

12. PAUL PIETSCH CLASSIC RALLYE

23. UND 24. MAI 2025



OFFIZIELLES PROGRAMM

TEAMS • AUTOS • STRECKEN • ZEITPLAN

www.pietsch-classic.de

MOTORWORLD

REGION STUTTGART
HOME OF PAUL PIETSCH CLASSIC 2025

Willkommen in unserer
Welt mobiler Leidenschaft.



- CORPORATE EVENTS
- CARS & BIKES
- BUSINESS MEETINGS
- FAHRZEUG TREFFEN

INDUSTRIELLE ATMOSPHÄRE

15 - 15.000 m²

2 - 15.000 pers.



365 TAGE
OFFEN UND IMMER
GRATIS!

Graf-Zeppelin-Platz 1 | DE-71034 Böblingen | www.motorworld.de





IMPRESSUM

Redaktionelle Leitung Programmheft:
Bernd Ostmann

Koordination Programmheft:
Monika Brenner

Grafik: Stephanie Tarateta,
Monika Haug (ETM-Verlag)

Fotos: Archiv: Boxenstop, DEKRA,
Loh Collection, Motorworld; Arturo Rivas,
Getty Images/Ullstein Bild, Hans-Dieter
Seufert, Mercedes-Benz, Hardy Mutschler,
Seeger, Thomas Kurz

Anzeigen: Gabriele Volkert

Druck: Saxoprint GmbH,
Enderstraße 92 c, 01277 Dresden

Verlag:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon +49 711 182 - 0, info@actionteam.de

Geschäftsführer: Kay Labinsky

Leiter Märkte und Erlöse: Michael Samak

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

**Die Paul Pietsch Classic Rallye ist eine
Veranstaltung der Motor Presse Stuttgart**

Leitung Geschäftsbereich Event:
Bert Brandenburg

Sportliche Leitung: Joe Elsensohn

Organisation: Marie Müller (Leitung),
Monika Brenner, Janika Graßmeier,
Beate Königeter, Joscha Maier, Dirk Johae

Streckenplanung:
Max Birnbreier, Joe Elsensohn

Genehmigung und

Streckensicherung: Patrick Seitz

Roadbook: Jens Meinig

Fahrerverbindungsman: Stefan Nowack

Zeitnahme: René Fritzsche

Auswertung: Leo Wilhelm

Streckensprecher: Johannes Hübner,
Harald Koepke

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart.

Erscheinungsjahr der Rallye 2025.

INHALT

Grußworte	4-8
Dank an unsere Partner	10
Zeitplan: Der Ablauf im Detail	12
Porträt Paul Pietsch: Der Namensgeber der Rallye	14
Das sollte man wissen	18-22
Jubiläum: Der Opel Manta B wird 50	24
Hypo Vereinsbank: Trend im Oldtimermarkt	28
Union Glashütte: Sieger-Uhren	32
DEKRA: Wir gratulieren zum 100. Geburtstag	34
Württembergische Versicherung: Auf Nummer sicher	36
Boxenstop: Das Aktiv-Museum	38
Motorworld: Eine Idee geht auf Tour	40
Die Strecke und ihre Highlights	44
Die Autos und Teams der 12. Paul Pietsch Classic	52
Sonderschau im Nationalen Automuseum	74
Die faszinierende Welt der klassischen Autos – Motor Klassik und Youngtimer	78
Vorschau	82

MIT LIEBE UND NOSTALGIE

WILLKOMMEN ZUR 12. PAUL PIETSCH CLASSIC

Mit feiner Ironie soll Walter Röhrl, deutsche Rallye-Sport-Legende, gesagt haben, ein Auto könne man nicht „wie ein menschliches Wesen“ behandeln, es brauche „Liebe“. Die Fahrzeuge, die bei den Paul Pietsch Classic starten, sind nicht nur liebevoll gepflegt, sie wecken auch nostalgische Gefühle. Früher dachte man, Nostalgie sei ein schädliches Gefühl, heute weiß man, sie dient dazu, in schwierigen Zeiten Wohlbefinden herzustellen. Es freut mich, dass die beliebte Rallye in ihrer zwölften Auflage in Stuttgart am ehemaligen Landesflughafen startet. Die Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Autos in Richtung Schwarzwald und Schwäbische Alb steuern, heiße ich herzlich willkommen!

Die beliebte Rallye verdankt ihren Namen dem Zeitschriftenpionier Paul Pietsch. Der gebürtige Freiburger fuhr in jungen Jahren selbst Grand-Prix-Rennen. Pietsch war Gründer der „Motor Presse Stuttgart“. Heute beschäftigt das Medienhaus über 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hier erscheinen seit vielen Jahren führende Auto- und Motorrad-Zeitschriften.

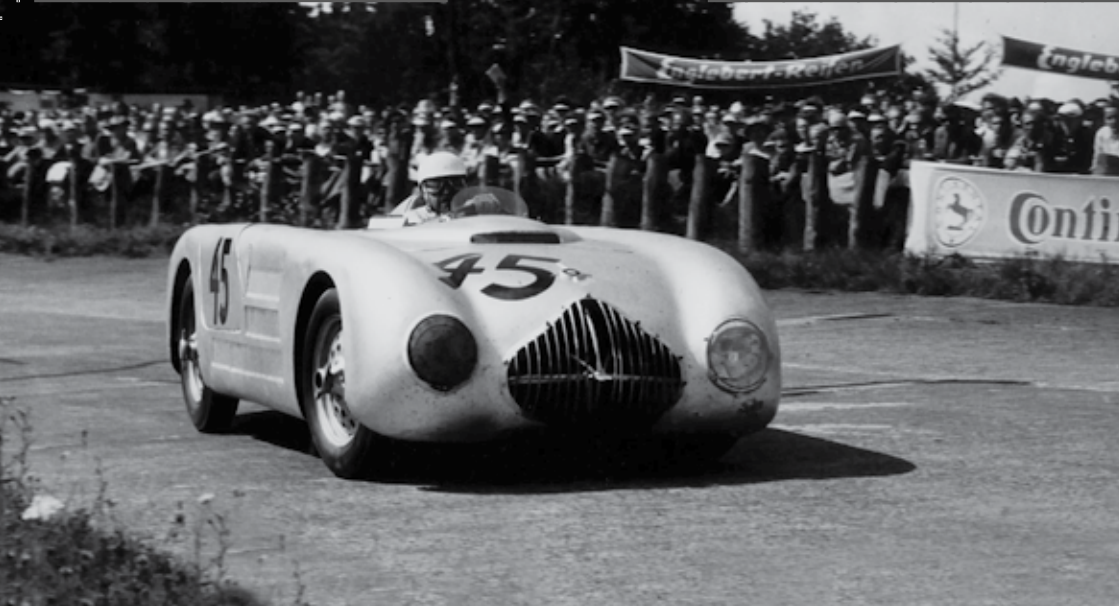
Stuttgart ist eine Stadt, die mit ihrer Solitude-Rennstrecke selbst Motorgeschichte geschrieben hat. 1903 führte ein erstes Rennen vom Stuttgarter Westbahnhof hinaus zum Schloss Solitude. Ich bin der Motor Presse dankbar, Stuttgart in die Paul Pietsch Classic einzubeziehen.

**Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern
wünsche ich schönes Rallye-Wetter und
ein pannenfreies Ankommen am Zielort!**

IHR DR. FRANK NOPPER



DR. FRANK NOPPER
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt
Stuttgart



LEGENDEN

MADE IN GERMANY



NORAMIS

UNION

GLASHÜTTE/SA.

WWW.UNION-GLASHUETTE.COM



FASZINATION MOTORWORLD

LIEBE FREUNDINNEN UND FREUNDE DER PAUL PIETSCH CLASSIC

Es ist mir eine besondere Freude, Sie zur 12. Auflage der Paul Pietsch Classic in Böblingen und der MOTORWORLD willkommen zu heißen. In diesem Jahr dürfen wir diese außergewöhnliche Rallye erstmals in unserer Stadt begrüßen, und wir sind stolz, dass sowohl Start als auch Ziel der Rallye in Böblingen liegen. Dabei erinnern wir auch an Paul Pietsch – Verlagsmitgründer, Rennfahrer und Namensgeber der Paul Pietsch Classic.

Böblingen ist ein Standort mit einer langen Tradition in der Mobilität und Ingenieurskunst. Die MOTORWORLD Region Stuttgart, in der die Rallye startet und endet, ist ein einzigartiger Ort, an dem die Leidenschaft für Autos und Motorräder lebendig wird. In den denkmalgeschützten Hallen des ehemaligen Landesflughafens von Württemberg können die Teilnehmer und Besucher die Faszination der Mobilität mit allen Sinnen erleben. Vom industriehistorischen Charme der Gebäude bis hin zu den automobilen Exponaten – die MOTORWORLD ist ein wahres Mekka für Autoliebhaber und bildet die perfekte Kulisse für den Beginn und das Ende dieser klassischen Rallye.

Die Rallyeteams erwartet ein unvergessliches Erlebnis – mit landschaftlich reizvollen Strecken durch das Obere Donautal und den Schwarzwald, kurzweiligen Zwischenstops sowie abwechslungsreichen Wertungsprüfungen.

Ich wünsche allen Fahrerinnen und Fahrern eine gute, spannende Rallye, und dass alle inklusive ihrer klassischen Fahrzeuge wohlbehalten ins Ziel kommen.

IHR DR. STEFAN BELZ



DR. STEFAN BELZ
Oberbürgermeister
der Stadt Böblingen



BEGEISTERT AUF DEN ERSTEN BLICK

BEEINDRUCKT MIT LEISTUNG AB DEM ERSTEN KILOMETER

Leidenschaft für Automobile ist der Motor, der uns antreibt. Sie pulsiert in jeder Faser, lässt den Atem stocken und beschleunigt den Puls. So wie der Lexus RX 500h F SPORT+. Dieses Modell vereint sportliche Eleganz mit markantem Rennstrecken-Design, fahrerzentriertem Tazuna-Cockpit und einem präzisen Fahrwerk. Im Ergebnis ein Fahrerlebnis der Extraklasse, wie man es von besonderen Automobilen kennt.



Energieverbrauch Lexus RX 500h (Performance Hybrid) mit 2,4-l-Turbo-Benzinmotor 200 kW (271 PS), Elektromotor vorne 64 kW (87 PS) und Elektromotor hinten 76 kW (103 PS), Systemleistung 273 kW (371 PS) kombiniert: 8,0 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 182 g/km. CO₂-Klasse: G. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



HANS-JÖRG GÖTZL
Chefredakteur Motor Klassik

Erziehungsratgeber warnen davor, eines seiner Kinder als Lieblingskind zu bezeichnen, deshalb nur unter uns und nicht weitersagen: Von unseren vier Rallyes ist mir die Paul Pietsch Classic am meisten ans Herz gewachsen. Das liegt zunächst natürlich am Namensgeber, der nicht nur unseren Verlag gegründet hat, sondern auch ein äußerst erfolgreicher Grand-Prix-Rennfahrer war, auf den wir zu Recht alle stolz sind.

Hinzu kommt, dass die Paul Pietsch Classic für mich oft die erste Rallye im Jahr ist, mit der die Saison beginnt und mit der man in den Frühling fährt. Das Auto wurde liebevoll vorbereitet, nun zeigt sich, ob die über den Winter vorgenommenen Arbeiten Früchte tragen. Zu guter Letzt führt die Rallye traditionsgemäß durch die Heimat von Paul Pietsch, den Schwarzwald, der mich immer wieder mit seiner Schönheit begeistert. Dass wir in diesem Jahr erstmals auch Kurs auf die Schwäbische Alb nehmen, freut mich besonders, weil man auch von den kleinen und kurvenreichen Straßen dort nie genug kriegen können.

