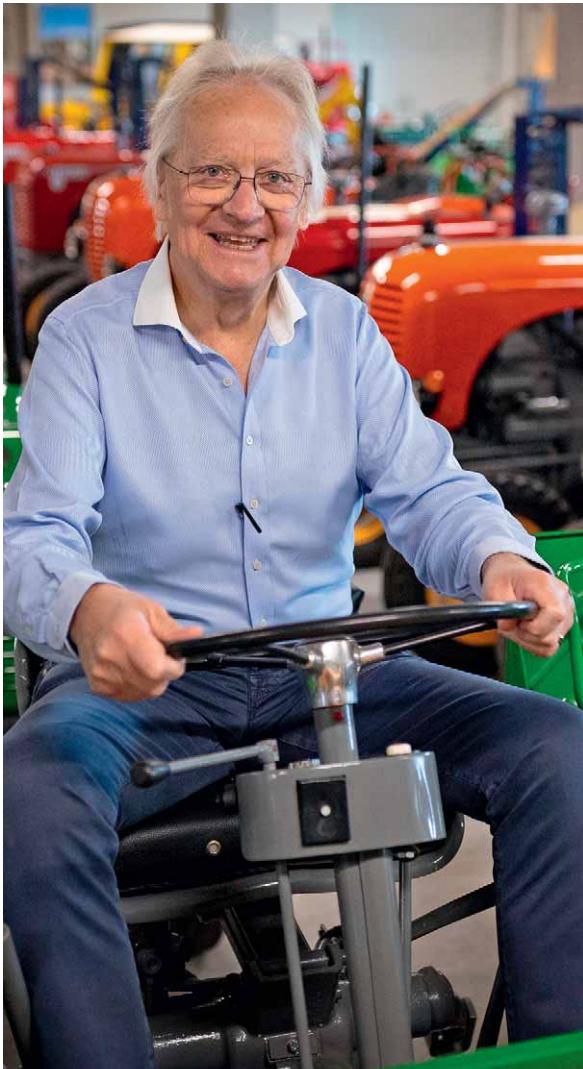


GRIDX: die Multi-Erlebniswelt für die gesamte Familie.

Wie beim Motorworld-Konzept gibt es auch eine Eventhalle für 1.200 Personen, einen Business-Bereich und ein Vier-Sterne-Hotel mit 133 Zimmern. Das Hotel wird nicht von einer großen Kette betrieben, sondern von der Familie selbst. „Wir sind der Meinung, dass wir das besser können als ein großer Hotelkonzern. Aber es ist eine Herausforderung.“ 250 Millionen Euro hat das Bauunternehmen Giorgetti in GRIDX investiert. Zuerst waren sie Bauunternehmer. „Betongießer“, wie Alex Giorgetti das Unternehmen seiner Familie charakterisiert. „Dann wurden wir Konstrukteure und schließlich Entwickler. Heute betreiben wir die Projekte, die wir entwickeln, selbst. Das gesamte Know-how der Familie ist in diesem Projekt vereint.“ Vor der offiziellen Eröffnung wird das GRIDX der Dreh- und Angelpunkt der diesjährigen Luxembourg Classic Rallye sein.

hinter verschlossenen türen

EIN LUXEMBURGER HAT DIE
WELTWEIT GRÖSSTE SAMMLUNG
VON STEYR-TRAKTOREN.



Arsène Laplume ist Gourmet. „Ich mag Essen, Wein und Whisky“, verrät er. Und er liebt das Besondere. Vor 48 Jahren hat er im Norden von Luxemburg Land gekauft. Darauf stand eine Scheune, in der Zetor-Traktoren repariert wurden. Als er auf einer Bauernausstellung nur Beschwerden zu hören bekam, war für ihn klar: Es muss etwas anderes her. Deshalb importierte er zwischen 1977 und 2005 Steyr-Traktoren. „Wir haben pro Jahr zwischen 40 und 45 Traktoren verkauft“, so Laplume, der damit einen Marktanteil zwischen 12 und 15 Prozent erreichte.

Parallel dazu expandierte Laplume in andere Bereiche. Er baute vier Tankstellen, vier Supermärkte und betrieb einen Reifenhandel. Und dann änderte er seine Geschäftsstrategie. Statt Masse setzte er auf Klasse. „Ich wollte etwas schaffen, was mich von den anderen absetzt.“

Steyr-Fan: der ehemalige
Traktor-Händler Arsène Laplume.



Seltenes Exemplar:
Steyr Typ 80 mit Traktionsketten.

Mittlerweile ist aus dieser Idee in Wemperhardt eine kleine Stadt entstanden. Im Mittelpunkt steht sein Lebensmittel-Supermarkt. Hier bietet er das Feinste vom Feinen. Dafür beschäftigt er 50 Metzger und 30 Bäcker. In seinem Sortiment gibt es 300 verschiedene Käsesorten und 1.000 Whisky-Marken – und darunter natürlich das Besondere: beispielsweise einen Bowmore aus dem Jahr 1972, eine Jubiläumsabfüllung für 5.895 Euro. Da wundert es nicht, dass er von einem Kunden berichtet, der unlängst ein paar Flaschen für 35.000 Euro erstanden hat.



Hinweis auf Ferdinand Porsche:
Zündfolge am Steyr-Lastwagenmotor.

Das Geschäft mit Lebensmitteln, Spirituosen und Zigaretten brummt, weil der Luxemburger Staat nur geringe Steuern erhebt. Rund um seinen Lebensmittelhandel ist über die Jahre so einiges entstanden: zwei Tankstellen, ein Vier-Sterne-Hotel mit 50 Zimmern, ein Business-Center mit mehr als 150 Büros, „die alle vermietet sind“, wie er betont. Im letzten Jahr zählte man über fünf Millionen Besucher. Und damit Besucher wie Mitarbeiter ordentlich verköstigt werden, gibt es in seiner kleinen Stadt 70 Geschäfte und nicht weniger als zehn Restaurants. Darunter ein Wiener Kaffeehaus und ein Bistro am Steyrer-Platz.

Was gewisse Rückschlüsse auf seine wahre Leidenschaft erahnen lässt. Laplume hat zwar die Steyr-Vertretung aufgegeben, was aber nichts an seiner Liebe für die Arbeitsmaschinen aus Österreich geändert hat. Im dritten Stock eines unscheinbaren Bürohauses verbirgt der Geschäftsmann seine Schatzkammer. >

In Reih und Glied: 170 Traktoren
in der weltweit größten Steyr-Sammlung.





Nur für private Gäste: das Steyr-Traktoren-Bistro.

Auf einer Etage hat der Luxemburger dicht an dicht die Geschichte der Steyr-Traktoren zusammengezammelt. Mittlerweile sind es 170 Exponate, alle fein rausgeputzt. „Drei fehlen mir noch“, gesteht er. Es ist die größte Steyr-Traktoren-Sammlung der Welt. Er hat natürlich den ersten Traktor aus dem Jahr 1941. Diese ersten Traktoren hatten zwei Zylinder und waren für Großbetriebe gedacht. Als die kleinen Bauern sich beklagten, schob man einen Einzylinder mit elf PS nach. Er hat sie alle, auch Prototypen sind darunter. Auch der mächtige Typ 280 aus dem Jahr 1956, 60 PS stark und von Ed Goedert mit einem fachkundigen Blick als „König unter den Traktoren“ erkannt.

Neben den Traktoren gibt es noch ein paar andere Exponate aus der Steyr-Historie. Beispielsweise den Steyr 50 aus dem Jahr 1936, einen zweisitzigen Kleinwagen mit wassergekühltem Vierzylinder-Boxermotor und 25 PS, den sie auch „Baby“ nannten. Oder den Steyr C30, eine Limousine mit Sechszylinder-Reihenmotor aus dem Jahr 1930, den Ferdinand Porsche konstruiert hatte. Und dann steht da auch ein Steyr-Lastwagen mit feiner Holzauskleidung im Fahrerhaus. Angetrieben wird er von einem luftgekühlten Achtzylindermotor. Vorn auf dem Motor steht die Zündfolge, ein feiner Hinweis darauf, dass auch hier Ferdinand Porsche seine Hand im Spiel hatte.

Das Steyr-„Baby“:
Kleinwagen Typ 50 aus dem Jahr 1936.



Laplumes Museum ist einzigartig, allerdings ist es der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Den Teilnehmern der Luxembourg Classic Rallye wird er allerdings exklusiv sein Schatzkästchen öffnen. Sie werden am Freitag inmitten der 170 Exponate ihr Mittagessen genießen.

Vielleicht wird sich das künftig ändern. Denn Laplume plant acht Kilometer von Wemperhardt entfernt, neben seinem Privathaus, ein Museumsgebäude mit Eventhalle und Werkstatt. „Ich habe ja schon viel gebaut. Aber darauf freue ich mich wirklich.“



Ed Goedert auf dem „König unter den Traktoren“: Typ 280 aus dem Jahr 1956.



Corporate Headwear. So individuell wie Ihr Team!

Ihr Spezialist für die Realisierung von individuell ausgearbeiteten Basecaps.

Maßgeschneiderte Produktionen in kompromissloser Qualität für
Unternehmen, Organisationen, Vereine und Marken.

Corporate Headwear by CAP10 für jede Branche.

CAP10

www.mycap10.de

sicher ist sicher

M-BROKERS IST SPEZIALISIERT AUF DIE VERSICHERUNG VON OLDTIMERN.

Martine Schreiner ist seit 29 Jahren im Versicherungsgeschäft. Ihr Hauptgeschäft macht sie mit Firmenkunden, mit Handwerkern und Baufirmen. Ihr Spezialgebiet sind aber die Oldtimer. Sie versichert die Klassiker nach ihrem Wert. Deshalb wird erst einmal ein Gutachten erstellt. Dafür hat sie einen Gutachter, der mit Classic Data zusammenarbeitet. Der prüft die Papiere, Motornummer und Fahrgestellnummer (matching numbers), dokumentiert den Zustand des Fahrzeugs. Wichtig für das Wertgutachten ist auch die lückenlos dokumentierte Historie des Autos. Dann ist alles abgesichert, auch der Transport zu Veranstaltungen. Ausgenommen sind die Teilnahme an Rennveranstaltungen oder Verschleißschäden.

Braucht man für den Oldtimer eine speziell gesicherte Garage? „Ab einem Wert von 100.000 Euro wäre es gut, wenn man eine Alarmanlage hätte. Auch an den Brandschutz sollte man denken“, rät Schreiner. Andererseits sind die Oldtimer auch bei Veranstaltungen versichert – und da stehen die Oldies auch nicht immer in speziell abgesicherten Garagen. Schreiner ist mit ihrer Agentur hauptsächlich in Luxemburg aktiv. „Aber ich habe auch Kunden in Belgien.“ Mittlerweile hat sie unter den Oldtimer-Fahrern einen Kundenstamm von rund 150 Klienten. „Aber“, betont sie, „viele von denen haben zwischen 10 und 15 Oldtimer.“ Und wenn ein Kunde seine ganze Sammlung bei ihr versichert, dann beteiligt sie sich auch an den Kosten für die Gutachten.

Hilft in der Not:
Kasko-Versicherung.





MEHR ZEIT FÜRS WESENTLICHE DANK **TELEMATIK**



YellowTracker mobile Xtreme Retro im Look. Smart auf Achse.

Telematikpartner der Classic Rallyes seit 2010

TachoManagement | ZeitManagement | FlottenManagement
Fahrzeugortung | Führerscheinkontrolle | Fahrerbewertung | Spesenabrechnung
AuftragsManagement & Navigation | ObjektManagement & AssetTracking

engagement auf allen pisten

VOLKSWAGEN-GENERALIMPORTEUR LOSCH GEHT ES NICHT
NUR UM AKTUELLE AUTOMODELLE, MAN KÜMMERT SICH
AUCH UM DIE HISTORIE UND DIE ZUKUNFT DES AUTOMOBILS.

Der grüne Brezel-Käfer ist das Auto, mit dem alles begann. Das war 1948. Martin Losch hatte gerade den Vertrag als Generalimporteur für Volkswagen in Luxemburg unterschrieben. Der erste Käfer kam per Achse ins Großherzogtum. Und genau dieser Käfer wurde bald zum Inbegriff der Wolfsburger Zuverlässigkeit: Er läuft und läuft und läuft... Mittlerweile hat er 650 000 Kilometer auf dem Tacho - und man sieht ihm seinen langen Lebensweg keineswegs an. Claude Horsmans, Leiter der Classic Abteilung bei Losch Luxembourg: „Der Käfer hatte auch mal eine Anhängerkupplung – und wurde als Abschleppwagen benutzt.“ Momentan steht der Brezel-Käfer in einer unscheinbaren Werkhalle und wartet mit weiteren Autos auf seinen Umzug. Horsmans betont nicht ohne Stolz: „Alle unsere historischen Autos sind fahrbereit.“ Künftig werden 25 bis 30 Autos aus der Losch Classic Collection im GRIDX ausgestellt und erzählen dort die über 75jährige Geschichte von Losch Luxembourg.

Und da gibt es einiges zu erzählen: Zwei Jahre nach Volkswagen bekam Losch die Generalvertretung von Porsche. 1971 kam Audi, 1989 SEAT, 1992 Škoda, 1999 Bentley, 2016 Lamborghini und schließlich 2018 auch CUPRA dazu. Somit trägt Losch als Generalimporteur auch zur europäischen Marktpräsenz bei. 2024 hat Losch Import 16 000 Autos verkauft. Das entspricht einem Marktanteil von 31 Prozent.

Im Porsche Zenter Roost führt Losch Luxembourg bereits zertifizierte Fahrzeug-Restaurationen durch und ist Porsche-Classic-Partner. Claude Horsmans hat in seiner Abteilung bereits einen Porsche 914 restauriert, gerade ist man an einem Škoda Octavia aus dem Jahr 1961 dran. Und er hofft, dass er im GRIDX die Möglichkeit bekommt seine Aktivitäten bei klassischen Fahrzeugen mit Reparaturen und Restaurierungen weiter auszubauen.

Während die Classic-Abteilung mit jedem historischen Fahrzeug die Wertigkeit und Langlebigkeit der Modelle des Volkswagen-Konzerns unterstreicht, steht im Motorsport der Nachweis technischer Kompetenz im Vordergrund – und das in einem hochkompetitiven Umfeld. Aus diesem Grund hat sich Losch mit zwei erfahrenen Partnern zusammengeschlossen: Black Falcon und Four Motors.

Fuhr beim 24 h Rennen am
Nürburgring zum Klassensieg:
Team 48 Losch Motorsport by
Black Falcon – Porsche 911 GT3 Cup.



Claude Horsmans mit seinem ältesten Baby: dem Volkswagen Käfer aus dem Jahr 1948.

Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring ging 48 Losch Motorsport gemeinsam mit Black Falcon in einem Porsche 911 GT3 Cup (992) an den Start. Das Fahrerquartett bestand aus den Deutschen Tobias Müller und Noah Nagelsdiek sowie den Luxemburgern Carlos Rivas und Dylan Pereira. Das Team sicherte sich nach 24 Stunden den hartumkämpften Sieg in der zweitstärksten Klasse und einen beeindruckenden elften Platz im Gesamtklassement. Mit drei Bioconcept-Fahrzeugen trat zudem die Mannschaft von Four Motors in den beiden Klassen der „Alternativen Treibstoffe“ an – und hielt erfolgreich die Flagge für Nachhaltigkeit im Rennsport hoch.

Fährt mit synthetischem Kraftstoff:
der Porsche 718 Cayman GT4 des Four
Motors-Teams.

Losch geht es nicht allein darum, dass man im Motorsport die technische Kompetenz unterstreicht, sondern auch im Härtetest unter Beweis stellt, dass synthetische Kraftstoffe durchaus als sinnvolle Alternative taugen, um Emissionen zu reduzieren. Losch Luxembourg ist gemäß seines Slogans „Driving Dreams“ an allen Fronten aktiv: Beim Handel mit aktuellen Fahrzeugen, im harten Konkurrenzkampf auf der Rennstrecke und im historischen Rallye-Sport wie Losch Luxembourg mit seinem Engagement bei der Luxembourg Classic unter Beweis stellt. Verena Landgraf-Freudenreich, Head of Marketing und Communication, betont: „Passion ist einer unserer Schlüsselwerte. In allem, was wir tun, steht die Leidenschaft im Vordergrund: sei es beim Import von Fahrzeugen der Volkswagen Gruppe, im Motorsport, in der Förderung sportlicher Aktivitäten oder durch unsere Classic Collection, mit der wir historische Fahrzeuge bewahren und Herkunft mit Zukunft verbinden. Unser Handeln basiert auf Verantwortung, Vielfalt und einer tiefen Verbundenheit mit unseren Werten.“



für alle zeiten

FÜR DIE 5. LUXEMBOURG CLASSIC RALLYE STIFTET DIE TRADITIONSREICHE UHRENMARKE UNION GLASHÜTTE ZWEIMAL ZWEI PREZIOSEN DER UHRMACHERKUNST AUS DER SERIE PAUL PIETSCH – FÜR DIE BESTEN DER UNION-GLASHÜTTE-WERTUNGSPRÜFUNG UND FÜR DIE GESAMTSIEGER DER RALLYE.

Die Sonderedition Paul Pietsch ist eine Hommage an den berühmten Rennfahrer der 1930er- und frühen 1950er-Jahre, den Gründer der Motor Presse Stuttgart, und seine Rennautos – ganz unter dem Motto: „Legenden Made in Germany“. Das Ausgefallene an diesen Zeitmessern sind die Zifferblätter in Nieten- und Blechoptik, die an die damaligen klassisch genieteten Autokarosserien erinnern. Dazu kommt die eingefärbte 12 in kräftigem Rot, die sich auf die für diese Zeit prägnanten Rennwagennummern bezieht. Bei der Union-Glashütte-Wertungsprüfung geht es auch in diesem Jahr nicht allein um Zehntelsekunden, sondern um zwei wertvolle Chronographen mit silber- oder anthrazitfarbenem Zifferblatt. Die Kurzzeitmessung lässt sich über die charakteristischen Pilzdrücker bedienen, wobei der Start/Stopp-Drücker das Rot der 12 aufgreift. Im Inneren des Chronographen schlägt das Automatikwerk UNG-27.S2 mit einer Spiralfeder aus Silizium, deren antimagnetische Eigenschaften der Ganggenauigkeit zugutekommen. Die Uhr hat einen Durchmesser von 42 mm und bietet eine komfortable Gangreserve von bis zu 65 Stunden.

Auf die Gesamtsieger der Rallye warten zwei Dreizeiger-Varianten – ebenfalls mit einem silber- oder anthrazitfarbenen Zifferblatt. Auch hier sticht die rote 12 direkt ins Auge. Das Gehäuse aus feinem Edelstahl misst 40 mm. Durch den Glasgehäuseboden kann das fein dekorierte Automatikwerk UNG-07.01 betrachtet werden. Die Modelle der Sonderedition Paul Pietsch werden mit einem schwarzen Kalbslederarmband ausgeliefert, das mit einer besonderen Doppelnaht in Rot bzw. Grau versehen ist, die an die Sportsitze historischer Rennautos erinnert.

Alle Uhren von Union Glashütte werden im Glashütter Atelier von Hand veredelt, montiert, reguliert und umfassend kontrolliert.

UNION
GLASHÜTTE/SA.

MODELL WERTUNGSSIEGER
NORAMIS CHRONOGRAPH
PAUL PIETSCH SONDEREDITION

Werk: UNG-27.S2

Funktionen: Stunden, Minuten, kleine Sekunde,
Datumsanzeige im Zifferblattfenster,
Chronograph 60 Sekunden, 30-Minuten-Zähler,
2 Drücker, 1 Korrektor, Chronographen-Mechanismus
mit Nocken, Sekundenstopp

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden geschraubt

WERT: 3.450 EURO



MODELL GESAMTSIEGER
NORAMIS DATUM
PAUL PIETSCH SONDEREDITION

Werk: UNG-07.01

Funktionen: Stunden, Minuten, Zentralsekunde,
Datumsanzeige im Zifferblattfenster,
Sekundenstopp, Automatik, Gangreserve bis zu 60 h

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden gepresst

WERT: 2.200 EURO



Start zum Grand Prix 1949: Luigi Villoresi im Ferrari 166 MM (ganz links) wird seiner Favoritenrolle gerecht und siegt.

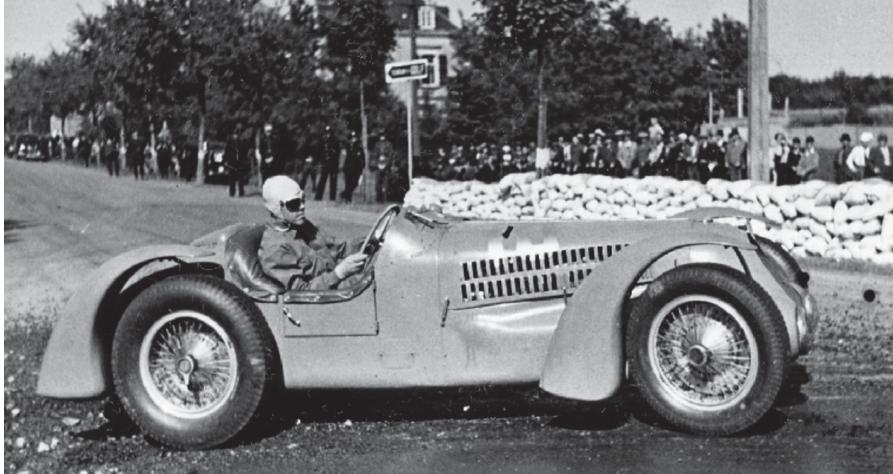
ein club
mit tradition

ACL

DER ACL BRACHTE DIE WELTELITE DES
MOTORSPORTS INS KLEINE GROSSHERZOGTUM.

Der Automobil Club Luxemburg (ACL) wurde 1932 gegründet und hat mittlerweile 191.000 Mitglieder. Die Zulassungsbehörde (SNCA) registrierte 2023 in Luxemburg 12.200 Oldtimer und 15.700 Youngtimer. Der ACL kümmert sich um die Historie und

die Oldies. Man kann seinen Oldtimer untersuchen und bewerten lassen. Der ACL hilft bei der Zulassung von historischen Modellen und veranstaltet verschiedene Events, beispielsweise den jährlichen Oldtimer-Markt, die Oldtimer-Expo oder die eintägige Classic Tour.



Sieger beim „Prix du Centenaire“ 1939:
der Franzose Jean Pierre Wimille im
Bugatti 59-50B.

Und schließlich unterstützt der ACL auch die Luxembourg Classic Rallye durch die technische Abnahme, den Pannendienst und auch durch die Wertungsprüfung auf der Kartbahn in Mondercange, auf der schon Michael Schumacher seine Runden drehte.

Der Motorsport hat in der Geschichte des ACL eine bedeutende Rolle gespielt. Bereits 1939, also wenige Jahre nach der Gründung des Clubs, gab es einen ersten Grand Prix: den „Prix du Centenaire“ zur Feier des 100-jährigen Jubiläums der Unabhängigkeit von Luxemburg. Ausgeschrieben war das Rennen für Sportwagen mit 4,5-Liter- oder 3-Liter-Motoren mit Kompressor. Das Rennen fand auf einem Dreiecks-Straßenkurs statt. Über 3,8 Kilometer ging es von Findel über Kelchesbréck Richtung Neudorf und wieder zurück nach Findel. Zehn Fahrzeuge waren am 4. Juni am Start: vier Franzosen, drei Italiener, ein Belgier, ein Rumäne und der Escher Mechaniker Jos Zigrand als einziger Luxemburger.