Viel Spaß bei der Paul Pietsch Classic!

IHR HANS-JÖRG GÖTZL



BERT BRANDENBURG
Leitung Geschäftsbereich Event

Zum ersten Mal ist die Paul Pietsch Classic Rallye mit Start- und Ziel in Stuttgart. Wir freuen uns, mit der Motorworld einen neuen Partner gefunden zu haben. Die Motorworld Group entwickelt Erlebniswelten, die der mobilen Leidenschaft gewidmet sind.

Am ersten Rallye-Tag geht es in das Boxenstopp-Museum von Rainer Klink und anschließend durch das Schloss Sigmaringen. Seit mehr als 100 Jahren führt das Fürstenhaus von Hohenzollern ein offenes Haus und freut sich auf die Rallye. Nicht Glanz und Gloria machen das Schloss zu einem Stück lebendiger Zeitgeschichte, sondern die Menschen, die hinter den Mauern lebten, liebten und träumten. Dann geht es in den Schwarzwald, zum berühmten Ausflugsziel Ruhenstein. Hier wurde erstmals am 21. Juli 1946 das Bergrennen Obertal-Ruhenstein veranstaltet und Paul Pietsch stellte seine Autozeitschrift „Das Auto“ vor. Anschließend führt die Strecke über die Schwarzwaldhochstraße, eine der ältesten Ferienstraßen in Deutschland.

Genießen Sie unsere Rallye.

IHR BERT BRANDENBURG

100
YEARS
SECURING THE
FUTURE
1925 - 2025



 **DEKRA**

Immer an Deiner Seite.

Für Sicherheit und
Nachhaltigkeit im Leben.

[dekra.com](https://www.dekra.com)

SPONSOREN



HERZLICHEN
DANK

DURCH IHRE UNTERSTÜTZUNG
IST ES MÖGLICH, DIE PAUL PIETSCH CLASSIC 2025
IM GEDENKEN AN DEN GRÜNDERVERLEGER
DER MOTOR PRESSE STUTTART
WEITERHIN ZU VERANSTALTEN.

SPONSOREN

 **HypoVereinsbank**

Member of  **UniCredit**

 **DEKRA**

 **p+k**
STICKEREI MANUFAKTUR
CORPORATE FASHION



Emil Frey Deutschland

RETRO
PROMOTION

 **FEHRENKÖTTER**
Qualität kommt an.


tinte-im-blut.de
Writing Instruments
& Inks


Autohaus
Hagenlocher
... mehr als guter Service!

UNION
GLASHÜTTE/SA.


**Motor
buch
Verlag**

 **württem
bergische**

MOTORWORLD
REGION STUTTGART 

 **YellowFox**[®]
TELEMATIKSYSTEME


OLDTIMER OILS
SINCE 1918


**auto
motor
sport**


**Motor
Klassik**

ZEITPLAN

PROGRAMM

VON DER AKKREDITIERUNG BIS INS ZIEL

DONNERSTAG,
22. MAI 2025

- 10:00 – 17:00 UHR** Akkreditierung, Technische Abnahme
- 13.00 – 17:00 UHR** Rallye-Lehrgang in der MOTORWORLD
Region Stuttgart, Böblingen

FREITAG,
23. MAI 2025

08:30 UHR Startaufstellung an der MOTORWORLD

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

- 09:01 UHR** Start zur 1. Etappe
(255 km) ins Donautal
- 09:43 UHR** Tübingen (BOXENSTOP Museum)
- 10:16 UHR** Gomaringen
- 11:05 UHR** Gauselfingen
- 12:02 UHR** Sigmaringen (Hohenzollernschloss)
- 12:05 UHR** Mittagsstopp im Karls Hotel,
Sigmaringen
- 13:22 UHR** Thiergarten
- 13:55 UHR** Bärenthal
- 14:16 UHR** Obernheim
- 15:58 UHR** Ammerbuch (Autohaus Roland Asch)
- 16:43 UHR** MOTORWORLD, Böblingen





VIELEN DANK AN DIE HELFER

und an alle Personen, Institutionen, Gemeinden, Vereine und Unternehmen. Ohne ihre tatkräftige Unterstützung wäre es nicht möglich, die 12. Paul Pietsch Classic 2025 zu veranstalten.

SAMSTAG,
24. MAI 2025

08:30 UHR Startaufstellung an der MOTORWORLD

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

09:01 UHR Start zur 2. Etappe
(229 km) in den Schwarzwald

10:05 UHR Wart (DEKRA Congressshhotel Wart)

10:44 UHR Göttelfingen

11:22 UHR Freudenstadt

11:51 UHR Mittagsstopp im Hotel Dollenberg,
Bad Peterstal-Griesbach

13:19 UHR Ruhestein

13:40 UHR Baiersbronn

14:02 UHR Besenfeld

14:20 UHR Simmersfeld

15:14 UHR Bad Teinach

15:31 UHR Ehningen, (Holzwerk Keck)

15:43 UHR MOTORWORLD, Böblingen

GESAMTDISTANZ:
484 KILOMETER

Änderungen vorbehalten! Stand 8. Mai 2026





EIN LEBEN AUF DER ÜBERHOLSPUR

**PAUL PIETSCH WAR ERFOLGREICH ALS RENNFAHRER UND
VERLEGER. ZU SEINEM ANDENKEN VERANSTALTET DIE MOTOR
PRESSE STUTTGART DIE PAUL PIETSCH CLASSIC RALLYE.**

„WENN ICH AN DIE RENNerei DENKE,
SO VERSPÜRE ICH EIN GROSSES GEFÜHL
DER BEFRIEDIGUNG UND ZUFRIEDENHEIT.
STOLZ BIN ICH AUF DEN VERLAG.“

PAUL PIETSCH ÜBER DIE ZWEI ETAPPEN SEINES LEBENS

Wir trafen uns kurz vor seinem 100. Geburtstag. Paul Pietsch hatte sich gerade von einer Lungenentzündung erholt. Nein, ins Krankenhaus wollte er nicht. Er ließ sich zu Hause in Pforzheim pflegen. Pietsch konnte stur sein. Das hatte schon seine Mutter zu spüren bekommen.

Als Youngster hatte er sich in den Kopf gesetzt, Rennfahrer zu werden. Als er mit 20 das Erbe seines früh verstorbenen Vaters ausbezahlt bekam, fuhr er mit

einem Taxi aus dem Schwarzwald nach Molsheim und kaufte einen gebrauchten Bugatti T35. Die Überführung des Grand-Prix-Renners war dann etwas problematisch. Mittlerweile war es dunkel geworden. Pietsch schickte das Taxi voraus, um sich die Straße ausleuchten zu lassen. Der Grand-Prix-Wagen hatte keine Scheinwerfer. Sein erstes Rennen verlor er, weil ihm der Sprit ausging. Aber dann ging es bergauf. Auf den Bugatti folgte ein Alfa Romeo Monza, dann ein Maserati. >



Die Erfolge: Pietsch gewann im Bugatti T 35B gleich beim dritten Start beim Riesengebirgs-Rennen 1932.



Die Schattenseiten: Pietsch verunglückte 1937 auf dem Masaryk-Ring, sein Maserati 6C-34 brannte aus.



Großer Preis von Deutschland 1939: Pietsch führte im Maserati 8CTF vor den favorisierten Silberfeilen. Verölte Kerzen verhinderten die Sensation – Pietsch wurde Dritter.

Der ungestüme Bursche aus dem Schwarzwald sammelte aber nicht nur Siegerkränze, sondern auch Gipsmanschetten. Er wurde sogar mal für tot erklärt, hatte fürchterliche Stürze. Ans Aufhören dachte er nicht: „Ich wusste nur, dass ich so schnell wie möglich aus dem Gips rauswollte. Aufhören stand nie zur Debatte. Als ich nach meinem schwersten Unfall, der mir einen sechsfachen Oberschenkelbruch einbrachte, wieder einigermaßen kriechen konnte, bin ich auf Krücken zum Feldbergrennen. Dort wurde ich in mein Auto reingehoben, bin das Rennen gefahren – und habe gewonnen.“

Seine tollkühnen Auftritte blieben nicht unbemerkt. Neben Bernd Rosemeyer bekam er einen Platz im Auto-Union-Werksteam. Aber er kam mit dem Silberfeil nicht klar. „Der 16-Zylinder-Mittelmotor-Rennwagen war sehr eigenartig für jemanden zu fahren, der bislang nur

in Frontmotorwagen gesessen hatte. Ich hab nie gewusst, wie das Heck steht.“ Das Rennjahr 1935 ärgerte ihn. Er hatte auch ein Angebot von Mercedes – und hatte sich falsch entschieden: „Mit Mercedes wäre ich bestimmt viel besser zurechtgekommen. Die hatten das bessere Auto und den besseren Rennleiter.“

Nach einem Jahr Pause griff Pietsch wieder ins Lenkrad, fuhr für Alfa Romeo und Maserati. Für den Großen Preis von Deutschland 1939 auf dem Nürburgring bekam Pietsch einen Werks-Maserati 8CTF. Er liebte die Berg- und Talbahn in der Eifel. Und er lag gegen die favorisierten Renner von Mercedes und Auto Union in Führung. Doch dann lief der Kompressor-Motor nicht mehr sauber. Er musste zweimal zum Kerzenwechsel an die Box. Am Ende wurde er hinter Rudolf Caracciola (Mercedes-Benz) und Hermann Paul Müller (Auto Union) Dritter. „Wohl mein bestes Rennen.“

DER KRIEG UNTERBRACH EINE GROSSE RENNKARRIERE

Nach dem Krieg fuhr Pietsch zwar noch Rennen, wurde 1950 auf dem Veritas RS noch Deutscher Sportwagen-Meister und 1951 Deutscher Formel-2-Champion. Insgesamt hat er zwischen 1932 und 1952 in 102 Rennen 24-mal gewonnen. Aber der Rennfahrer Pietsch hatte längst andere Dinge im Kopf. Zusammen mit Rennkollegen hatte er einen Verlag gegründet, aus dem später auto motor und sport hervorging.

„Mein Leben teilt sich ziemlich genau in zwei Etappen: Vor dem Krieg, als junger Mann, bin ich praktisch nur Rennen gefahren. Später, nach der Gründung des Verlags, habe ich mich nur noch auf die Geschäfte konzentriert.“ Er gehört zu den großen Verlagsgründern der Nachkriegszeit, die gegen viele Widerstände neue Zeitschriften gründeten und internationale Verlagsgeschichte schrieben.

Seine persönliche Bilanz: „Wenn ich an die Rennerei zurückdenke, so verspüre ich ein großes Gefühl der Befriedigung und Zufriedenheit. Stolz bin ich auf den Verlag, stolz bin ich darauf, die Grundlagen geschaffen zu haben für das, was der Verlag heute ist.“ Paul Pietsch starb kurz vor seinem 101. Geburtstag.



Schauinsland-Bergrennen 1950: Im Werks-Maserati 4CT fuhr Pietsch auf seinem Hausberg bei Freiburg Bestzeit.

Siegertyp: Pietsch gewann das Sportwagen-Rennen beim Großen Preis von Deutschland 1952 in einem Veritas RS – und widmete sich danach voll dem Verlagsgeschäft.