Die große Luxemburger Hoffnung:
Honoré Wagner wurde 1949 im
BMW 328 Dritter.

Um 15:00 Uhr gab Prinz Felix das Startzeichen zum Rennen über 60 Runden oder 230 Kilometer. Sofort kam es „zu einem wunderbaren und nervenaufpeitschenden Zweikampf“ (so das Escher Tagblatt) zwischen dem Italiener Nino Farina und dem Franzosen Jean Pierre Wimille. Der Italiener im Alfa Romeo 412 musste Kerzen wechseln und nach 22 Runden aufgeben. Damit war der Weg frei für den Franzosen im Bugatti 59-50B, der in überragender Manier das komplette Feld einmal überrundete. Zweiter wurde der Italiener Clemente Biondetti im Alfa Romeo 412. Pierre Levegh, der Dritte im Talbot T150C, lag bereits drei Runden zurück. >



Die beiden Ferrari 166 MM (links) sind überlegen. Alberto Ascari wird Grand Prix-Sieger 1950.

Erst 1949 veranstaltete der ACL den nächsten Grand Prix, erneut für Sportwagen, dieses Mal bis zwei Liter Hubraum ohne Kompressor. Am 26. Mai ging es auf dem Findel-Kurs erneut über 60 Runden. Geprägt wurde das Rennen auf regennasser Piste durch das Duell zwischen dem Italiener Luigi Villoresi auf einem Zwölfzylinder Ferrari 166 MM und dem Franzosen Robert Manzon im Simca Gordini 1500. Der mutige Franzose verstand es im unterlegenen Vierzylinder-Gordini durch „waghalsige Manöver“ den Italiener rundenlang zu ärgern. Schlussendlich musste Manzon aber nach 32 Runden mit Zündungsproblemen aufgeben. Interessant war das Rennen danach durch den Kampf um Platz zwei. Hier duellierten sich die BMW 328-Piloten André Pilette aus Belgien und der Luxemburger Honoré Wagner. Der junge Luxemburger wurde schließlich Dritter.

Im Jahr danach hatte Wagner einen Veritas gemeldet. Da das Auto bei Testfahrten verunfallte, musste die Luxemburger Hoffnung mit einem BMW 328 an den Start gehen. Mit dem Leihwagen gegen die Werk-Ferraris von Alberto Ascari und Luigi Villoresi war Wagner chancenlos und schied mit Kupplungsschaden aus. Vorn fuhren die beiden Italiener in den Ferrari 166 MM ein einsames Rennen. Ascari gewann und der Belgier Jacques Swaters wurde im Veritas Dritter.

1951 wurde der Luxemburg Grand Prix für Formel 3-Rennwagen ausgeschrieben. In dieser Nachwuchs-Rennserie fuhren kleine Monoposto mit 500 Kubikzentimeter-Motorradmotoren. Die überlegene Konstruktion kam aus England, gebaut von John Cooper, der 1960 mit Jack Brabham die Formel 1-Weltmeisterschaft gewinnen sollte. Cooper steuerte einen seiner kleinen Rennwagen in Luxemburg selbst und fuhr in einem der beiden Vorläufe auf Rang zwei. 27 Rennwagen waren für diesen Grand Prix gemeldet. Darunter elf Cooper. Ein junger



1951 sind 27 Formel 3-Rennwagen am Start. Den Grand Prix gewinnt Alain Brown im Cooper-Norton.

Nachwuchs-Mann aus England, der am Anfang einer grandiosen Rennkarriere stand, steuerte einen Kieft-Norton, fiel aber bereits nach fünf Runden aus: Stirling Moss. Gewonnen wurde das Rennen von Alain Brown im Cooper-Norton.

Grand Prix von Luxemburg auf dem Nürburgring auszuschreiben. Die Ferrari-Piloten Michael Schumacher und Eddie Irvine besuchten Luxemburg vor dem Rennen. „Die kamen mit dem Hubschrauber vom Nürburgring und sind

Großer Preis von Luxemburg 1997 auf dem Nürburgring:
Mika Häkkinen stürmt im McLaren-Mercedes an die Spitze, der Sieger heißt Jacques Villeneuve im Williams-Renault.

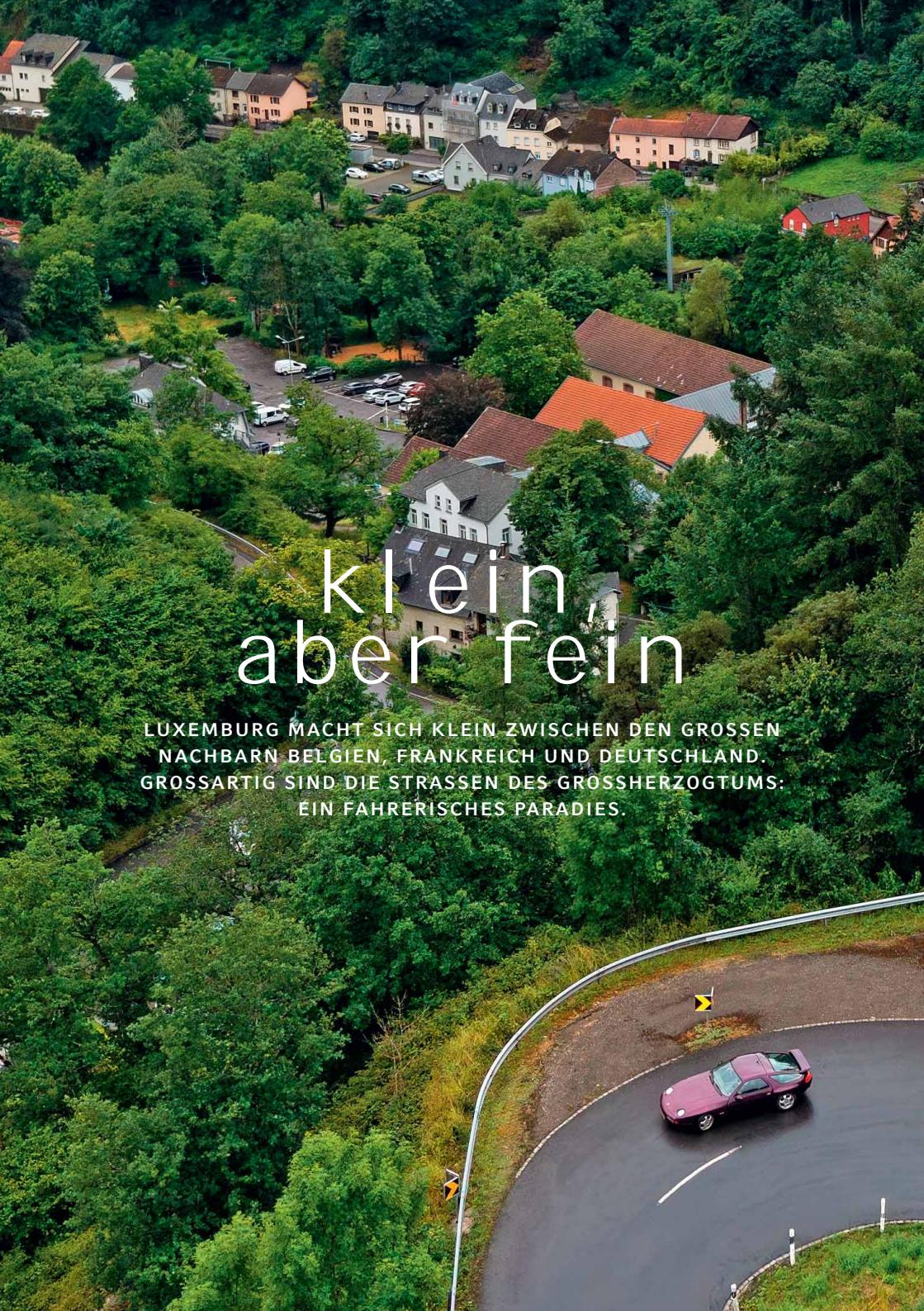


Moss war ein Jahr später erneut in Luxemburg am Start und gewann in seinem Kieft einen Vorlauf. Das Finale gewann der Engländer Les Leston. Auf Rang drei kam Peter Collins im JBS-Norton ins Ziel. Collins startete 1952 erstmals in der Formel 1. Er gewann drei Rennen und verunglückte 1958 im Werks-Ferrari tödlich auf dem Nürburgring.

Der Grand Prix von Luxemburg 1952 war der letzte Grand Prix auf Luxemburger Boden – aber nicht der letzte. Denn 1997 und 1998 wurde der Grand Prix von Deutschland in Hockenheim ausgetragen. Deutschland war im Schumacher-Fieber und man wollte unbedingt einen Grand Prix am Nürburgring. Der Grand Prix von Europa war auch schon vergeben. Und so kam man auf die Idee, einen

im Hauptstadtpark gelandet“, erinnert sich Goy Feltes, ehemaliger Luxair-Pilot und Oldtimer-Sammler. Er chauffierte Michael Schumacher in einem Ferrari 250 S durch die Stadt. Eddie Irvine saß in einem Ferrari 166 MM. Es war ein großes Fest, Tausende standen am Straßenrand. „Die beiden Ferrari-Piloten blieben zwei Stunden, auch der Großherzog war dabei“, so Feltes.

Die beiden Rennen waren dann allerdings nicht nach dem Geschmack des Kerpeners, der zu Beginn seiner Karriere mit Luxemburger Lizenz startete und auf der Kartbahn des ACL seine ersten Runden drehte: 1997 musste er nach einer Kollision mit seinem Bruder Ralf aufgeben. 1998 wurde er Zweiter hinter Mika Häkkinen im McLaren-Mercedes.



klein, aber fein

LUXEMBURG MACHT SICH KLEIN ZWISCHEN DEN GROSSEN
NACHBARN BELGIEN, FRANKREICH UND DEUTSCHLAND.
GROSSARTIG SIND DIE STRASSEN DES GROSSHERZOGTUMS:
EIN FAHRERISCHES PARADIES.



Freut sich auf die Luxembourg Classic 2025:
François Weyrich, Bürgermeister von Vianden.

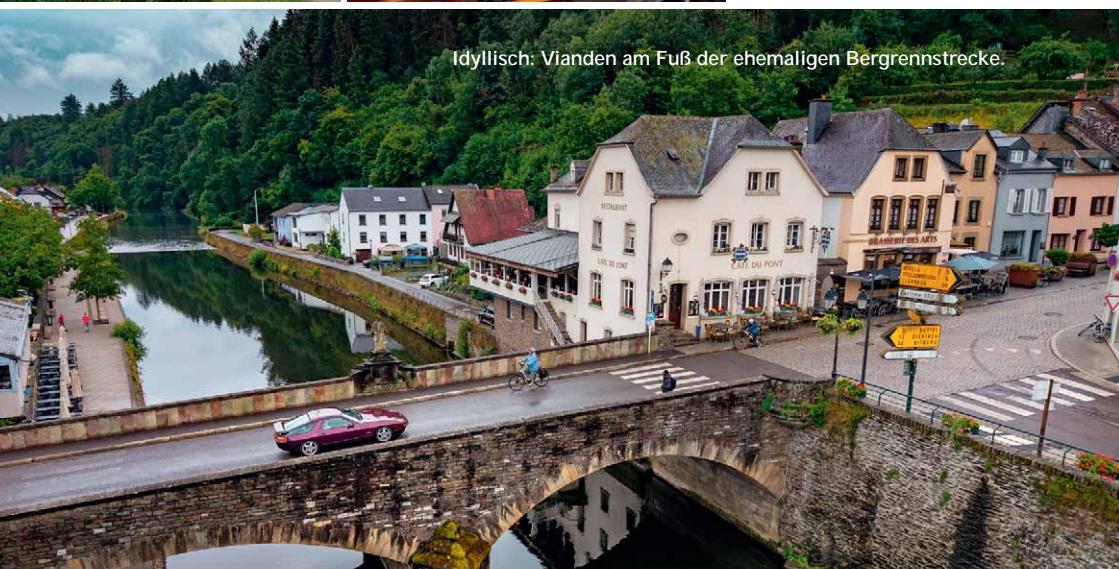
Automobile standen für Ed Goedert schon immer im Mittelpunkt seines Lebens. Früher als Auto-Manager waren es die neuen, heute gehört seine Faszination den Oldtimern. Er ist für die Streckenführung der Luxembourg Classic Rallye verantwortlich. Für 2025 hat er sich wieder viel vorgenommen: „Kleine Sträßchen, wenig Verkehr, viele Kurven und tolle Panoramen“, so charakterisiert der Luxemburger seine Route. Kurz: „Fahrspaß pur.“ Und er versichert: „Wenn wir hier in den alten Autos sitzen, dann werden wir wieder zu Kindern.“ Bereits am Vorabend werden die Teilnehmer mit italienischen Leckereien in der Food-Halle Vinissimo auf die Rallye eingestimmt. Zu Beginn gibt es gleich ein Highlight: Mit dem Start der Luxembourg Classic Rallye feiert GRIDX, eine Mischung aus Motorworld und Erlebniswelt, vor den Toren von Luxemburg-Stadt Premiere. Danach geht es in den Norden, in die Waldregionen und verwunschenen, kurvenreichen Sträßchen der Ardennen.