PRÄZISION IST GEFRAGT

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



**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.

RALLYE-ANLEITUNG



**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 hintereinandergefahren 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: grünes Schild bedeutet 50 Meter in zehn Sekunden, ein lilafarbenes 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 Zielinie, vor allem bei der Schlauchmessung,

SYMBOLE AUF



DURCHFARTSKONTROLLE (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 Lichtschranke 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 (Lichtschranke 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 Lichtschranken-Prüfungen und den Umgang mit der Stoppuhr üben. Der Vorteil: Beim Lehrgang wird die Zeit direkt nach dem Durchfahren des Ziels digital angezeigt.



Lichtschranke: 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.

CLASSIC RALLYES FÜR DEN REGENWALD

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

Wilderness International besteht aus drei gemeinnützigen Schwesterstiftungen 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.



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



Ihr Fels in der Brandung.

ww württem
bergische

Wir wünschen
allen Teilnehmern
eine unfallfreie
Fahrt.

Das Beste für Ihren Schatz.

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



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

DAS COUPÉ DES KLEINEN MANNES

DER OPEL MANTA B FEIERT 50JÄHRIGES JUBILÄUM.

Die Opel Werbung textete vollmundig: „Opel Manta. Wenn Ihnen ein gewöhnliches Auto zu langweilig ist.“ Es war ein echtes Coupé mit Heckantrieb – mit dem man sogar Rallyes gewinnen konnte.

Von vorn wirkte er etwas gewöhnungsbedürftig, ohne richtigen Kühlergrill, einfach mit zwei schmalen Luftschlitzen in der Haube und den großen Rechteckschein-

werfern. Der Manta B bekam im Vergleich zum Vorgänger einen längeren Radstand und eine gestrecktere Form, was ihm gut tat. Das Familien-Coupé aus Rüsselsheim bot erstaunlich viel Platz. Elegant wirkte sein filigraner Dachaufbau und das Stufenheck. Das Design stammte vom damaligen Opel-Chefdesigner Chuck Jordan – und einige erinnerten sich dabei an die weit nobleren BMW 635 CSi oder Mercedes 450 SLC.



Sportliche Note:
große Glasflächen und
filigrane Dachholme.

OPEL MANTA



**Wirken etwas aufgesetzt:
die Rechteckscheinwerfer.**



**Zu Beginn mit Chrom, später aus
Kunststoff: Stoßfänger.**

Dabei gab sich der Manta weit bodenständiger. Was sich auch bei der Motorisierung ausdrückte – zumindest zu Beginn. Es gab Vierzylinder. Den 1,6 Liter mit 72 bis 75 PS, die das Bild bestimmten. Wer etwas auf sich hielt, der fuhr allerdings den Zweiliter mit 90 PS. Der brave Reihenvierzylinder war mehr zur Durchzugskraft als zur Drehfreude erzogen. Aber man konnte mit dem Zweiliter gut leben. Kein Wunder, dass der Manta seinen Erzfeind, den Ford Capri, bei den Vergleichstests von auto motor und sport abhängte. Der Opel galt als das harmonischere und

besser verarbeitete Auto. Das Fahrwerk mit sauber geführter, schraubengefederter Starrachse stammte vom Ascona. Das Coupé überzeugte mit einem ausgesprochen agilen Handling. >



**Es geht auch ohne Alu:
Manta B mit Stahlfelgen.**



**Bei den Basis-
modellen gegen
Aufpreis: Drehzahl-
messer.**

OPEL MANTA



Mit Schrägheck und großer Heckklappe: Opel Manta CC.

Und dann gab es ja auch gleich den GT/E mit einer Leistung von 105 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h. Was damals schon recht ordentliche Fahrleistungen waren. Der GT/E trug deshalb auch zu Recht eine sportliche, mattschwarz lackierte Motorhaube.

Der Manta B hat längst eine feste Liebhaber-Gemeinde. In seinen 13 Jahren Laufzeit gab es unzählige Varianten. Opel leistete sich 1978 sogar den Luxus eines Combi Coupés, den Manta CC mit Schrägheck und einer großen Heckklappe.

Und dann kam auch noch den Manta 400. Das Homologationsmodell für die Gruppe B wurde im März 1981 auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert. Der 2,4 Liter Vierzylinder wurde zusammen mit Cosworth entwickelt. Im Serientrimm leistete der Viertakter 144 PS (106 kW) für den Rallye- und Rundstreckeneinsatz wurden bis zu 272 PS (200 kW) mobilisiert. Der Manta 400 belegte bei der Rallye Paris Dakar den vierten Platz im Gesamtklassement und gewann die Heckantriebs-Klasse.

Und Erwin Weber und Gunther Wanger holten sich damit 1983 die Deutsche Rallye-Meisterschaft. Und selbst bei der Langstrecken-Meisterschaft und dem 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring kam der Manta 400 zum Einsatz. Er avancierte zum absoluten Publikums-Liebling und feiert nun seine Auftritte bei den Classic Rallyes.

Zwischen 1975 und 1988 wurden vom Manta B insgesamt 535 634 Modelle abgesetzt.



Das Powermodell mit Cosworth-Motor kam 1982: Opel Manta 400.

KECK

WOOD . PASSION . 1903

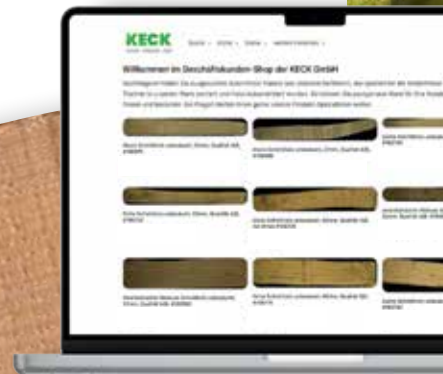
Zeitlose Eleganz trifft edle Natur

Oldtimer & Laubschnittholz. Perfektion kennt kein Alter.

Höchste Qualität von hier für **Business-Kunden** aus der Region. **Jetzt neu in unserem Online-Shop!**

- speziell für **Schreiner & Tischler**
- ausgesuchte Schnittholzpakete
- passgenau bestellen
- foto-dokumentiert

Hier geht's zum Shop!
<https://shop.keck.gmbh/>



„DAS WICHTIGSTE IST,
DASS MAN SPASS AN
SEINEM OLDTIMER HAT.“

**OLIVER GRIMME, SPEZIALIST CLASSIC CARS
UND ART MANAGEMENT IM WEALTH MANAGEMENT
DER HYPOVEREINSBANK, ÜBER DIE TRENDS
IM GESCHÄFT MIT OLDTIMERN.**

Herr Grimme, was erhofft sich die HypoVereinsbank vom Engagement bei der Paul Pietsch Classic Rallye und weiteren Rallyes der Motor Presse Stuttgart?

Grimme: Wir unterstützen unsere Kunden im Wealth Management seit Jahren bei Investitionen in Oldtimer und noch deutlich länger im Bereich Kunst. Diese Kundenbeziehungen sind von einer ganz besonderen Tiefe. Wenn Kunden und Banker eine Leidenschaft teilen, ist das häufig auch eine Basis für eine treue Geschäftsbeziehung. Deshalb nehmen Kunden und Berater von uns auch immer an den Rallyes aktiv teil. Und dies seit 12 Jahren.

Hat sich Ihre Arbeit im Laufe der Jahre verändert?

Unsere Kunden sammeln aktiv, aber es gibt mittlerweile viele, die sich überlegen, ob die nächste Generation ihre Objekte eigentlich will. Die Jungen haben oft keine Beziehung zu den Sammlungen. Da stellt sich beispielsweise die Frage der Vermögensübergabe. Weil in den nächsten Jahren Milliarden-Werte inklusive hochwertiger

Sammlerobjekte jeder Art an die nächste Generation gehen, spielt das eine immer größere Rolle.

Sie arbeiten neben den Classic Cars auch im Kunst-Bereich. Wie passen diese beiden Bereiche zusammen?

Die meisten Kunden, die hochwertige Automobile sammeln, die sammeln in der Familie auch Kunstwerke oder auch Collectibles. Beim einen sind das Uhren oder der Champagner und Wein im Keller, Antiquitäten, aber auch Handtaschen oder Sneakers, wenn man an die jüngere Generation denkt. Uns begegnen auch exotische Themen, wie seltene historische Jagdwaffen oder Sport-Memorabilia. Wir betrachten alle hochwertigen Sammlerobjekte. Seit Jahren wachsen die unterschiedlichen Sammlerthemen mehr und mehr zusammen. Natur-



Im Mercedes 300 SL Flügeltürer: Oliver Grimme.

lich sprechen wir dabei über eine Klientel, die ein gewisses Vermögen hat. Wir decken im Prinzip seit 20 Jahren all diese Bereiche ab und haben ein weltweites Netzwerk aufgebaut. Wichtig ist, dass man einen Überblick hat, wie sich die einzelnen Sammlermärkte entwickeln, und man auf die passenden Ansprechpartner zurückgreifen kann, um Trends rechtzeitig zu erkennen. Ein permanenter Austausch mit den internationalen Partnern und Sammlern ist dabei unerlässlich.

Was überwiegt denn, die Kunst oder das klassische Automobil?

Interessanterweise ist das ziemlich ausgewogen. Wir bieten unsere Spezialistenleistung im Art-Management seit über 20 Jahren und im Classic Car-Bereich seit zwölf Jahren unseren Top-Kunden, oder solchen, die es werden wollen, an.

Wie verändert sich der Oldtimer-Markt?

Wir sehen schon, dass nicht mehr jedes Auto so einfach zu verkaufen ist. Vorkriegsfahrzeuge zum Beispiel tun sich zunehmend schwerer, wobei Ausnahmen die Regel bestätigen. Denn entscheidend ist das einzelne Objekt, wenn es Besonderheiten wie Renngeschichte, lückenlose Dokumentation oder prominenten Vorbesitz mitbringt, gibt es nach wie vor auch großes Interesse am Markt.

Woran liegt es, dass sich Vorkriegsfahrzeuge im Allgemeinen schwertun?

Weil viele junge Leute keinen Bezug mehr dazu haben. Wir erleben, dass sich die Käuferschaft verjüngt. Die Jungen tendieren zu Autos, die sportlicher sind, ein besseres Handling haben und eine gewisse Bequemlichkeit bieten. Da spielt die Technik eine Rolle. Autos ohne Bremskraftverstärker und ohne Servolenkung sind sie nicht gewohnt. Auch haben die Jungen im Gegensatz zu ihrer Vorgänger-Generation diese sehr alten Fahrzeuge nie „live“ auf den Straßen erlebt. >

Was raten Sie Ihren Kunden?

Kauf das Auto, das du magst, das zu dir passt, das dir etwas gibt. Kaufe ein gutes Auto, ordentlich restauriert, aber nicht überrestauriert. Die klassischen Themen sind: Zustand, Historie, Vorbereiter, Matching Numbers. Und wenn ich eine Erwartung an die Wertentwicklung habe, dann sollte man über 100.000 Euro, besser noch über 250.000 Euro ausgeben. Wichtig ist bei alledem: Man sollte nur so viel investieren, dass es einem finanziell nicht weh tut, wenn sich die Hoffnung auf einen Wertzuwachs nicht im gewünschten Maße erfüllt. Es bleibt ein risikobehaftetes Investment!

Also eher teurere Fahrzeuge?

Meiner Meinung nach ja, man hat ja auch gewisse Fixkosten. Meine Empfehlung ist, sich einen Klassiker nicht wegen der Renditeentwicklung zu kaufen. Das Wichtigste ist, dass man Spaß daran hat, egal ob es ein Auto oder ein Bild ist.

Wie schützen Sie Ihre Kunden vor Manipulationen?

Erstens ist es wichtig, auf der Händlerseite ein gutes Netzwerk zu haben, mit dem wir über lange Jahre gute Erfahrungen gemacht haben. Wenn wir einen passenden Händler für den Kunden gefunden haben, dann vernetzen wir den mit einem unabhängigen Gutachter. Ein Restrisiko bleibt. Aber wir versuchen das Risiko so weit wie möglich zu minimieren.

Welche drei Oldtimer würden Sie einem Neukunden empfehlen?

Wir gehen da anders ran: Wir hören erst einmal zu, wo der Kunde seine Präferenzen hat. Und unterstützen ihn entsprechend. Dann ist natürlich das Budget mitentscheidend, und die Gesamt-Vermögens-Allokation.

Und welche drei Oldtimer würden sie sich in die Garage stellen?

Mercedes-Benz 300 SL, möglichst beide, den Flügeltürer und den Roadster. Dann einen schönen Engländer, beispielsweise einen Jaguar E-Type der ersten Serie und gerne einen Ferrari GTB 4 mit Renngeschichte.



„SEIT 20 JAHREN DECKEN WIR
ALLE SAMMLERBEREICHE AB –
MIT EINEM WELTWEITEN NETZWERK.“
OLIVER GRIMME ÜBER TREUE GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN



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

ZEIT-ZEUGEN

FÜR DIE 12. PAUL PIETSCH CLASSIC STIFTET DIE TRADITIONSREICHE UHRENMARKE UNION GLASHÜTTE ZWEI MECHANISCHE PREZIOSEN DER UHRMACHERKUNST – FÜR DIE BESTEN DER UNION-WERTUNGSPRÜFUNG UND DIE GESAMTSIEGER DER RALLYE.

Die Paul Pietsch Sonderedition ist eine Hommage an den Fahrer und seine Rennautos – ganz unter dem Motto: Legenden Made in Germany. Das Ausgefallene an diesen Zeitmessern sind die – entweder silber- oder anthrazitfarbenen – 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 Zeiten prägnante Rennwagennummerierung bezieht. Diese besondere Edition gibt es klassisch als Dreizeigeruhr mit Datum oder sportlich als Chronographen.

Der Chronograph weist neben seinen bekannten Noramis Retro-Elementen wie zum Beispiel die leicht zu bedienenden Pilzdrücker, das Saphir-Boxglas und den geschraubten Boden zwei weitere spezielle Züge auf: Der Start-/Stopp-Drücker nimmt das Rot der 12 wieder auf und ist in diesem starken Rotton eloxiert. Zusätzlich wird der Farbton beim Chronographenzeiger erneut aufgegriffen. Der Chronograph besitzt zwei Drücker und einen Korrektor bei 10 Uhr. Bei 9 Uhr ist das Datum eingebaut und im Herzen des Chronographen schlägt das UNG-27.S2 mit Siliziumspirale, was eine höhere Ganggenauigkeit ermöglicht. Die Gangreserve beträgt 60 Stunden. Insgesamt hat die Uhr einen Durchmesser von 42 mm.

Die Dreizeiger-Variante gibt es ebenfalls mit einem silber- oder anthrazitfarbenen Zifferblatt und auch hier sticht die rote 12 direkt ins Auge. Das Datum ist bei dieser Variante bei 3 Uhr eingefügt. Im Inneren des Zeitmessers gibt das Automatikwerk UNG-07.01 den Ton an mit ebenfalls einer Gangreserve von bis zu 60 Stunden.

SIEGER-UHREN



UNION GLASHÜTTE/SA.

MODEL GESAMTSIEGER

NORAMIS CHRONOGRAPH PAUL PIETSCH SONDEREDITION

Werk: UNG-27.S2

Funktionen: Stunden, Minuten, Sekunden, Datumsanzeige im Zifferblattfenster, Chronograph 60 Sekunden, 30 Minuten, 3 Drücker, Chronographenmechanismus mit Nocken.

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden geschraubt.

WERT: 3.450 EURO

MODEL WERTUNGSSIEGER

NORAMIS DATUM PAUL PIETSCH SONDEREDITION

Werk: UNG-07.1

Funktionen: Stunden, Minuten, Zentralsekunde, Datumsanzeige im Zifferblattfenster, Gangreserve 60 Stunden.

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglasboden gepresst

WERT: 2.200 EURO



Um die Hommage an Paul Pietsch und seine außergewöhnlichen Rennautos abzuschließen, werden die Uhren mit einem schwarzen Kalbslederarmband mit einer besonderen Doppelnah in Rot, beziehungsweise in Grau, ausgeliefert. Den beiden Noramis Chronographen Paul Pietsch Sonderedition sind jeweils zu einer unverbindlichen Preisempfehlung von 3.450 Euro inklusive Mehrwertsteuer erhältlich. Die Noramis Datum gibt es jeweils zu einer unverbindlichen Preisempfehlung von 2.200 Euro.

100 JAHRE DEKRA

WELTWEITE DIENSTLEISTUNGEN RUND UM MOBILITÄT, DIGITALISIERUNG UND NACHHALTIGKEIT

Einer Gruppe um den Großindustriellen Hugo Stinnes machte der ständig anwachsende Straßenverkehr vor 100 Jahren Sorgen. Daraus entstand damals die freiwillige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen. Am 30. Juni 1925 wurde die Prüforgansation DEKRA in Berlin gegründet.

Aus dieser Initiative ist ein globales Unternehmen mit rund 48.000 Mitarbeitern in 60 Ländern auf fünf Kontinenten entstanden. Im Bereich der Fahrzeugprüfungen ist DEKRA mit 32 Millionen Prüfungen in 24 Ländern mit Abstand die weltweite Nummer eins. Längst gehen die Aktivitäten weit über die Hauptuntersuchung hinaus. Fahrzeug-Zertifizierung, Unfallforschung, Gutachten, Crashtests und Gebrauchtwagen-Management gehören ebenso zum Angebotsprogramm wie die Fahrerschulung, Fahrprüfungen und das Zeitarbeits-Management der DEKRA Akademie.



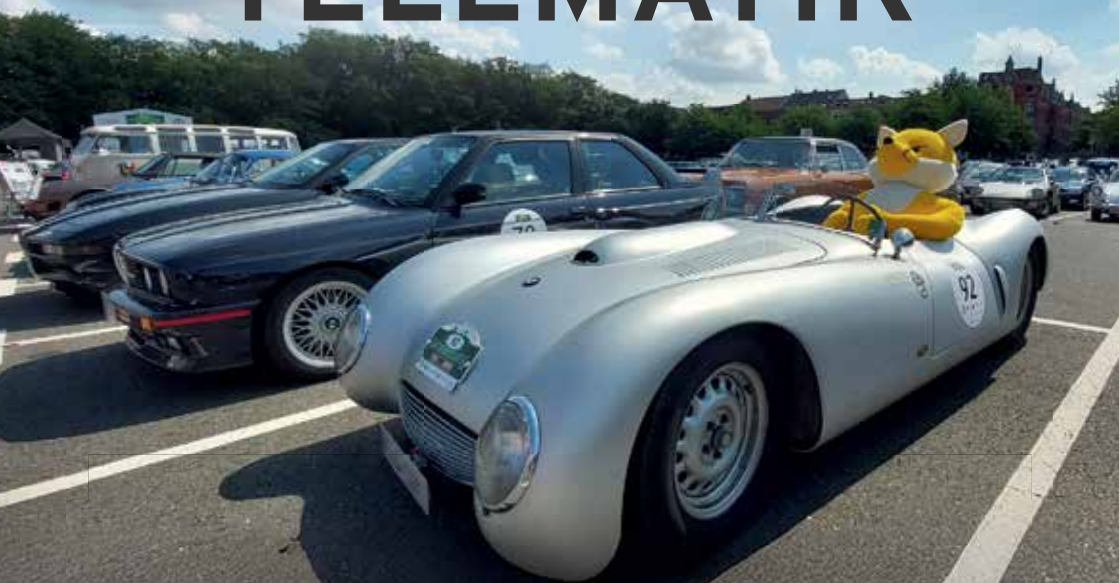
**DEKRA-Gründung in Berlin:
Männer der ersten Stunde.**

Auch das Prüfungs- und Zertifizierungsgeschäft wurde massiv ausgebaut. Mittlerweile geht es um Bauten und Immobilien, Arbeits-, Umwelt- und Gesundheitsschutz, aber auch um neue Themen wie Cybersicherheit, den Umgang mit künstlicher Intelligenz oder die Nachhaltigkeit. Auch hier ist man breit aufgestellt: Die DEKRA kümmert sich um die Sicherheit auf Erdölplattformen, in Kraftwerken und bei Windkraftanlagen. Frei nach dem Motto: DEKRA sieht sich als „globaler Partner für eine sichere und nachhaltige Welt“.

„DIE MISSION VON DEKRA IST WICHTIGER
DENN JE: WIR BAUEN BRÜCKEN ZWISCHEN
INNOVATION UND SICHERHEIT.“

**STAN ZURKIEWICZ, VORSTANDSVORSITZENDER
UND CEO BEI DEKRA E.V. UND DEKRA SE**

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

AUF NUMMER SICHER

**AUTOMOBILE SCHÄTZE BEI DER
WÜRTTEMBERGISCHEN IN GUTER OBHUT.**



Foto: Getty Images/Ullstein Bild

Helfer in der Not: Vor 100 Jahren startete die Kfz-Versicherung bei der Württembergischen.

Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung. Ich glaube an das „Pferd“, irrte einst Kaiser Wilhelm II. Denn auch fast 107 Jahre nach dessen Abdankung und 139 Jahre nach der Erfindung des Autos ist es noch lange nicht Geschichte. Nahezu ebenso lang wie die Historie des Automobils selbst währt auch die Geschichte der Kfz-Versicherung. So bietet etwa die Württembergische bereits seit 100 Jahren Versicherungen rund ums Auto an. In ihrem ersten Kraftfahrt-Geschäftsjahr 1925 schloss sie 77 Verträge ab. Heute sind bei ihr rund 1,9 Millionen Kraftfahrzeuge versichert.

Stark gewachsen ist auch das Interesse an Oldtimern. Als mobile Kulturgüter und attraktive Wertanlagen werden sie immer beliebter. Der übliche Versicherungsschutz wird den besonderen Anforderungen häufig nicht gerecht. Das hat die Württembergische schon 1986 erkannt und die Spezialversicherung „Best for Cars“ für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge entwickelt. Zudem hat sie ein Expertenteam aufgebaut, das sich gezielt um die automobilen Raritäten kümmert.

ww württembergische



OLDTIMER OILS

SINCE 1915



www.oestol.de

MADE IN GERMANY

DAS AKTIV MUSEUM

BOXENSTOP AUTO · ZWEIRAD · SPIELZEUG

Das BOXENSTOP Auto · Zweirad · Spielzeug Museum in Tübingen feiert in diesem Jahr ein stolzes Jubiläum: 40 Jahre! Was im September 1985 in kleinem Rahmen begonnen wurde, hat sich nach 4 Jahrzehnten zu einem der bekanntesten und beliebtesten Auto- und Technikmuseen in Deutschland entwickelt. Kein Wunder bei dieser Vielfalt. BOXENSTOP stellt bei Weitem nicht nur Autos und Zweiräder aus, sondern auch Spielsachen, mehr oder weniger von A-Z. Und das alles unter einem Dach vereint. Die Vielfalt ist außergewöhnlich, sucht ihrsgleichen.