Dreh- und Angelpunkt der Luxembourg Classic Rallye: GRIDX, die neue Multi-Erlebnis-Destination.



Busunternehmer und Fan italienischer Autos: Laurent Schandeler.

Idyllisch: Vianden am Fuß der ehemaligen Bergrennstrecke.



Einsam: der Porsche 928 von Losch bei der Erkundungstour auf einer kleinen Nebenstraße.



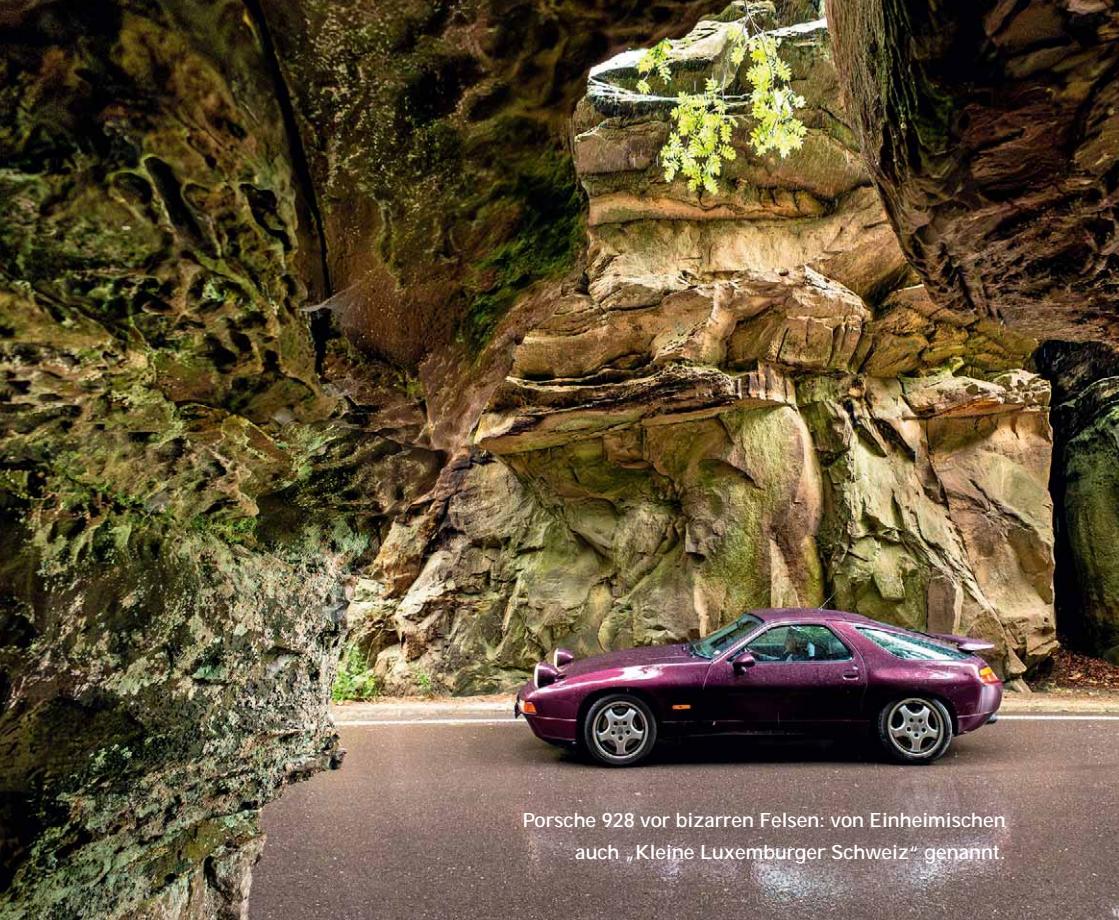
Aktion: Wertungs-
prüfung auf der
Goodyear-Reifen-
teststrecke.

Immer noch ein angenehmes Reiseauto: der Porsche 928,
der ehemalige Dienstwagen von André Losch.

Wir fahren in einem Porsche 928 der Losch-Gruppe. Zunächst entführt mich Ed Goedert zu Laurent Schandeler, einem lokalen Busunternehmer und glühendem Fan italienischer Automobile. Bei der Luxembourg Classic Rallye fährt er einen Lancia B20 GT. Im Haus seines Vaters hat er sich eine zweistöckige Garage zu seinem privaten Auto-Refugium ausgebaut. Hier wird an seinen automobilen Schätzen von Alfa Romeo, Fiat und Ferrari geschraubt. Sein bestes Stück ist ein Fiat 131 Abarth Gruppe 4, der einst die Safari Rallye bestritten hat. Kein Wunder, dass auch Walter Röhrl und Christian Geistdörfer bei ihm schon auf einen Espresso vorbeigeschaut haben.

>





Porsche 928 vor bizarren Felsen: von Einheimischen auch „Kleine Luxemburger Schweiz“ genannt.



Mittagspause
im Steyr-Museum:
Arsène Laplume
in seiner Traktor-
Sammlung.

Die Mittagspause in Wemperhardt beim ehemaligen Traktorhändler Arsène Laplume dürfte für die Teilnehmer eine Überraschung bieten: Laplume ist Besitzer eines exquisiten Einkaufszentrums mit Business-Center, Hotel und diversen Restaurants. Gegessen wird in seinem Privatmuseum: in der größten Steyr-Traktoren-Sammlung der Welt inmitten von über 170 Exponaten. Nach der Pause geht es nach Vianden, berühmt durch seine Burgenlage, in der einst Wilhelm I., der Großherzog von Luxemburg und König der Niederlande, lebte. Ein Grund, weshalb die Region auch ein beliebtes Ausflugsziel der Holländer ist. Auch der berühmte französische Schriftsteller Victor Hugo stand einst vor der Burg und befand: „Vianden besteht heute aus zwei Dingen, zu gleichen Teilen tröstlich und großartig, das eine düster, eine Ruine, das andere heiter, ein Volk.“

„wenn wir mit unseren autos
menschen eine freude bereiten,
ist das für mich das Schönste.“

ED GOEDERT, SPORTLICHER LEITER

Beliebtes
Ausflugsziel:
Schloss Beaufort.

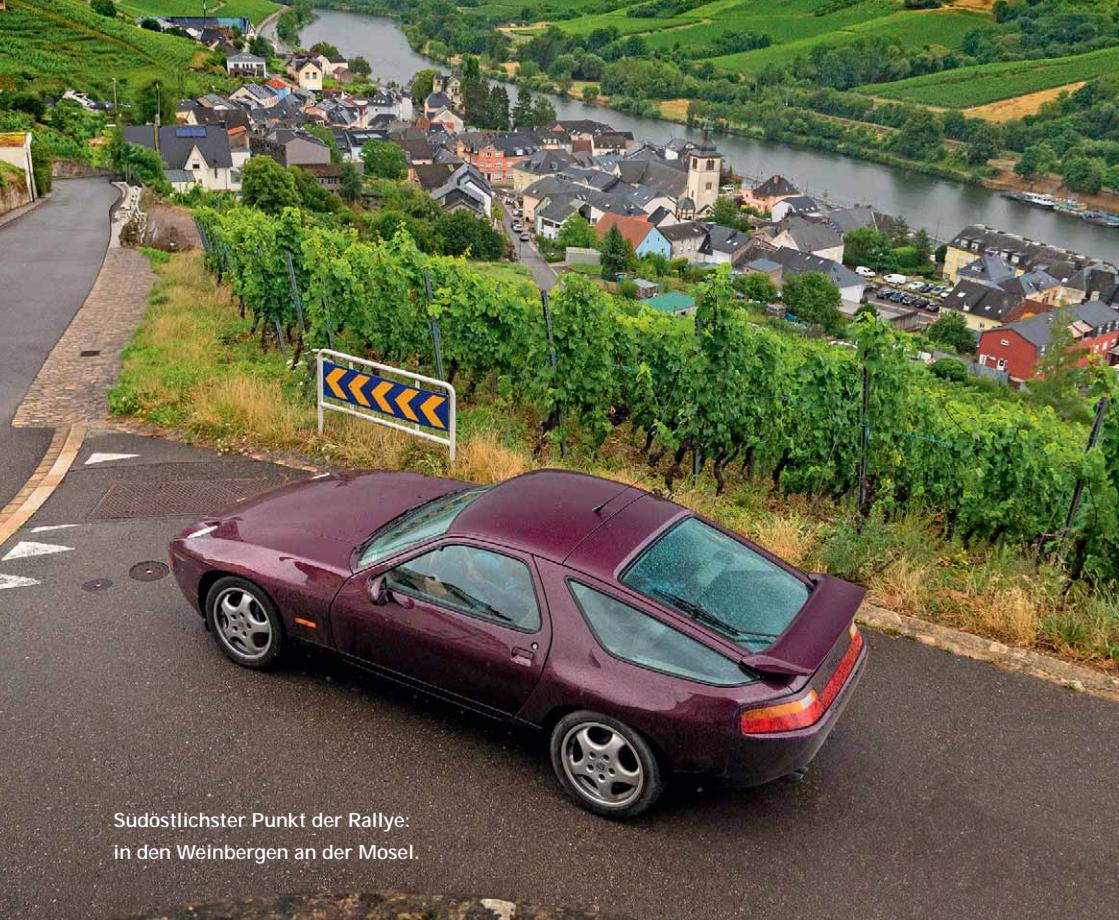


Die Heiterkeit des Volkes dürften die Rallye-Teilnehmer beim Revival des historischen Bergrennens in Vianden erleben. Gestartet wird die Wertungsprüfung in der Ortsmitte am Rathaus. Das Ziel ist nach 2,5 Kilometern direkt vor dem örtlichen Altersheim, wo die Rallye von einer Hundertschaft von Heimbewohnern erwartet wird. Bürgermeister François Weyrich: „Die Symbiose von älteren Menschen und älteren Autos finde ich toll.“ Und auch Ed Goedert gerät ins Schwärmen: „Wenn wir mit unseren Autos den Menschen eine Freude bereiten, dann ist das für mich das Schönste.“ Nach diesem fahrerischen wie emotionalen Erlebnis wartet auf die Rallye-Teilnehmer gleich eine knifflige Sonderprüfung auf der knapp drei Kilometer langen Goodyear-Reifenteststrecke in Colmar-Berg. Beendet wird Tag eins dann bei Losch in der Porsche-Vertretung in Roost.

>

Auf der ehemaligen Bergrennstrecke: im Hintergrund das Schloss Vianden, eines der schönsten Schlösser der Welt.





Südostlichster Punkt der Rallye:
in den Weinbergen an der Mosel.

Tag zwei führt gleich auf die Kart-Rennstrecke des Luxemburger Automobil-Clubs. Hier hat der junge Michael Schumacher, der zunächst mit einer Luxemburger Lizenz startete, einst seine Runden gedreht. Vorbei an Schloss Beaufort geht es ins Müllerthal mit seiner hügeligen Landschaft und den bizarren Felsformationen, von den Einheimischen auch „Kleine Luxemburger Schweiz“ genannt. Aber keine Angst vor kochenden Motoren, die höchste Erhebung des Landes, der „Kneif“ im Norden, bringt es gerade mal auf 560 Meter. In Richtung Südosten fährt die Rallye bergab, in die Weinregion an der Mosel. Auf 1.200 Hektar Rebfläche werden hier zu 90 Prozent Weißwein und nur zu 10 Prozent Roter produziert. Hier treffen wir einen weiteren Teilnehmer der Luxembourg Classic Rallye: Cobra-Pilot Jean-Claude Braun. Er ist Leutnant-Colonel der Luxemburger Armee und Chef der Militärmusik.

RALLYE-HIGHLIGHTS

Gibt den Ton
an: Cobra-Pilot
Jean-Claude Braun
ist Chef der
Luxemburger
Militärmusik.



Hier drehte Michael Schumacher seine ersten Runden:
Kartbahn
Mondercange.

Zur Mittagspause geht es auf die M.S. „Princesse Marie-Astrid“, ein Restaurant-Schiff. Auf eine Wein-Verkostung, die Region ist bekannt für ihren exquisiten Crémant, müssen die Teilnehmer leider verzichten, denn die Rallye geht weiter. Das Ziel ist in Luxemburg-Stadt, der Finanzmetropole mit 160 Banken und 174 Brücken. Denn die Stadt mit den Flüssen Alzette und Petruss ist durchzogen von tiefen Schluchten. Modernste Glasbauten stehen hier auf historischen Fundamenten. Die Rallye endet im Zentrum von Luxemburg auf dem „Guillaume II“-Platz, wo die Oldtimer und ihre Besetzungen erneut ein besonderer Publikumsmagnet sein dürften.



In Luxemburg
eine Institution:
TV-Köchin
Lea Linster und
ihre Madeleines.

Nur wenige Meter davon entfernt treffen wir auf eine bemerkenswerte Frau: Lea Linster, Sterneköchin, bekannt als Fernsehköchin und Autorin von diversen Kochbüchern. Sie war die erste und einzige Frau, die 1987 den berühmten Kochpreis Bocus d'Or gewonnen hat. Ihr Sterne-Restaurant hat sie an ihren Sohn übergeben. „Ich musste mich danach neu erfinden“, so Linster, die nun in einem kleinen Kaffee Madeleines anbietet. Meine Frage, wie viel sie von dem leckeren Gebäck verkauft, kontert sie lächelnd mit der Gegenfrage: „Kommen Sie vom Finanzamt?“ Zwischen 300 und 1.200 Madeleines gehen täglich über den Tresen. Linster, die früher Staatschefs, Könige und Präsidenten bekocht hat, ist weiterhin eine Institution in Luxemburg. An die Madeleines, mal pur oder mal mit Schokolade, hat sie die gleichen Anforderungen wie früher an ihre Sterne-Menüs: „Du musst sie besser machen, als die Leute sie in Erinnerung haben.“ Und weiter: „Wenn du die Madeleines von der Mama schlägst, dann bist du top. Das ist für mich ein inneres Glücksgefühl.“

>

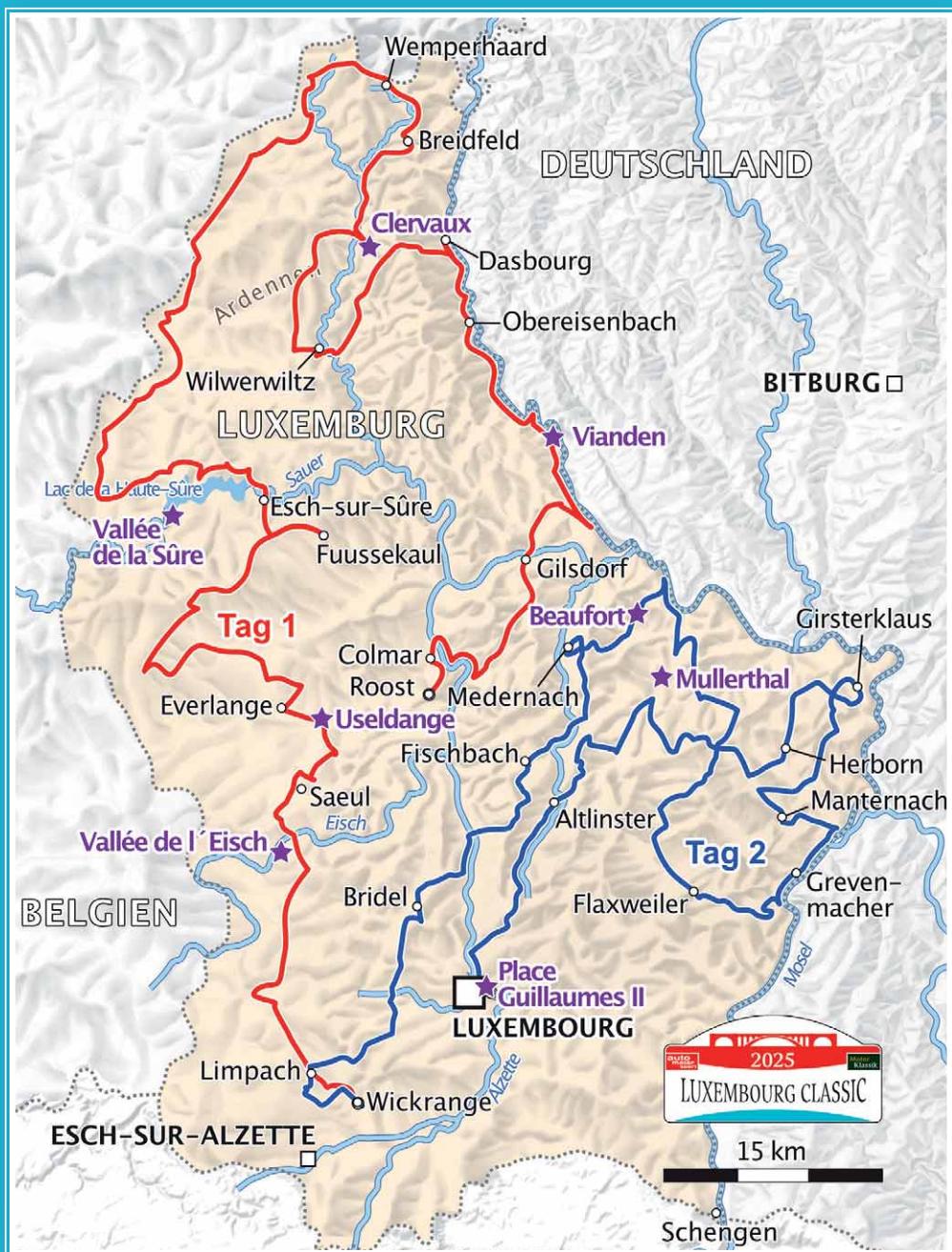


Die Rallye endet in
Luxemburg-Stadt:
der Finanzmetropole mit
160 Banken und 174 Brücken.



Einer, der bestimmt bei Linster vorbeischauen wird, ist der österreichische Fernsehkoch und Kochbuchautor Johann Lafer. Er fährt die Rallye mit Jean Asselborn, dem ehemaligen Vize-Premierminister von Luxemburg, in einem Audi V8. Beim anschließenden Galadinner im GRIDX wird mit Spannung erwartet, wer ganz oben auf dem Treppchen stehen wird. Aber auch für all jene, die es nicht ganz an die Spitze schaffen, wird die Luxembourg Classic Rallye ein Event, das nicht allein fahrerische, sondern auch kulinarische und touristische Höhepunkte verspricht.

Fahren im Audi V8 von Losch Heritage:
Sternekoch Johann Lafer (oben) und
Jean Asselborn, der ehemalige
Vize-Premierminister von Luxemburg.





präzision ist gefragt

UM BEI EINER CLASSIC RALLYE
GANZ VORN ZU SEIN, BRAUCHT ES
EINEN PILOTEN MIT EINEM
SENSIBLEN GASFUSS UND EINEN
VERSIERTEN CO-PILOTEN.



Schlauchprüfung: Das Vorderrad
startet die Messung.

Die Teilnahme an einer Oldtimer-Rallye ist kein Hexenwerk. Im Roadbook sind Fahrstrecken und Wertungsprüfungen genau beschrieben. Dafür gibt es sogenannte Chinesenzeichen, die jede Kreuzung oder Abzweigung symbolisieren. Wichtig ist, dass der Beifahrer die Entfernung und die Zeit bis zur nächsten Zeitkontrolle im Blick behält. Für jede Minute zu früh oder zu spät an der Zeitkontrolle gibt es Strafpunkte. Und die sind unnötig, denn die Sollzeiten auf den einzelnen Abschnitten sind so bemessen, dass man nicht zum schnellen Fahren genötigt wird. Entspanntes Cruisen ist eher angesagt.



Überraschung in Grün:
Start zur geheimen
Wertungsprüfung.



Hingucker: Mancher trägt die mechanischen Zeitmesser am Handgelenk.

Denn entschieden werden die Rallyes auf den Wertungsprüfungen (WP). Hier geht es nicht um Bestzeiten, sondern um Präzision und Genauigkeit. Eine definierte Strecke muss in einer vorgeschriebenen Zeit durchfahren werden. Gemessen wird die Fahrzeit über Lichtschranken oder Druckschläuche. Achtung: Die Lichtschranke wird vom vorderen Ende des Autos ausgelöst, das Signal am Druckschlauch durch die Vorderräder. Das kann wichtige Hundertstel ausmachen.

Wichtig ist auch, dass man sich vor der Rallye die Wertungsprüfungen im Roadbook genau ansieht. Denn es gibt Unterschiede. Man unterscheidet kurze und lange Anhalten in Prüfungen ist verboten. Deshalb sollte man sich bei den Wertungsprüfungen die Durchschnittsgeschwindigkeit ansehen, speziell, wenn man das Ziel nicht einsehen kann. Sonst könnte es passieren, dass man plötzlich vom Ziel überrascht wird. Bei den längeren WPs kann der Teilnehmer vor dem gelben Ankündigungsschild stehen bleiben, seine Zeit abwarten und dann die letzten 100 Meter bis ins Ziel in Angriff nehmen.

Um das Ganze nicht zu einfach zu gestalten, werden entweder mehrere Prüfungen hintereinander gefahren oder die WPs werden in sich verschachtelt. Man sollte sie sich vorher in Ruhe ansehen und sich eine Strategie überlegen.

>

Denn es lauert eine weitere Hürde: geheime Prüfungen. Sie sind meist vom Start aus nicht einzusehen! Erkennbar sind sie an ihrem Startschild: Ein grünes Schild bedeutet 50 Meter in zehn Sekunden, ein lila-farbenes Schild 100 Meter in 15 Sekunden.

Das klingt zunächst alles sehr kompliziert. Man muss wach sein. Das gilt für Fahrer und Beifahrer. Wenn plötzlich das Schild einer geheimen Prüfung auftaucht, dann muss der Fahrer sagen: geheime Prüfung, grün (oder lila). Denn der Beifahrer ist in einer solchen Situation meist mit der Stoppuhr beschäftigt.



Zeitkontrolle: Die Teilnehmer können ihre Idealzeit am gelben Schild abwarten.

Wie die Wertungsprüfungen gefahren werden, ist Geschmackssache. Giuliano Cané, Mille Miglia- und Silvretta-Sieger, und seine Gattin Lucia Galliani fahren relativ schnell durchs Ziel. Dabei bleibt der Ingenieur aus Bologna mit dem rechten Fuß am Gas und stabilisiert mit dem linken auf der Bremse. „Durch das hohe Tempo ist der Messfehler beim Überrollen der Ziellinie, vor allem bei der Schlauchmessung,

symbole auf



DURCHFAHRTSKONTROLLE (DK)

An einer Durchfahrtskontrolle wird die Durchfahrt per Stempel in der Bordkarte bestätigt. Eine Zeitwertung erfolgt nicht.