BOXENSTOP zählt mit seinen 1.500 m² sicher nicht zu den großen Museen. Aber dafür überzeugen sein Inhalt und die Präsentation. Alle Fahrzeuge sind fahrbereit, oder waren es zumindest, als sie das erste Mal ausgestellt wurden. Alles ist liebevoll inszeniert, wird nicht einfach „bloß“ ausgestellt. Besonders eindrucksvoll ist eine Todeswand, in der tollkühne Männer und Frauen Motorradartistik dargeboten haben. BOXENSTOP ist ein Museum für die Familie, hier findet jede/-r etwas. Zu einem erlebnisreichen Museum gehört eine gute Gastronomie. Diese bietet BOXENSTOP mit seinem Lokal, dem BOXENSTOP Bistro Büssinghalle. In einer nahezu 100 Jahre alten Fachwerkhalle lässt es sich gut sein, können Speisen aus der eigenen Küche genossen werden.



Tolle Mischung: Neben 80 Autos und Motorrädern gibt es 2500 Spielsachen zu bestaunen.

BOXENSTOP ist ein außerordentlich aktives Museum. Es bietet seit über 30 Jahren Oldtimer- und Klassikerreisen an, lädt zu Komfortbusreisen zu Oldtimerveranstaltungen – wie Rétromobile in Paris, Goodwood oder Auto e Moto d'Epoca in Italien – an. Mit einem Oldtimeromnibus, der „Heidi“, wird das Reiseprogramm abgerundet. Alljährlich veranstaltet BOXENSTOP die Star-Maxx Rallye für Youngtimer und Klassiker der Zukunft – in diesem Jahr zum 20. Mal; ebenso die KISS-Maxx, eine Winterrallye auf der Schwäbischen Alb und im Schwarzwald, für die ganz Harten. Rainer und Ute Klink, die Betreiber, sagen jedem gerne „Herzlich willkommen“, freuen sich über den Besuch.

Näheres unter
www.boxenstop-tuebingen.de



KFZ | WOHNMOBIL | OLDTIMER

UNSERE LEISTUNGEN

KFZ-SERVICE

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

WOHNMOBIL- UND CARAVAN-SERVICE

- Gasprüfung und Nachrüstungen
- Reparaturen und Wartung

OLDTIMER-SERVICE

- Wir warten Ihren Klassiker mit Kompetenz und Fachverstand

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

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

EINE IDEE GEHT AUF TOUR

START UND ZIEL DER 12. PAUL PIETSCH CLASSIC IST DIE MOTORWORLD BÖBLINGEN. SIE IST DIE BLAUPAUSE FÜR EIN MARKENUNABHÄNGIGES MOBILITÄTS-, OLDTIMER- UND SPORTWAGENZENTRUM, DAS MITTLERWEILE ÜBER DIE DEUTSCHEN GRENZEN HINAUS NEUE STANDORTE EROBERT.

Die Idee war keine neue. Nur hatte sie noch keiner so konsequent und groß gedacht wie Andreas Dünkel. Bereits Dünkels Vater hatte im heimischen Schemmerhofen bei Biberach vor 30 Jahren eine kleine Motorworld. In einer

Halle standen seine Oldtimer. Dann kamen die ersten Bekannten, die ihr Auto auch bei den Dünkels unterstellen wollten. Es gab die ersten Feste mit Freunden, dann ein Restaurant, dazu noch eine Werkstatt mit Hebebühne.



Im denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen württembergischen Landesflughafens in Böblingen: Andreas Dünkel und seine erste Motorworld.



In Berlin und in Düsseldorf entstanden die ersten Oldtimer-Hallen, die Meilenwerke. Kurz danach wurde Dünkel das denkmalgeschützte Flughafengebäude in Böblingen angeboten. Da musste man größer denken. Das Konzept der Motorworld entstand. Nicht nur Oldtimer sollten in den Hallen des Flughafens Einlass finden, sondern das gesamte Mobilitäts-Spektrum: Motorräder und Autos bis hin zu Schiffen. Vom Oldtimer bis hin zum Hypercar. Dazu ein Hotel, diverse Restaurants, eine Eventhalle, Shops, Händler und Werkstätten. Als Tuner wie Gemballa oder TechArt Einzug hielten, da hat sich die Oldtimer-Fraktion die Haare gerauft. Aber die Gesellschaft ist liberaler geworden. Heute steht ein Mercedes 300 SL neben einem modernen Ferrari in der Garage. Da gibt es keine Berührungängste mehr.

Man lebt von der Vielfalt und gibt auch Manufaktur-Marken eine Heimat: einem Pagani-Supersportler genauso wie einem Pininfarina Elektro-Supercar mit 1900 PS.

Apropos Elektrik: Alle Motorworld-Standorte sind klimaneutral. Man produziert und verbraucht die Energie vor Ort. Und hat natürlich auch Ladestationen, nicht nur für Tesla, sondern auch für Harley Davidson. Die leider kaum genutzt werden.

Historische Gebäude, wie das Flughafengebäude in Böblingen, die Maschinenhalle auf dem Gelände der stillgelegten Zeche Ewald oder das Ex-Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn in München, eine der größten freitragenden Stahltragwerkhallen Europas, gehören zum Konzept. Denkmalgeschützte Gebäude und aktuelle Bauvorschriften haben allerdings ihre Tücken. Und so hat es in München nicht weniger als zwölf Jahre gedauert, bis die Motorworld eröffnet werden konnte.

Eine besondere Attraktion bietet der Motorworld-Standort Köln/Rheinland unter anderem mit seiner Michael-Schumacher-Privatausstellung. >



**Sicher geparkt
in 56 Glasboxen:
Oldtimer und Super-
sportwagen warten auf
ihren nächsten Einsatz.**

Neu kommen in diesem Jahr die Motorworld-Standorte Luxemburg, Bulgarien und Mallorca hinzu. In München gibt es, neben der Motorworld, den Drivers Club. So wird es in der Motorworld Mallorca eine Driver-Lounge geben, aber kein Hotel. Wer nach Mallorca fliegt, der hat meistens ein Quartier. Hier möchte man in erster Linie den vermögenden Finca-Eignern einen sicheren Stellplatz für ihre automobilen Preziosen bieten. Deshalb gibt es in jeder Motorworld Glas-Container, in denen Oldtimer oder Supersportwagen sicher untergebracht werden können.

Das Konzept hat mittlerweile ein Feintuning erfahren. Neben den Motorworld-Standorten wird es sogenannte Manufakturen geben, kleinere Standorte wie beispielsweise in Berlin, Rüsselsheim oder Zürich. Was nicht heißt, dass die Standorte klein sind – im Gegenteil. In Zürich wird die Motorworld in das Areal der ehemaligen Maggi-Fabrik ziehen, in Rüsselsheim geht es um das alte Opel-Werk, die größte Fabrik aus der Vorkriegszeit. „So eine Halle ist einmalig. Das sind Dimensionen, die uns Kopfzerbrechen bereiten“, so Dünkel, der neben anderen Mietern nur einen Teilbereich belegen wird.



**Stilvolle Verneigung vor dem ehemaligen
Flughafen: die Ju 52-Lounge.**

Ein drittes Konzept wird noch im Frühjahr in Metzingen auf dem historischen Schmiedeareal an den Start gehen: das Village, das in mehreren Gebäuden Eventflächen anbietet.

Events und Entertainment gehören an allen Standorten zum Konzept. Ein Höhepunkt dürften in diesem Jahr erneut die Mobility Days während der IAA in München sein. Auto-Fans sollen in den Motorworld-Hallen auf ihre Kosten kommen. Zur Eröffnungsveranstaltung Anfang September werden wieder tausende Besucher erwartet. Natürlich ist der Eintritt kostenlos.



OFFIZIELLER FERRARI VERTRAGSHÄNDLER

Emil Frey Sportivo

Ferrari Approved: zertifizierte Gebrauchtwagen - damit Ihre Leidenschaft über Jahre hinweg erhalten bleibt.

Ferrari Approved ist das Zertifizierungsprogramm für Fahrzeuge aus Vorbesitz. Dies verleiht höchste Sicherheit für all diejenigen, die ein Ferrari-Modell erwerben, das vor weniger als 14 Jahren erstmals zugelassen wurde. Das Programm umfasst einen 201 Punkte-Check und eine Garantie von bis zu 24 Monaten. Entdecken Sie die Pre-Owned Angebote bei Emil Frey Sportivo.

Verbrauchswerte Ferrari 296 GT3: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 6,5 l/100 km, Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 12,2 kWh/100 km, Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 11,0 l/100 km, CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 153 g/km, CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): E, CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G



**FERRARI
APPROVED**

Moosacher Str. 84, 80809 München

Tel. +49 89 55892940

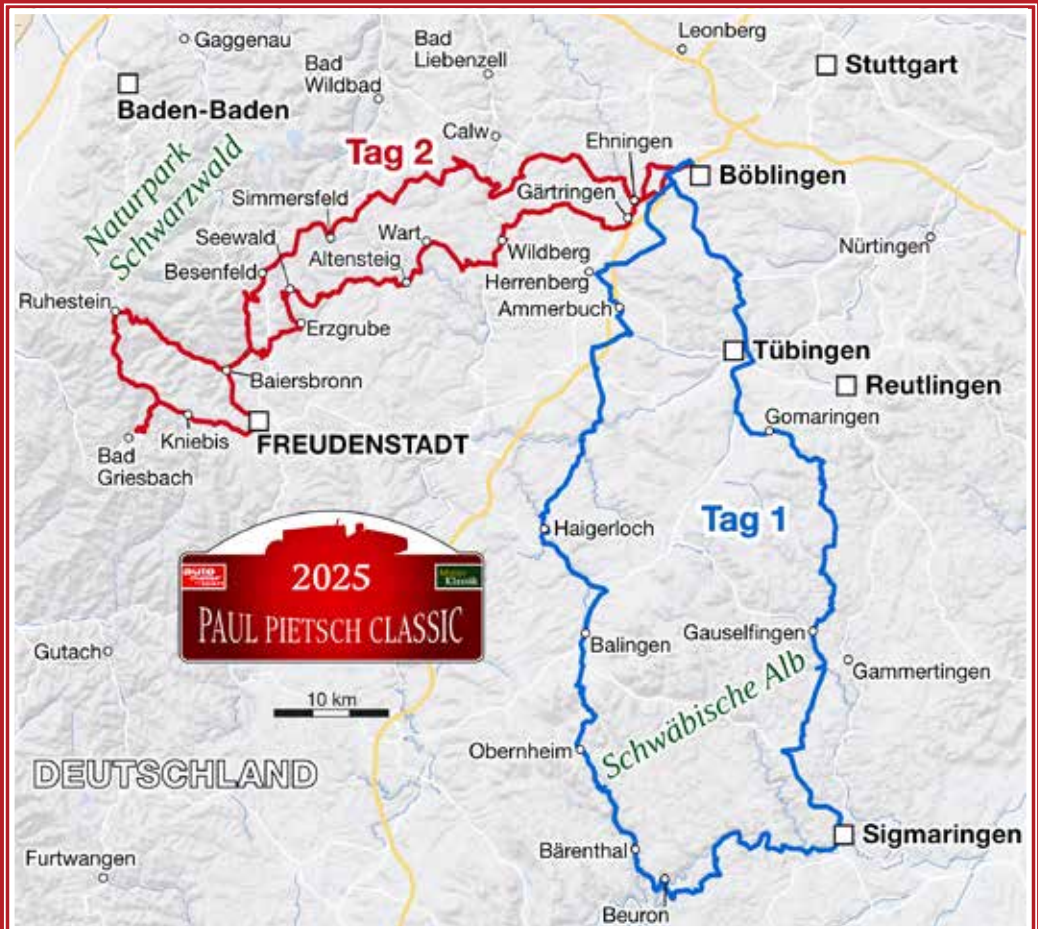
info@ferrarimuenchen.de

munich.ferrariidealers.com

AUF NEUEN WEGEN

DIE PAUL PIETSCH CLASSIC RALLYE ERWEITERT IHR PROGRAMM:

NEBEN DEM SCHWARZWALD GEHT ES NUN AUCH
ÜBER DIE SCHWÄBISCHE ALB. AN ZWEI TAGEN WERDEN
INSGESAMT 484 KILOMETER ZURÜCKGELEGT.