VORANKÜNDIGUNG ZEITKONTROLLE

Vor diesem Schild muss der Teilnehmer anhalten, um seine Sollzeit abzuwarten. Er darf das gelbe Schild eine Minute vor seiner Sollzeit passieren.



ZEITKONTROLLE (ZK)

Am roten Uhrensymbol befindet sich die Zeitkontrolle. Für die Einhaltung der richtigen Ankunftszeit ist jedes Team selbst verantwortlich. Die vorgeschriebene Fahrzeit zwischen den ZKs ist in der Bordkarte vermerkt.



VORANKÜNDIGUNG WERTUNGSPRÜFUNG

Alle Wertungsprüfungen werden durch ein gelbes Schild angekündigt. Die Startfreigabe erfolgt durch einen Streckenposten.

der strecke



START ZUR WERTUNGSPRÜFUNG (WP)

Es gibt drei Startzeichen für WPs: WP (rot), WP geheim kurz (grün), WP geheim lang (lila). Gestartet wird die Zeitnahme über eine Lichtschanke oder einen Druckschlauch.



VORANKÜNDIGUNG ZIEL BEI WP-LANG

Das gelbe Zielflaggensymbol steht 100 Meter vor dem eigentlichen Ziel. Vor diesem Schild darf der Teilnehmer anhalten und seine Vorzeit abwarten. Nach dem Passieren des gelben Schildes darf nicht mehr angehalten werden.



ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNG

Am Zielflaggenschild befindet sich die Zeitnahme (Lichtschanke oder Druckschlauch). Nach der Zieldurchfahrt fährt der Teilnehmer, ohne anzuhalten, auf der im Roadbook beschriebenen Strecke weiter.

viel geringer als bei Schrittgeschwindigkeit“, verrät der Italiener seine Strategie. Wichtig ist, dass der Beifahrer ruhig die letzten Sekunden runterzählt. Und der Fahrer seinen Rhythmus findet.

Wer das erste Mal bei einer Classic Rallye antritt, dem bietet die Motor Presse Stuttgart einen besonderen Service, einen Rallye-Lehrgang. Da wird anhand von Roadbook und Bordkarte die Theorie im Detail besprochen. Und jedes Team kann dann mit dem eigenen Oldtimer Schlauch- und Lichtschanken-Prüfungen und den Umgang mit der Stoppuhr üben. Der Vorteil: Beim Lehrgang wird die Zeit direkt nach dem Durchfahren des Ziels digital angezeigt.



Lichtschanke: Das vordere Ende des Autos löst den Kontakt aus.

Ein Tripmaster ist bei Classic Rallyes von Vorteil, aber es geht auch mit dem Tageskilometer-Zähler. Und man braucht zwei mechanische Stoppuhren – und jede Menge gute Laune. Denn Classic Rallyes sollen vor allem Spaß machen – an den Oldtimern, an der Landschaft, den tollen Straßen und am Zusammensein mit netten Menschen.

ein Land zum schwärmeln

LUXEMBURG ALS EINES DER KLEINSTEN
EUROPÄISCHEN LÄNDER LOCKT IMMER WIEDER
ZU EINER NEUEN GRAND TOUR.





Zum fünften Mal präsentiert die Motor Presse Stuttgart bei der Luxembourg Classic Rallye ein beeindruckendes rollendes Museum. 100 Automobile aus acht Jahrzehnten sind am Start. Das älteste Modell ist ein Bentley 3 4,5 Litre aus dem Jahr 1924. Das jüngste Auto kommt aus dem Hause Porsche und ist ein 911 Carrera 4 aus dem Jahr 2002. Wer im Teilnehmer-Katalog blättert, wird erkennen, welche Bandbreite von Automobilen, vom Vorkriegs-Klassiker bis zum Youngtimer, da unterwegs ist. Neben einigen Luxusmodellen von Ferrari, Aston-Martin oder Bentley entdeckt man auch Modelle von Volkswagen, Opel oder Alfa Romeo, die früher eher das Straßenbild bestimmt haben. Und man stößt auf einige Marken, die es nicht mehr gibt. Auf Seite 74 finden Sie dazu weitere Informationen.

TEILNEHMER 2025

GASTON SCHANDELER
CHRISTIANE NILLES



1

BENTLEY 3 / 4 1/2 LITRE

4,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 145 PS, Bj. 1924

PHILIPPE HOSS
MAURICE WAGNER



2

BENTLEY 4 1/2 LITRE LE MANS

4,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 180 PS, Bj. 1927

THOMAS DEDERICH
VICTORIA MÜLLER-DONNÉ



3

BENTLEY 4 1/4 L VANDEN PLAS DHC

4,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 109 PS, Bj. 1937

NICK HIRSCH
ANDREA HIRSCH



4

BENTLEY 3 1/2 LITRE

3,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1937

PETER JOSEF KLINGENMEIER
PHILIPP TRÖGER



5

ALVIS SPEED 25

3,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 160 PS, Bj. 1937

ALFRED QUETSCH
MATHILDE QUETSCH



6

BMW 326

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 50 PS, Bj. 1937

TEILNEHMER 2025

LEON MEYERS
ALIX MEYERS



7

JAGUAR SS 100 3,5

3,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 125 PS, Bj. 1938

JOSEF ELSENOHN
CHRISTINE ELSENOHN



8

CHEVROLET THRIFTMASTER 3100

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

MARCO ROLLINGER
DANY ROLLINGER



9

FERRARI F 225 S

2,7 Liter, V12, 230 PS, Bj. 1954

FERNAND SCHLUMPF
BRUNO LENHERR



10

JAGUAR XK 140 FHC

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

OLIVER DRATIUS
HANS HILLER



11

TRIUMPH TR3R

2,4 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 148 PS, Bj. 1956

PETER KRON
MARTINA KRON



12

PORSCHE 356 A

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 59 PS, Bj. 1957

TEILNEHMER 2025

LAURENT SCHANDELER
JASON SCHANDELER



13

LANCIA B20 GT

2,5 Liter, V6, 118 PS, Bj. 1957

JEFF JÜCH
DANIEL HOLDEN



14

TRIUMPH TR3

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 101 PS, Bj. 1957

GEORGES EYSCHEN
CAROLE WOLFF



15

AUSTIN-HEALEY 3000 MKII

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 132 PS, Bj. 1963

MICHAEL SCHUBERT
HENDRIK SCHUBERT



16

WARTBURG 311/2

0,9 Liter, 3-Zyl.-Reihe, 37 PS, Bj. 1957

ALAIN GASPAR
MALOU ESCHBOUR



17

MG A

1,6 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 65 PS, Bj. 1958

NORBERT SCHRADER
DR. KAI WALETZKO



18

AUSTIN-HEALEY 3000 MK I

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

TEILNEHMER 2025

ROLAND HEIDERSCHEID
MARC HEIDERSCHEID



19

MERCEDES-BENZ 190 SL

1,9 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 105 PS, Bj. 1960

MAXIMILIAN LOHR
DR. JAMILA KREMER



20

AUSTIN-HEALEY 3000 MK1

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 180 PS, Bj. 1960

PATRICK COLLÉ
TANJA COLLÉ-HEIRENS



21

AUSTIN-HEALEY 3000 MK1

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 124 PS, Bj. 1962

CHARLES BRADTKE
ANNICK WAGENER



22

ASTON MARTIN DB4

3,7 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 240 PS, Bj. 1962

REINHARD ANDRAS
THOMAS SCHULTE



23

BMW 502

2,6 Liter, V8, 110 PS, Bj. 1962

KURT SCHMITT
URSULA SCHMITT



24

PORSCHE 356 SUPER 90

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

For your **collection** car...



...and other risks

Construction
Art & Jewelry
Fleet
Transport
Buildings
Travel
Professional Indemnity
D&O
Cyber-Crime
Technology

Our protection!

Contact us to learn more about the terms
and conditions of all our insurance solutions.

MBrokers

Insurance brokers

T. 25 33 55 1

m-brokers.lu

TEILNEHMER 2025

PROF. DR. THOMAS ZELLER
SILVIA ZELLER



PORSCHE 356 1600 CABRIOLET

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

GERHARD F. JENDREJEWSKI
FRANK KLEIN



PORSCHE 356 SC

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 95 PS, Bj. 1964

GEORGES POHL
SYLVIE CONTER



AUSTIN-HEALEY 3000

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 110 PS, Bj. 1964

DR. CLEMENS ALBRECHT
DR. TANJA ALBRECHT



FERRARI 330 GT

4,0 Liter, V12, 300 PS, Bj. 1964

HOLGER HANLE
SABINE ROMMEL



MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

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

MAX WOLSFELD
NATHALIE HOFFMANN



FORD COBRA

6,4 Liter, V8, 520 PS, Bj. 1965

TEILNEHMER 2025

JOHANN LAFER
JEAN ASSELBORN



31

AUDI V8

3,6 Liter, V8, 250 PS, Bj. 1991

ALEX MICHELS
CLAUDINE ROSCH



32

PORSCHE 924 GT

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 209 PS, Bj. 1981

ROBERT VAN DYCK
CLAUDE HORSMANS



33

AUDI 100

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 86 PS, Bj. 1973

FERDINAND HEIN
CAROLINE HEIN



34

PORSCHE 911 SPEEDSTER

3,2 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 230 PS, Bj. 1991

TEAM LUXEMBURGER WORT



35

PORSCHE 914

1,7 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 80 PS, Bj. 1972

ROLAND HEINTZ
MYRIAM HEINTZ



36

CITROEN DS21

2,2 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 101 PS, Bj. 1966

TEILNEHMER 2025

DR. GEORG KIMMERLE
THOMAS KOPKA



37

ALFA ROMEO SPIDER VELOCE

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

FRIEDRICH MÜLLER
LUCY EDZARD



38

ALFA ROMEO 2600 SZ

2,6 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 145 PS, Bj. 1966

DANY WEBER-CLAUS
MARC WEBER



39

AUSTIN-HEALEY 3000 BJ 8 MK3

2,9 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 150 PS, Bj. 1967

GEORGES WEBER
ANNE WEBER



40

MERCEDES-BENZ 250 SE

2,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 150 PS, Bj. 1967

ALOYSE WAGNER
MARIE THERÈSE WAGNER

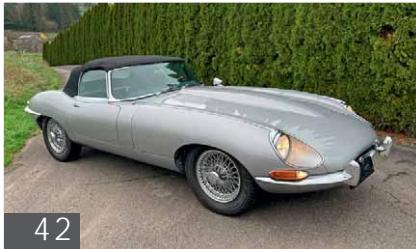


41

MERCEDES-BENZ 300 SE CABRIO

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 170 PS, Bj. 1967

JEAN MICHEL DELTGEN
PIA SCHEIDWEILER



42

JAGUAR E-TYPE

4,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 268 PS, Bj. 1967

TEILNEHMER 2025

REINHARD LYHS
ANETTE LYHS



43

MERCEDES-BENZ 280 SL

2,7 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 180 PS, Bj. 1969

ROMAIN RINCK
MARIE-F. RINCK-HOFLERLIN



44

JAGUAR E-TYPE 1.5

4,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 269 PS, Bj. 1968

THOMAS AMMANN
FLORIAN WÜRFEL



45

PORSCHE 911 E TARGA

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

HUBERT DRESCHER
BENJAMIN DRESCHER



46

PORSCHE 912

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

RON SIMONS
MANUELA SEMROCK



47

ASTON MARTIN DB6

4,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 325 PS, Bj. 1969

JEAN CLEMENT
YVES WALLERS



48

FIAT 130 3200

3,2 Liter, V6, 165 PS, Bj. 1969

TEILNEHMER 2025

DR. RAOUL KÜNTZIGER
MARTINE KÜNTZIGER

49



MERCEDES BENZ 300 SEL 6,3

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

DR. THOMAS FRANK
DR. DORIS FRANK

50



PORSCHE 911 T TARGA

2,2 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 125 PS, Bj. 1970

PETRA BRANDES
DR. ROSWITHA ANTZ

51



ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 87 PS, Bj. 1970

PROF. DR. TOBIAS KOLLMANN
FRAUKE KOLLMANN

52



TRIUMPH GT6 MK3

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 98 PS, Bj. 1971

MICHEL WITTE
DR. JUTTA SÜSSMUTH

53



FIAT DINO 2400 COUPÉ

2,4 Liter, V6, 185 PS, Bj. 1971

HARRY GERGEN
JOACHIM WEYAND

54



BMW 2000 TOURING

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 130 PS, Bj. 1971

ACL

Vollgas! ... auf der Kartbahn Mondercange



OG072025DE



Von März bis November
Nur 7 Fahrminuten von GRIDX entfernt!



Business Angebote ready2race

Ob Teambuilding, Incentive, Afterwork oder Familienevent – wir bringen Action ins Team!



Private Events & Specials

Geburtstage, Freundschaftsrennen, JGAs, Familienfeste und vieles mehr.

Jetzt buchen auf

acl.lu/karting

TEILNEHMER 2025

RICO NEUBERT
ALEXANDER PIETZONKA

55



OPEL MANTA 1600 S

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

JÖRG AUF DER HEIDE
TIM HOHMANN

56



MERCEDES-BENZ 190 SL

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

HARALD U. HOFFMANN
HARALD M. HOFFMANN



57

CHEVROLET CORVETTE C3 T-ROOF

5,7 Liter, V8, 300 PS, Bj. 1972

MARKO RAABE
ANNA SUDOWE

58



PORSCHE 911 F 2.4 T

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

DR. BOB BIEWER
MARTINE BIEWER

59



PORSCHE 911 TARGA 2.4 S

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

ROBERT HEHN
DR. KLAUS BIEBER

60

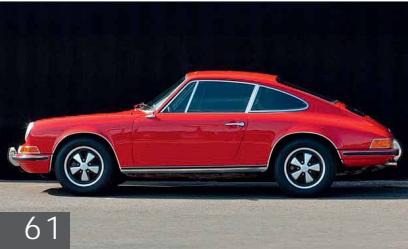


INTERMECCANICA INDRA

5,7 Liter, V8, 240 PS, Bj. 1972

TEILNEHMER 2025

EVE PATTON
SABINE KLEIN



61

PORSCHE 911

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

DR. RÜDIGER STIHL
PETER STENG



62

PORSCHE 911 SC

2,7 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 209 PS, Bj. 1973

HANS VOSER
RETO VOSER



63

ALFA ROMEO GIULIA SUPER

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

DR. PHILIPP GRIMSEHL
CARL-PHILIPP GRIMSEHL



64

ALFA ROMEO GTV BERTONE

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 131 PS, Bj. 1976

BERND OSTMANN
HANNS WERNER WIRTH



65

OPEL KADETT GT/E (1000ER-SERIE)

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 115 PS, Bj. 1977

PROF. HANS-ULRICH SACHS
DANIELLE SACHS



66

VW KÄFER CABRIO 1303 LS

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 50 PS, Bj. 1978

TEILNEHMER 2025

UNIV.-PROF. DR. W. SCHUSTER
DR. INGRID SCHUSTER



FERRARI 348 GTS

3,4 Liter, V8, 320 PS, Bj. 1990

JOACHIM ZORN
VALENTINA MAIER



CHEVROLET CORVETTE (C3)

5,7 Liter, V8, 190 PS, Bj. 1979

STEVE GRIES
SIMONE MALGET



VW GOLF 1 CABRIO

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 98 PS, Bj. 1992

KOBIN MAJID
ROBIN NOOIJ



PORSCHE 911 CARRERA

2,7 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 150 PS, Bj. 1974

AXEL KOLLMAR
ANNETTE KOLLMAR



PORSCHE 928 GTS

5,4 Liter, V8, 350 PS, Bj. 1995

STEFAN KUNZE
SABINE KUNZE



BMW 333 I (SOUTH AFRICA)

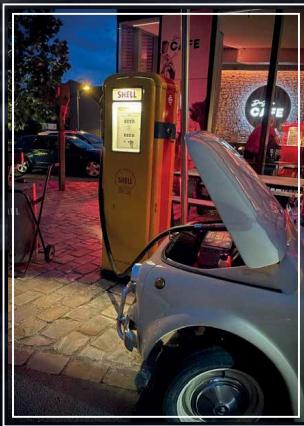
3,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 192 PS, Bj. 1986



A Place for Everyone
with a Special Spot
FOR PETROLHEADS



22, rue de Kehlen
L-8295 Keispelt



MECAN AUTOY +352 40 17 50 1

Mobility & Workshop Solutions

PART OF GROUP DEMY SCHANDELER

TEILNEHMER 2025

NICOLAS REDING
CLAUDINE REDING



73

PORSCHE 911

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

DR. CARSTEN RICHTER
DR. THORSTEN FLÄGEL



74

PORSCHE 911 TARGA

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

DR. RALF WAGNER
ANDREA HOLDENRIED



75

AUDI URQUATTRO

2,1 Liter, 5-Zyl.-Reihe, 200 PS, Bj. 1986

MICHAEL LUDWIG REUTHER
JUTTA REUTHER



76

PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIO

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

ALFRED FRANK
MICHAEL FRANK



77

PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIO

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

REINHARD KLEISSLER
LENNART REMER



78

BMW M-635 CSI INDIVIDUAL

3,4 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 286 PS, Bj. 1987

TEILNEHMER 2025

RYCK THILL
LAURENT MATHÉKOWITSCH

79



PORSCHE 911

3,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 231 PS, Bj. 1989

RICHARD GENGLER
CHRIS SCHAGEN

80



BMW M3 E30

2,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 215 PS, Bj. 1990

TEAM RTL LËTZEBUERG



81

MARKUS MOHN
JENS SCHAUER



82

LANCIA PRISMA

1,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 80 PS, Bj. 1989

WILHELM PEINEMANN
MATTI PEINEMANN

83



SAAB 900 I

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 126 PS, Bj. 1990

UWE SEEGER
INGMAR KASPRZAK

84



BMW E30 320 I

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 129 PS, Bj. 1990

JÖRN THOMAS
CARLOTTA THOMAS



OPEL COMMODORE COUPÉ

2,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1970

HANS-JÖRG GOTZL



PORSCHE 968

3,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 240 PS, Bj. 1991

KRISTINA RICHTER
DANIELA FLÄGEL



MERCEDES-BENZ R129 300 SL 24V

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 231 PS, Bj. 1991

PETER SESSLER
CORNELIA KAUFMANN



BMW M3 E30 CABRIO

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

ALBERT WETZ
FRANCOIS DRAZDIK



ALFA ROMEO SZ ZAGATO

3,0 Liter, V6, 211 PS, Bj. 1991

HELMUT MEIER
LAURENT CLEMENT



PORSCHE 964

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



enjoy
shopping.

60 Geschäfte (Galerie)

15 Geschäfte (Retail Parc)

10.000m² Business-Center

Hotel 4*

8 Restaurants

ROGER MOES
YOLANDE MOES



91

PORSCHE 964

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 285 PS, Bj. 1992

JULIAN BRANDES
BORRIES SIEBENMORGEN



92

PORSCHE 993 SUPERCUP

3,8 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 300 PS, Bj. 1993

DR. MAX BIEWER
DR. ALEJANDRA MELO



93

PORSCHE 911 TURBO

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

TINA SOUVIGNIER
JEAN-MARC SOUVIGNIER



94

PORSCHE 993

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 282 PS, Bj. 1997

STEPHAN LUCHT
ISABELLA LUCHT



95

LANCIA KAPPA COUPÉ 3.0 V6 24V

3,0 Liter, V6, 204 PS, Bj. 1998

PIERRE MAHOWALD
GAST MAHOWALD



96

PORSCHE 911 CARRERA 4

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 320 PS, Bj. 2002

Faites le plein des sens...



...dans le plus beau réseau de stations service au Luxembourg



- Propre réseau, 400 emplacements d'ici fin 2025.
- Réseaux tiers européens (plus que 850.000 bornes)
- Système de gestion et de facturation de bornes électriques (tiers privés et publics).



Profitez d'un lavage professionnel de votre voiture par tous les temps dans nos centres de lavages BestWash avec prélavage manuel et en utilisant une haute technologie et des programmes multifonctionnels.

Brillez avec notre



Les shops «onestop all you need» de nos stations ESSO proposent une grande gamme d'articles alimentaires et non-food. Les shops sont ouverts 7/7 jours et jours fériés.

Cartes fleet

La carte PFC nationale
La carte BESTCHARGE
La carte Petro Fuel/Hybrid
La carte ESSO / WEX

Facilité administrative et comparable, simple gestion de votre parc de véhicules via un outil web.



Cartes réservées aux professionnels,



Gourmet rapide est une restauration rapide de qualité à consommer sur place ou à emporter. Nos chefs de cuisine vous proposent une cuisine originale, de saison, très variée, à des prix abordables.

Floral Design

L'équipe de nos fleuristes qualifiés vous propose de belles compositions fraîches pour toutes les occasions et se chargent aussi de vos événements.

ESSO Leudelange
ESSO Senningerberg



marken von einst

IM PROGRAMMHEFT WERDEN SIE EINIGE AUTOS VON MARKEN
FINDEN, DIE ES NICHT MEHR GIBT. WIR HABEN DAZU
EINIGE INFORMATIONEN ZUSAMMENGESTELLT.



ALVIS

Die 1919 gegründete britische Marke erwarb sich einen guten Ruf mit sportlichen und anspruchsvollen Autos. Siege im Motorsport wie 1923 in Brooklands festigten das Image. Alvis baute nur die Fahrgestelle. Die Aufbauten kamen von Karosseriebetrieben. Alvis leistete auch Pionierarbeit auf dem Gebiet des Frontantriebs. 1967 entstand der letzte Alvis.

AUSTIN-HEALEY

Donald Healey begann 1946, Autos zu bauen, und schlug mit dem Healey Silverstone von 1949 eine sportliche Linie ein. Der 1952 entworfene Healey 100 kam als Austin-Healey auf den Markt, nachdem BMC-Chef Sir Leonhard Lord eine Kooperation angeboten hatte. Der Roadster wurde weiterentwickelt und war auch im Motorsport erfolgreich. Parallel dazu entstand der Sprite.



INTERMECCANICA INDRA

Als Hersteller von Tuningteilen 1959 in Turin gegründet, entstand zunächst ein Formel Junior-Rennwagen, bevor ab 1962 amerikanische Großserientechnik als Basis für einen Sportwagen verwendet wurde. Der Ende der 60er-Jahre entstandene Indra, konstruiert von Firmengründer Frank Reisser, nutzt die Technik des Opel Diplomat. Der Name Indra geht auf einen Schlager von Udo Jürgens zurück, nicht etwa auf den österreichischen Professor und Ingenieur Dr. Fritz Indra. Der letzte Indra wurde 1974 produziert.





SAAB

1937 gegründet, begann der schwedische Flugzeugbauer und Rüstungsproduzent ab 1947 mit der Produktion von Automobilen. Erstes Modell war der Saab 92 mit Frontantrieb und Zweitaktmotor. Es folgte 1969 das Modell 99, das es von Anfang an nur mit Viertaktmotor gab. Das Nachfolge-Modell nannte sich 900. In Kooperation wurde später das größte Modell, der Saab 9000, entwickelt. General Motors übernahm Saab – und trennte sich wieder von dem schwedischen Unternehmen. Auch die Übernahme durch Sypker und die Gespräche mit chinesischen Investoren brachten keinen Erfolg. NEVS, National Electric Vehicle Sweden, übernahm und baute den Typ 9-3. Es sollte auch eine Elektrovariante geben, aber dann gingen die Lichter wieder aus.