RALLYE HIGHLIGHTS



Start und Ziel: an der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen.

Die Paul Pietsch Classic wechselt den Standort. Wurde bislang im Schwarzwald, in Freiburg oder Offenburg gestartet, so dreht sich nun alles um Stuttgart, die Heimat der Motor Presse Stuttgart. Schon am Vorabend der Rallye geht es zu einem rennsport-historischen Ort vor den Toren der Stadt: Der Begrüßungsabend findet im Restaurant am Lustschloss von Herzog Carl Eugen auf der Solitude statt. 1903 gab es das erste Bergrennen vom Stuttgarter Westbahnhof hinauf zum Schloss. Ab 1925 war an der Solitude Start und Ziel für einen 22,3 Kilometer langen Rundkurs. Später war das Schloss Namensgeber für die 11,4 Kilometer lange Solitude-Rennstrecke, auf der auch Formel-1-Rennen ausgetragen wurden. Bis 1964 war die Motorsport-Weltelite auf zwei und vier Rädern auf der Solitude am Start.

Start und Ziel der Paul Pietsch Classic ist an der **MOTORWORLD BÖBLINGEN**. Von dort geht es auch nicht mehr direkt in den Schwarzwald, sondern in der ersten Schleife über die Schwäbische Alb. Die Teilnehmer erleben eine Challenge der beliebten Naherholungs-Destinationen in Baden-Württemberg: der Schwäbischen Alb und des Schwarzwaldes.

Wie gemacht für den Ferrari F40: schmale Sträßchen im Schmeiental bei Sigmaringen.



Aus der Vogelperspektive: Auffahrt zum Lochenpass.

>



Ganz schön eng: die Tunneldurchfahrten im Donautal.

Und eines vorneweg: Für viele wird dieser Vergleich einige Überraschung parat haben. Auch Peter Paul und Patricia, die Kinder von Paul Pietsch, des Verlagsgründers und Namensgeber der Rallye, waren gespannt. „Wenn wir einen Ausflug machen, dann fahren wir eigentlich immer Richtung Schwarzwald“, gestand Patricia Scholten. Beide Regionen bieten enge, elegant geschwungene Sträßchen, wie man sie als engagierter Automobilist gern fährt. Möglichst schmal, ohne Mittelstreifen, ohne Begrenzungs-Pfosten. Das ist das ideale Terrain für einen Oldtimer-Ausflug. Statt dunklen Wäldern, gibt es auf der Alb eher einsame Flusstäler, entlang der Donau, der Eyach und des Neckars.



Beliebter Oldtimer-Treff:
das Boxenstop Museum in
Tübingen.

Und es gibt Sehenswürdigkeiten. Schon kurz nach dem Start stoppt die Rallye in Tübingen vor dem **BOXENSTOP MUSEUM**. Rainer Klink, nennt sein Haus „Aktiv Museum“. Er veranstaltet Rallyes, Ausfahrten und Bustouren zu den Oldtimer Highlight Events, von der Retro Mobil in Paris bis nach Goodwood. Im Museum selbst findet man eine überraschende Mischung aus Autos, Motorrädern, Fahrrädern – Spielzeug und Puppen.

RALLYE HIGHLIGHTS

Eine halbe Stunde später erwartet die Rallye ein weiteres Highlight: die Durchfahrtskontrolle auf **SCHLOSS SIGMARINGEN**, auch Hohenzollern-Schloss genannt. Patricia und Peter Paul treffen hier auf einen alten Bekannten: Karl Friedrich, Fürst von Hohenzollern. Der Schlossherr ist ein ehemaliger Internatskollege von Peter Paul. Man spürt sofort die gemeinsame Wellenlänge. Beide können sich für alles begeistern, was sich motorisch bewegt: Sie sind beide leidenschaftliche Motorradfahrer, der Fürst fliegt Hubschrauber, Peter Paul einen einmotorigen Sportflieger und beide haben Spaß an Oldtimern. Peter Paul fährt einen Ferrari F40 aus dem Jahr 1990. Und Karl Friedrich präsentiert stolz seinen BMW 3.0 CSi Baujahr 1973. „Der ist ungeschweißt, kommt aus Italien und hat deshalb sogar eine Klimaanlage.“ Ein schöner Cruiser.

Ganz anders der F40. Peter Paul: „Pur, rennmäßig und brachial.“ Das Design stammt von Pininfarina. Die 40 steht für das 40jährige Firmenjubiläum. Mit 478 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 324 km/h, war es der stärkste und schnellste Ferrari seiner Zeit. Und er war das letzte Serienmodell aus Maranello, das Enzo Ferrari noch mitgestaltet hat. >



Im Schloss in Sigmaringen:
Fürst Carl Friedrich mit
BMW 3.0 CSi,
Patricia Scholten,
Peter Paul Pietsch mit
Ferrari F40 (von links).

RALLYE HIGHLIGHTS

Die Rennstrecke stand zweifellos Pate. „Je schneller man fährt, desto ruhiger und satter liegt er auf der Straße“, so Peter Paul. Aber es geht nicht nur schnell. Patricia Scholten: „Er ist zwar fast so eng wie unser Veritas, den unser Vater einst bei Rennen fuhr. Aber der F40 ist bequem, wenn man einmal drinsitzt.“ Und der Bruder betont: „Er ist auch langstreckentauglich.“ Zum Beweis öffnet er die vordere Haube und präsentiert den relativ großen Kofferraum. Allerdings sollte man beim Beladen darauf achten, dass man hitzeempfindliche Güter nicht ganz vorn im Bug platziert. Denn direkt davor sitzt der riesige Wasserkühler. Dass solche Kleinigkeiten einen echten Ferraristi nicht von Fernreisen abhalten, unterstreicht Peter Paul: Er reiste von Stuttgart zu einem Ferrari-Treffen nach Prag, dann weiter zur Ferrari-Challenge nach Brünn und über Wien wieder zurück – über 1500 Kilometer. Bei der Paul Pietsch Classic werden nur 484 Kilometer gefahren.

Von Sigmaringen geht es durch das Donautal zum „Grand Canyon Oberschwabens“ ins **BÄRENTHAL**, vorbei am Kloster Beuron und dann zur Zeitkontrolle an der Motor Cross-Strecke in **OBERNHEIM**.

Auf dem Weg ins Ziel macht die Rallye noch einen Stopp bei bei **ROLAND ASCH**, dem ehemaligen Mercedes-Werkspiloten in der DTM, der jetzt in Ammerbuch-Altingen ein Autohaus betreibt.



RALLYE HIGHLIGHTS



Mit Blick auf das
Benediktiner-Kloster Beuron:
F40 im Oberen Donautal.

DIE SAMSTAGS-ETAPPE FÜHRT DANN IN DEN SCHWARZWALD.

Von der **MOTORWORLD** führt die Route nach **WART** bei Altensteig zur Zeitkontrolle am Kongress-Zentrum der DEKRA, die in diesem Jahr ihr 100-jähriges Jubiläum feiert. Die Rallye fährt weiter über **GÖTTELFINGEN** und **FREUDENSTADT** nach Bad Griesbach ins **HOTEL DOLLENBERG**, wo die Mittagspause stattfindet. Eine tolle Gelegenheit, sich die Rallyeautos auf dem Parkplatz in Ruhe anzusehen.

Über die B500 geht es danach zum Ruhestein und weiter nach **BAIERSBRONN**. Die ehemalige Bergrennstrecke hat eine ganz besondere Bedeutung in der Geschichte der Motor Presse Stuttgart und für auto motor und sport. Dort fand 1946 der Ruhestein Bergpreis statt. Das erste Rennen nach dem Krieg. Hermann Lang gewann vor 30.000 Zuschauern im BMW Touring Coupé, das vor dem Krieg die Mille Miglia gewonnen hatte. Unter den Besuchern waren der ehemalige Grand-Prix-Pilot Paul Pietsch und Ernst Troeltsch, die Gründer der Motor Presse Stuttgart. Während Pietsch im Fahrerlager sein neues Magazin „Das Auto“, aus dem später auto motor und sport entstand, präsentierte, recherchierte Troeltsch an der Strecke. Mit dem Magazin wollten die beiden Rennfahrer ihren Motorsport finanzieren.

>

Durchfahrtskontrolle in
Ammerbuch-Altingen: bei
Ex-Rennfahrer Roland Asch.



Zeitkontrolle in Wart: am
DEKRA Congresscenter.

RALLYE HIGHLIGHTS



**Ruhestein Bergrennen
1946: Hermann Lang
siegte im BMW Touring
Coupé, Paul Pietsch
präsentierte „Das Auto“.**

Pietsch wurde 1950 auf Veritas RS noch Deutscher Sportwagen-Meister und 1952 Deutscher Formel 2-Champion, dann konzentrierte er sich voll auf das Verlagsgeschäft. Pietsch feierte während seiner Rennkarriere Erfolge mit Werksautos von Alfa Romeo und Maserati. Privat fuhr er zwei Ferraris, einen 365 GT und einen 365 GT4. Der F40 von Peter Paul ist freilich ein anderes Kaliber als die 2+2-Sitzer des Vaters. „Wir haben meinen Vater mit dem F40 im Schwarzwald besucht“, erinnert sich der Sohn. Paul Pietsch fuhr den F40 ins Restaurant zum Mittagessen. „Er war beeindruckt. Obwohl er während seiner Rennkarriere sicher viel extremere Autos gefahren hat“, so der Sohn.

Und wie ging die Challenge zwischen Schwäbischer Alb und dem Schwarzwald aus? Der Fotograf gesteht, dass er zum Fotografieren lieber auf die Alb fährt. Das Geschwisterpaar ist im Schwarzwald aufgewachsen, das prägt natürlich. Trotzdem hat die Fahrt über die Alb Eindruck gemacht. Es gibt wenig dunkle Wälder, dafür jede Menge malerische Sträßchen.



**Mittagsstopp auf der
Schwarzwald-Etappe:
Hotel Dollenberg.**

auto
motor
sport

2025

Motor
Klassik

PAUL PIETSCH CLASSIC

Italian Rally Passion



Fountain Pen
Ink

Rosso Corsa



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


DELTA
I T A L Y 1982

Artigiani della Scrittura



Writing Instruments
& Inks

TEILNEHMER 2025

ROLLENDES MUSEUM

DAS HOCHKARÄTIGE STARTERFELD DER PAUL PIETSCH CLASSIC LÄDT
ZU EINER ZEITREISE DURCH DIE AUTOMOBILGESCHICHTE EIN.