TRIUMPH

Mit Motorrädern fing es an, 1923 kamen Autos dazu. 1928 wurde der Super Seven vorgestellt. 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 Großserienmodell mit vorderen Scheibenbremsen.

classic rallies für den regenwald

SEIT 2022 UNTERSTÜTZEN ALLE VIER CLASSIC RALLYES DER MOTOR PRESSE STUTTGART DIE GEMEINNÜTZIGE ORGANISATION WILDERNESS INTERNATIONAL, UM DEN CO₂-FUSSABDRUCK DER VERANSTALTUNGEN ZU KOMPENSIEREN.

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 Spenderinnen und Spender 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.



**Wilderness
International**

Durch die Unterstützung der Classic Rallyes wird wertvoller Regenwald in Peru geschützt und ein Beitrag zum globalen Klimaschutz geleistet.





PRÉVOIR LES OBSTACLES POUR INVESTIR

capitalatwork

Wealth Management  Foyer Group

Votre partenaire pour une gestion de patrimoine
sereine et performante.

capitalnews.lu

wegbegleiter

MOTOR KLASSIK UND YOUNGTIMER,
DAS SIND WEIT MEHR ALS NUR ZWEI MAGAZINE,
DIE SICH MIT ALTEN UND NICHT GANZ SO ALTEN
AUTOS BEFASSEN. ZUM KLASSIK-PORTFOLIO
DER MOTOR PRESSE STUTTGART GEHÖREN
AUCH VIER RALLYES, FAHRTRAININGS UND
REISEN ZU OLDTIMER-EVENTS.

It inzwischen 41 Jahren zählt Motor Klassik im alten Europa zu den ältesten Zeitschriften, die über die faszinierende Welt klassischer Automobile berichten – so manches Auto mit H-Zulassung oder als Teilnehmer bei einer unserer Rallyes ist jünger. Auch unsere Schwesterzeitschrift YOUNGTIMER blickt nicht auf ganz so viele Lenze zurück, ist mit 22 Jahren aber dennoch dem Teenageralter längst entwachsen. Die Trennschärfe zwischen beiden Blättern ist dabei nicht ganz trivial: So passt ein etwas jüngerer Aston Martin oder Ferrari eher in Motor Klassik, während ein Ford oder Opel aus den späten 80ern durchaus Platz in YOUNGTIMER findet.

Beiden Magazinen gemein und gewissermaßen zu deren DNA gehörend ist das Thema Fahrbericht, ähnlich wie bei der älteren Schwester auto motor und sport. Jedes Auto, egal ob Ente und Renault 4 oder Mercedes S-Klasse und Rolls-Royce Silver Shadow, wird von den Redakteuren selbst gefahren und beurteilt – und zwar im Hier und Jetzt, auf heutigen Straßen unter heutigen Bedingungen. Sonst könnte man ja gleich einen alten Test aus auto motor und sport abschreiben. Dasselbe gilt auch für Rennfahrzeuge, vom Formel V bis zum Porsche 917 und vom Vorkriegs-Grand-Prix-Rennwagen bis zur Formel 1 der 60er oder 70er. Nur so entsteht schließlich die Kompetenz, um einen Kompressor-Mercedes mit einem Bentley Blower zu vergleichen. >



Ausgabe 9/2025:
sieben Rallye-Ikonen,
50 Jahre BMW Art Cars,
Portugal-Reise im MGA.



Ausgabe August/September 2025:
Luxus-Cabrios Mercedes, Cadillac
und Lexus. Restaurierung VW Scirocco GLI
sowie Kaufberatung Ford Granada.



Fahrberichte wie hier
im MGA durch Portugals
wildromantischen Norden
bilden den Kern von
Motor Klassik.

„viele klassiker in den fahrberichten stammen aus privatem besitz, das sorgt für eine große Nähe zur szene und den lesern.“

HANS-JÖRG GOTZL

Ebenso wichtig ist der enge Kontakt der Redaktion mit der Szene und den Lesern. Die einzelnen Redakteure sind ständig unterwegs, auf Rennen und Rallyes und auf Messen, Teilemärkten und Clubtreffen, im Inland und im Ausland. Viele der gefahrenen und fotografierten Klassiker in den Heften stammen aus privatem Besitz, auch das sorgt für eine große Nähe zu den Lesern und deren Wünschen und Bedürfnissen. Last, but not least sind alle Redakteure selbst Besitzer von meist mehreren Autos verschiedener Altersklassen. Es macht eben einen Unterschied, ob man regelmäßig auch an seinem eigenen Klassiker, an dem man vielleicht kurz zuvor noch das Öl gewechselt hat, eine Startnummer aufklebt.

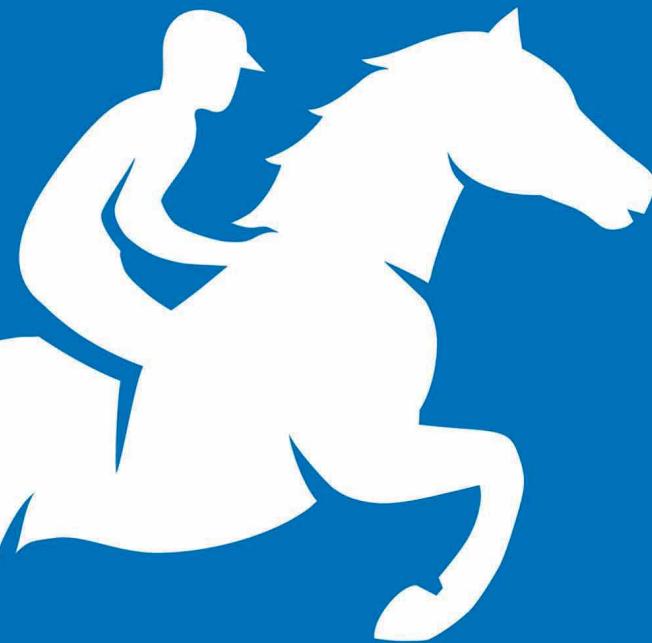
Aus diesem „mittendrin statt nur dabei“ ist im Laufe der Jahrzehnte eine ganze Klassik-Welt entstanden. Zu den Hauptheften Motor Klassik und YOUNGTIMER erscheinen regelmäßig Sonderhefte, und aus einer Rallye Ende der 90er-Jahre sind inzwischen vier pro Jahr geworden. Dazu gibt es Fahrtrainings am Nürburgring, Reisen zu Oldtimer-Events, Leserläufe beim Oldtimer-GP und den Classic Days sowie Messeauftritte mit unseren inzwischen legendären Kaffeetassen. Auch die sind übrigens wie die Hefte längst zu Sammelobjekten geworden.



Regelmäßig erscheinende
Sonderhefte runden
das Portfolio ab.
Jetzt am Kiosk: der
Kauf-Ratgeber 2025.

Auch einen reinrassigen
Rennwagen wie den
Porsche 908/3 fahren
wir selbst, hier beim
Solitude-Revival.





sport



PARTNER VUN ALL SPORTLER



vielen dank an die helfer



EIN GROSSES DANKESCHÖN
AN ALLE ENGAGIERTEN
HELPERRINNEN, HELFER
UND MITWIRKENDEN, DIE
MIT IHRER TATKRÄFTIGEN
UNTERSTÜTZUNG DAZU
BEITRAGEN, DASS DIE
5. LUXEMBOURG CLASSIC
RALLYE EIN UNVERGESSLICHES
ERLEBNIS WIRD.



bitte
einplanen:
DIE TERMINE 2026



13. PAUL PIETSCH CLASSIC
5.–6. juni 2026



28. SILVRETTA CLASSIC
9.–11. juli 2026



23. SACHSEN CLASSIC
13.–15. august 2026



6. LUXEMBOURG CLASSIC
11.–12. september 2026



by passionate people

for people with passion



Sie brennen für Oldtimer – wir für den sicheren Transport.

Fehrenkötter bringt Ihre wertvollen Fahrzeuge und Maschinen sicher und schnell ans Ziel – europaweit.

Haben Sie eine spezielle Transportaufgabe?

Rufen Sie uns an: +49 (0) 54 85 - 83 08-0

FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

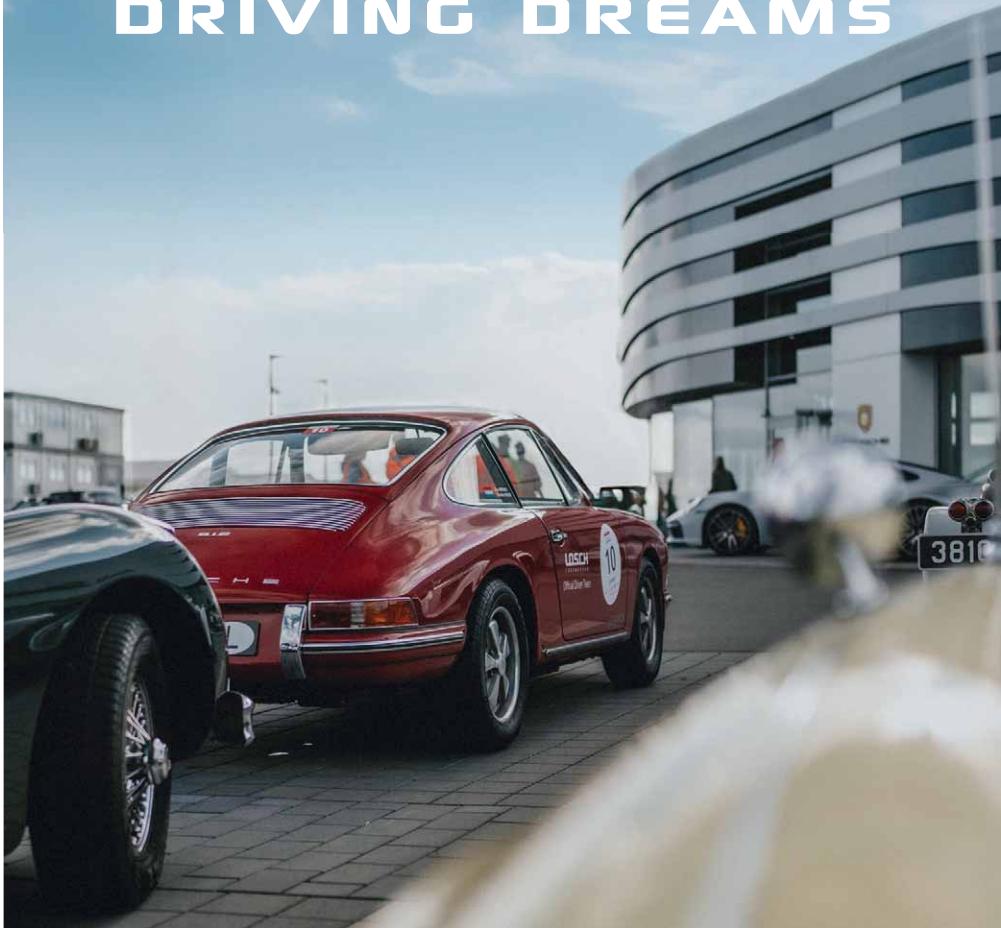
- facebook.com/fehrenkoetter
- [instagram.com/spedition_fehrenkoetter/](https://instagram.com/spedition_fehrenkoetter)
- youtube.com/c/FehrenkötterTransportLogistikGmbH

Fehrenkötter
Transport und Logistik GmbH
Heinrich-Büssing-Straße 6
D-49549 Ladbergen
Tel.: +49 (0) 54 85 - 83 08-0
Fax: +49 (0) 54 85 - 83 08-33
info@fehrenkoetter.de



www.fehrenkoetter.de

DRIVING DREAMS



Automobile Leidenschaft treibt uns seit 1948 an. Genießen Sie gemeinsam mit uns die Luxembourg Classic 2025.

48 LOSCH
LUXEMBOURG

Mehr Infos zu Losch Luxembourg, unserer Vision und unseren Werten finden Sie unter: losch.lu/de/werte-vision