TEILNEHMER 2025



Mit über 100 Fahrzeugen aus sieben Jahrzehnten zeigt die Paul Pietsch Classic ein interessantes Starterfeld: Vom kleinen MG Midget J2 aus dem Jahr 1930 mit einem Hubraum von gerade mal 847 cm³ über den stattlichen Rolls-Royce Camargue mit einem 6,75 Liter bis hin zum Supersportler Ferrari F40 mit 478 PS. Insgesamt sind 29 Marken am Start, angefangen von Abarth bis Volkswagen. Opel Classic feiert mit dem Manta B ein 50jähriges Jubiläum. Die Zuschauer werden einige Marken sehen, die es längst nicht mehr gibt: Alvis, Invicta, Sunbeam, Veritas, Iso Rivolta oder DKW. Und man wird Marken wie Lancia erleben, die gerade wieder belebt werden.

TEILNEHMER 2025

PETER PAUL PIETSCH
DR. PATRICIA SCHOLTEN



FERRARI F40

2,9 Liter, V8, 478 PS, Bj. 1989

DR. MARIA PIETSCH
DR. PATRICK PIETSCH



PORSCHE 911 TURBO

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

HANS-JÖRG GÖTZL
HEIDI GÖTZL



MG MIDGET J2

0,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 36 PS, Bj. 1930

LEON MEYERS
ALIX MEYERS



INVICTA S-TYPE

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

KLAUS HAGENLOCHER
GABRIEL PERLMANN



ALVIS FIREBIRD SPECIAL

4,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 200 PS, Bj. 1933

HOLGER HANLE
SABINE ROMMEL



FORD MODELL A PICK UP

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

TEILNEHMER 2025

ANDREAS RENSCHLER
CHRISTINE RENSCHLER



ALVIS SPEED 25 OPEN SPORTS TOURER

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 109 PS, Bj. 1937

JAN PETERSEN
TIM VOLLMER



ALVIS TA 14

1,7 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 50 PS, Bj. 1948

ULRICH DETSCHER
RALF EISENBACH



BMW 328 GROSSER WERKMEISTER

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

PROF. DR. TOBIAS KOLLMANN
RANDY HAUCK



AUSTIN-HEALEY 100/4 BN1

2,7 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1953

CHRISTOPH PAUL
JULE PAUL



MG A

1,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 67 PS, Bj. 1956

THOMAS DEDERICHS
VICTORIA MÜLLER-DONNÉ



JAGUAR XK 140 DHC

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

TEILNEHMER 2025

CLAUS MAIR
GREGOR WIESE



JAGUAR XK 140 OTS

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

OTTO FERDINAND WACHS
BIRGIT PRIEMER



LANCIA AURELIA B20 GT

2,5 Liter, V6, 110 PS, Bj. 1957

UWE BRODBECK
MAX GERRIT VON PEIN



MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

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

KARLHEINZ KOEGEL
JUSTIN KOEGEL



MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

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

DR. KARL-THOMAS NEUMANN
DR. JAN BECKER



CHEVROLET CORVETTE C1

4,6 Liter, V8, 245 PS, Bj. 1957

FRANK VON FELBERT
CLAUS PALM



JAGUAR XK150

3,4 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 210 PS, Bj. 1958

Sie genießen die Rallye – wir kümmern uns um Ihr Fahrzeug



Rallye Vorbereitung
& Betreuung

Young- und Oldtimer

Alle Marken

Reparatur • Instandhaltung • Motor • Getriebe • Vergaser
Einspritzanlagen • Fahrzeugelektrik • Innenausstattung
Karosserie und Lackierung • Stellplätze in besonderem Ambiente

www.Hagenlocher-Classic.de

Und wenn Sie eine besondere Location zum Feiern suchen,
informieren Sie sich am Besten unter www.classiccarlounge.de

Hagenlocher
CLASSIC
Oldtimer – Garage – Youngtimer

Classic
CAR
lounge
EVENT
LOCATION

Autohaus Hagenlocher GmbH • Wolf-Hirth-Str. 22 • 71034 Böblingen
Telefon: 07031 213690 • E-Mail: Info@Hagenlocher.de

 Fachbetrieb für
Historische Fahrzeuge

TEILNEHMER 2025

NORBERT SCHRADER
REINER NOLDEN



AUSTIN-HEALEY 3000 MK I
3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 122 PS, Bj. 1959

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



PORSCHE 356 CARRERA GT
1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 115 PS, Bj. 1959

DR. MICHAEL EFFING
CHIARA EFFING



PORSCHE 356A
1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 75 PS, Bj. 1959

AXEL PIEPER
REGINE BRÜCKNER



PORSCHE 356 A CONVERTIBLE
1,6 Liter, 4-Zyl. Boxer, 95 PS, Bj. 1959

ANDREAS EYD
PETER EYD



PORSCHE 356 B
1,8 Liter, 4-Zyl. Boxer, 90 PS, Bj. 1960

CHRISTOPH BESTERS
DR. BURKHARD MAAGER



SUNBEAM ALPINE SERIE 1
1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 78 PS, Bj. 1960

TEILNEHMER 2025

CHRISTOPH BAER
FRANZISKA FRIESCH



25

JAGUAR XK 120 SPECIAL

3,8 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 220 PS, Bj. 1953



26

MERCEDES-BENZ 220SE

2,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1961

FLORIAN ZIMMERMANN
CHRISTINE BOCK-ZIMMERMANN



27

VERITAS RSR

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 150 PS, Bj. 1953

BERND KAPLER



28

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 215 PS, Bj. 1962

DR. JANOS LENK
ANJA HERMANN



29

CITROEN SM

2,8 Liter, V6, 180 PS, Bj. 1972

JOHANNES GENTNER
HEIKE GENTNER



30

PORSCHE 911 S

2,7 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 210 PS, Bj. 1976

TEILNEHMER 2025

DIETER PHILIPPI
PHILIPPE HOLLINGER



ROLLS-ROYCE CAMARGUE

6,7 Liter, V8, 212 PS, Bj. 1980

JOHANNES ZILKENS
ANGELIKA ZILKENS



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600

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

RAINER TEDERS
GÜNTER PIETSCH



DKW 1000 SP

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 55 PS, Bj. 1964

JOACHIM FEHRENKÖTTER
SANDRA FEHRENKÖTTER



MERCEDES-BENZ 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 170 PS, Bj. 1964

DUSKO PRICA
DORIS WAGNER-PRICA



AUSTIN-HEALEY 3000 MK III

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 150 PS, Bj. 1965

DR. STEFAN KRAUSS
SABINE KRAUSS



MERCEDES-BENZ 230 SL

2,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 150 PS, Bj. 1966

TEILNEHMER 2025

BENJAMIN GENTSCH
ANDREAS BICKEL



37

SHELBY GT 350

4,7 Liter, V8, 306 PS, Bj. 1966

BARBARA HASKAMP
STEFFI WEBER



38

VOLKSWAGEN T1

1,1 Liter, 4-Zyl. Boxer, 34 PS, Bj. 1966

WERNER STRÄHLE
NATASCHA STRÄHLE-ÖRTEL



39

MASERATI 3500 VIGNALE SPIDER

3,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 230 PS, Bj. 1966

ALPHONSE JOHANNIS
BRAM VAN DIJCK



40

JAGUAR E-TYPE SERIES 2

4,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 264 PS, Bj. 1967

THOMAS AMMANN
KATRIN AMMANN-SIGEL



41

PORSCHE 911 E TARGA

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

ROBERT SCHNEIDER
BIRTE F. SCHNEIDER



42

MERCEDES-BENZ 250 SL PAGODE

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

TEILNEHMER 2025

MICHAEL BÄUERLE
ANJA KALISCHKE-BÄUERLE



43

PORSCHE 911 T

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

WALTER LAIS
TANJA LAIS



44

ABARTH 850/1300 COUPE

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 70 PS, Bj. 1969

HENNING SCHICK
MALTE SCHULER



45

FORD MUSTANG CONVERTIBLE

4,7 Liter, V8, 184 PS, Bj. 1966

TOBIAS ROHRMEIER
JÖRG RIEDL



46

MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

THOMAS CLASS
SUNHILDE CLASS



47

VOLVO P 122 S (AMAZON)

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 100 PS, Bj. 1970

MARIO KETTERER
ANDREAS LAIDIG



48

VOLKSWAGEN KÄFER

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



Wine & Events im Schwarzwald

|19.07.25 | Wine & Beats Rosé Edition

|10.10.25 | Big Bottle BBQ Party

|05.12.25 | Wine & Dine Christmas



www.wineandevents.de



TEILNEHMER 2025

MATTHIAS MÜLLER
PHILIPP HORNING



49

PORSCHE 911 T TARGA

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

DR. JAN VOGT



50

VOLKSWAGEN T2A

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

TOBIAS AICHELE
JULIAN REICHL



51

VOLVO 122 S

2,1 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 115 PS, Bj. 1970

LUCAS GRAF
PHILIPP REISS



52

OPEL MANTA 1600 S

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

CHRISTIAN GEERS
INGA GEERS



53

PORSCHE 911 T

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

THOMAS LAMPART
DR. BENJAMIN KÖNIG



54

BMW 3,0 CS

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

TEILNEHMER 2025

PEER SCHREINER
HANS COLLENBERG



55

JAGUAR E-TYPE

5,3 Liter, V12, 272 PS, Bj. 1972

MATTHIAS KOPKA
VALENTIN KOPKA



56

AUDI 100 COUPÉ S

1,9 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 112 PS, Bj. 1973

DR. RALPH GEUTHER
TED ROGER KREYMBORG



57

PORSCHE TARGA

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

MANUELA MADIC
SILKE AECKERLE



58

BMW 3,0 CS

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

K. F. FÜRST V. HOHENZOLLERN
PROF. DR. FRANK FAUDE



59

BMW 3,0 CSI

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 200 PS, Bj. 1973

STEPHAN LUCHT
ISABELLA LUCHT



60

LANCIA FULVIA MONTECARLO 1,3 S

1,3 Liter, V4, 90 PS, Bj. 1974

TEILNEHMER 2025

MANFRED GEISS
KLAUS GEISS-HAMMELMANN



61

BMW 3,0 SI

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 180 PS, Bj. 1974

JÖRG MANNSPERGER
STEPHAN HEIGL



62

VOLKSWAGEN-PORSCHE 914

1,7 Liter, 4-Zyl. Boxer, 80 PS, Bj. 1973

STEFAN KÖLBL
WOLFGANG LINSENMAIER



63

VW 22/T2B/BUS (SILBERFISCH)

2,0 Liter, 4-Zyl. Boxer, 51 PS, Bj. 1976

PROF. HANS-ULRICH SACHS
DANIELLE SACHS



64

VW KÄFER CABRIO 1303 LS

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

AXEL KOLLMAR
ANNETTE KOLLMAR



65

MERCEDES-BENZ 450 SLC 5.0

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

WOLFGANG MICHALSKY
FABIAN MICHALSKY



66

ALFA ROMEO GIULIA NUOVA RALLYE

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

TEILNEHMER 2025

DR. BERND-WILFRIED KIESSLER
PAUL-JANOSCH ERSING



67

OPEL MANTA BERLINETTA

1,9 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1977

BERND OSTMANN
CHRISTIAN GEISTDÖRFER



68

OPEL ASCONA 400

2,4 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 170 PS, Bj. 1982

LEIF ROHWEDDER



69

OPEL MANTA GSI EXCLUSIV

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 110 PS, Bj. 1988

DR. RALF BÖCKING
DR. CHRISTIANE ANGELRODT



70

CITROEN MEHARI

0,9 Liter, 2-Zyl. Boxer, 28 PS, Bj. 1981

ALFRED QUETSCH
ANDRÉ WILWERT



71

BMW 323I (E21)

2,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 146 PS, Bj. 1980

WOLF-DIETER IHLE
MARGARETE IHLE



72

OPEL MANTA 400

2,4 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 144 PS, Bj. 1982

TEILNEHMER 2025

ALFRED FRANK
DR. GERDA FRANK



73

VOLVO PV 544 SPORT

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 100 PS, Bj. 1965

THOMAS LÖRZ
EVELIN LÖRZ



74

RENAULT R 5 TURBO 2

1,4 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 160 PS, Bj. 1984

HORST BRÜHMANN
JÜRGEN HENSING



75

MERCEDES-BENZ 190 E2.3-16V

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

THOMAS BREITKOPF
CHRISTINE SENFTLEBEN



76

BMW M 635 CSI

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

JÜRGEN PAPST
UWE REICHENBACH



77

PORSCHE 911

3,6 Liter, 6-Zylinder-Boxer, 345 PS, Bj. 2003

DR. JÜRGEN JOSEPH
JÖRG BÜRKEL



78

PORSCHE 911 CARRERA SC

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 207 PS, Bj. 1986

TEILNEHMER 2025

RALF GÄNZLE
LAURA GÄNZLE



79

ALPINA B6 3.5

3,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 262 PS, Bj. 1986

RALF KIEFER
EUGEN HUCK



80

MERCEDES-BENZ 190E 2,3-16

2,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 200 PS, Bj. 1986

DR. THOMAS SCHLICK
DANIELA SCHLICK



81

PORSCHE 911 CARRERA

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

ARMIN RÖSSNER
ARNE BOHL



82

FERRARI 328 GTS

3,2 Liter, V8, 270 PS, Bj. 1987

KLAUS INGO KELLER
CHRISTINA KELLER



83

PORSCHE 911

3,2 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 231 PS, Bj. 1988

DR. GISBERT VOGT
JAN VOGT



84

PORSCHE 911 T

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

TEILNEHMER 2025

PETER CARLI
KARL WOLBER



LANCIA DELTA INTEGRALE 16V

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

JÖRG WALZ
ELA WALZ



MERCEDES-BENZ 300 SL

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 228 PS, Bj. 1990

ROBERT WIEST
DR. A. WIEST FLEISCHHAUER



PORSCHE 944 S2

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

FELIX SUTTER
YUNSONG XING SUTTER



TOYOTA MR2

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

FRANK ROBERT RÜBESAME
ANDREA RÜBESAME-SCHESKE



PORSCHE 911 CARRERA 2 CABRIO

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 250 PS, Bj. 1991

PETER SESSLER
CORNELIA KAUFMANN



BMW M3 E30 CABRIO

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

TEILNEHMER 2025

JENS SCHÖLL
MARKUS FORGATSCH



91

PORSCHE 911 CARRERA 2 CABRIO

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 250 PS, Bj. 1991

HANS BEER
MONIKA BEER



92

PORSCHE 993 CARRERA CABRIO

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 272 PS, Bj. 1994

ANDREAS OF-ALLINGER



93

MERCEDES-BENZ 320 CE (C 124)

3,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 220 PS, Bj. 1995

ANDREA GRAMIG
BERND PLÖCKER



94

PORSCHE 911 CABRIO

3,4 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 286 PS, Bj. 1995

IMMANUEL KUTSCHERA
JUTTA KUTSCHERA



95

MERCEDES-BENZ SL 500

5,0 Liter, V8, 320 PS, Bj. 1996

MAIK REHFELDT
OLAF KRÖGER



96

PORSCHE 912

1,8 Liter, 4-Zyl. Boxer, 129 PS, Bj. 1968

TEILNEHMER 2025

ALEXANDRA MATTHÉ
MICHELLE HASSLER



PORSCHE 911 CABRIO

3,8 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 282 PS, Bj. 1997

THOMAS FRANK
GISELA FRANK



JAGUAR XJ 6

4,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 222 PS, Bj. 1993

ANDREAS JESCHKE
CARINE VAN WONTERGHEM



PORSCHE 911 TARGA

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 286 PS, Bj. 1998



LEXUS LS 400

4,0 Liter, V8, 245 PS, Bj. 1994

THORSTEN DÖLZ



LEXUS SC 430

4,3 Liter, V8, 286 PS, Bj. 2002



LEXUS SC 430

4,3 Liter, V8, 286 PS, Bj. 2002

TEILNEHMER 2025

103



LEXUS GS 430

4,3 Liter, V8, 283 PS, Bj. 2002

104



LEXUS IS 200

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 155 PS, Bj. 2003

JOHANNES STEINER
SILVIA STEINER



105

BMW Z8

5,0 Liter, V8, 400 PS, Bj. 2000

VOLKER BREID
CARLA MÜLHENS



106

BMW 323 CI

2,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 170 PS, Bj. 2000

CHRISTOPH HOFMANN
MARC PHILIPP HUYDTS



107

MASERATI SPYDER GT

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



SONDERAUSSTELLUNG

SPORTSCHAU

120 JAHRE GRAND PRIX-GESCHICHTE IM NATIONALEN AUTOMUSEUM.



Autos, die Geschichte geschrieben haben: Mercedes W 154 (unten),
Alfa Romeo P3, Ferrari 312 B4, McLaren-Honda MP4/4, McLaren-Mercedes MP4/14,
McLaren-Ford-Cosworth M23D, Maserati 250F, Bugatti Type 35 (im Uhrzeigersinn).

SONDERAUSSTELLUNG

Es ist die dritte Sonderausstellung – und speziell für Grand Prix-Fans die sicherlich spektakulärste. Nach „100 Jahre 24 h von Le Mans – der Mythos, die Helden, die Autos“ und „Ferrari-Meisterstücke für Rennstrecke und Straße“ startete Mitte April im Nationalen Automuseum, der Loh Collection, eine weitere spezielle Präsentation: „Grand Prix – Ikonen der Königsklasse“.

Diese Show ist weltweit sicher einzigartig und zeigt die technische Entwicklung in den letzten 120 Jahren – vom mächtigen Vierzylinder-Napier mit elf Litern Hubraum von 1904, über die kleinen Zwölfzylinder mit 1,5 Litern Hubraum, bis zu den 1,6-Liter-Sechszylinder-Turbos mit Energierückgewinnung und Elektrounterstützung. Dazu kommen Exoten wie der allradgetriebene Bugatti Type 35 aus dem Jahr 1931 oder der Alfa Romeo 16C BiMotore aus dem Jahr 1935. Eine Zeitreise von den Pioniertagen des Motorsports – von einem der ersten Gordon-Bennett-Straßenrenner, bis in die Neuzeit der Formel 1.

Die Highlights der Ausstellung: der unrestaurierte Siegerwagen des ersten Monaco-Grand-Prix von 1928, der Bugatti 35, mit dem William Grover-Williams die Grand-Prix-Premiere im Spielerparadies gewann. Es ist nicht allein die Geschichte des Rennautos, die fasziniert, sondern auch die des Menschen hinter dem Volant. Der mehrfache Grand-Prix-Sieger ging nach der Besetzung Frankreichs zusammen mit seinem Rennkollegen Robert Benoist nach England. Das Duo kämpfte später in der Pariser Zelle der Résistance gegen die Besatzer. Sie wurden verhaftet und später hingerichtet.

Beim Großen Preis von Deutschland 1934 schaffte es Tazio Nuvolari, in wohl seinem besten Rennen, die übermächtige deutsche Silberpfeil-Konkurrenz im leistungsmäßig unterlegenen Alfa Romeo P3 zu besiegen. Natürlich sind auch die Silberpfeile der Auto Union – der Typ D – und der Mercedes W154 zu sehen. Das Jahr 1938 wurde von Mercedes dominiert. Tazio Nuvolari gewann im Auto-Union-Typ D nur den Italienischen Grand Prix. Am Ende lagen vier Mercedes-Wagen im Championat vorn. Als Europameister 1938 ließ sich Rudolf Caracciola feiern. Ein weiterer Hingucker ist der Maserati 250F, mit dem der große Juan Manuel Fangio 1957 mit seinem Sieg auf dem Nürburgring seine fünfte Weltmeisterschaft klargemacht hatte. ➤

Sportliche Raritäten: Alfa Romeo 16C BiMotore (1935), Auto Union Type D (1938), Bugatti Type 59 (1935) (von links).



Erfolgsduo:
Mercedes W 154,
mit dem Rudolf Caracciola
1938 Europameister
wurde; McLaren-Mercedes
MP4/14, der Weltmeister-
wagen von Mika Häkkinen
1999.



GRAND PRIX
Ikonen der Königsklasse

Jörg Walz, Motor Buch Verlag

280 Seiten, 550 Bilder
 ISBN: 978-3-613-0471-8

PREIS: 39,90 €



Zwei aus einem Stall: McLaren-Cosworth M23D,
das Weltmeister-Auto von James Hunt 1976;
Ayrton Sennas McLaren-Honda MP4/4 von 1989.

Es ist eine Show der Superlative: „Die Motorsport-Königsklasse markierte schon immer die Spitze des Machbaren. Das macht sie so faszinierend“, so der Museumsgründer Friedhelm Loh. „Das ist der Grund, warum der Grand-Prix-Sport seit mehr als 120 Jahren weltweit ein riesengroßes Publikum fesselt. Jeder einzelne Rennwagen hat Geschichte geschrieben. Selbst längst vergangene Rennen sind heute noch präsent – auch das gehört zum Zauber des Grand-Prix-Sports.“

Apropos Weltmeister: Die Autos von James Hunt, Ayrton Senna, Mika Häkkinen, Michael Schumacher, Kimi Räikkönen und Lewis Hamilton fehlen ebenso wenig wie der Ferrari 312 B3-74 von Niki Lauda oder der Tyrrell 012 aus dem Jahr 1984, mit dem Stefan Bellof beim Grand Prix in Monaco ein Ausrufezeichen setzte. In einem chaotischen Regenrennen kämpfte sich der junge Deutsche vom letzten Startplatz, bis auf Rang drei hinter Alain Prost (McLaren TAG-Porsche) und Ayrton Senna (Toleman-Hart) vor.

Abgerundet wird diese Präsentation mit einem Buch, in dem die Autos, ihre Piloten und Rennen beschrieben werden. Loh: „Denn erst die spannende Verknüpfung von Mensch und Technik lässt die Leistung dieses hervorragenden Kapitels der Automobilgeschichte nachvollziehen.“ Die Ausstellung wird bis ins nächste Frühjahr im Nationalen Automuseum im hessischen Dietzhölztal-Ewersbach zu sehen sein.



HIGHLIGHTS DER RALLYE

- * Bielerhöhe Silvretta *
- * Vorarlberg Montafon *
- * Tiroler Paznauntal *



3.-5. JULI 2025

Information und Nennung unter
rallyes@motorpresse.de
oder +49 711 182-1197

Teilnahmeberechtigt sind Oldtimer und junge
Klassiker bis einschließlich Baujahr 2003



Jetzt anmelden unter:
www.silvretta-classic.de

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 STUTT GART GEHÖREN AUCH VIER RALLYES, FAHRTRAININGS UND REISEN ZU OLDTIMER-EVENTS.

Mit 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.

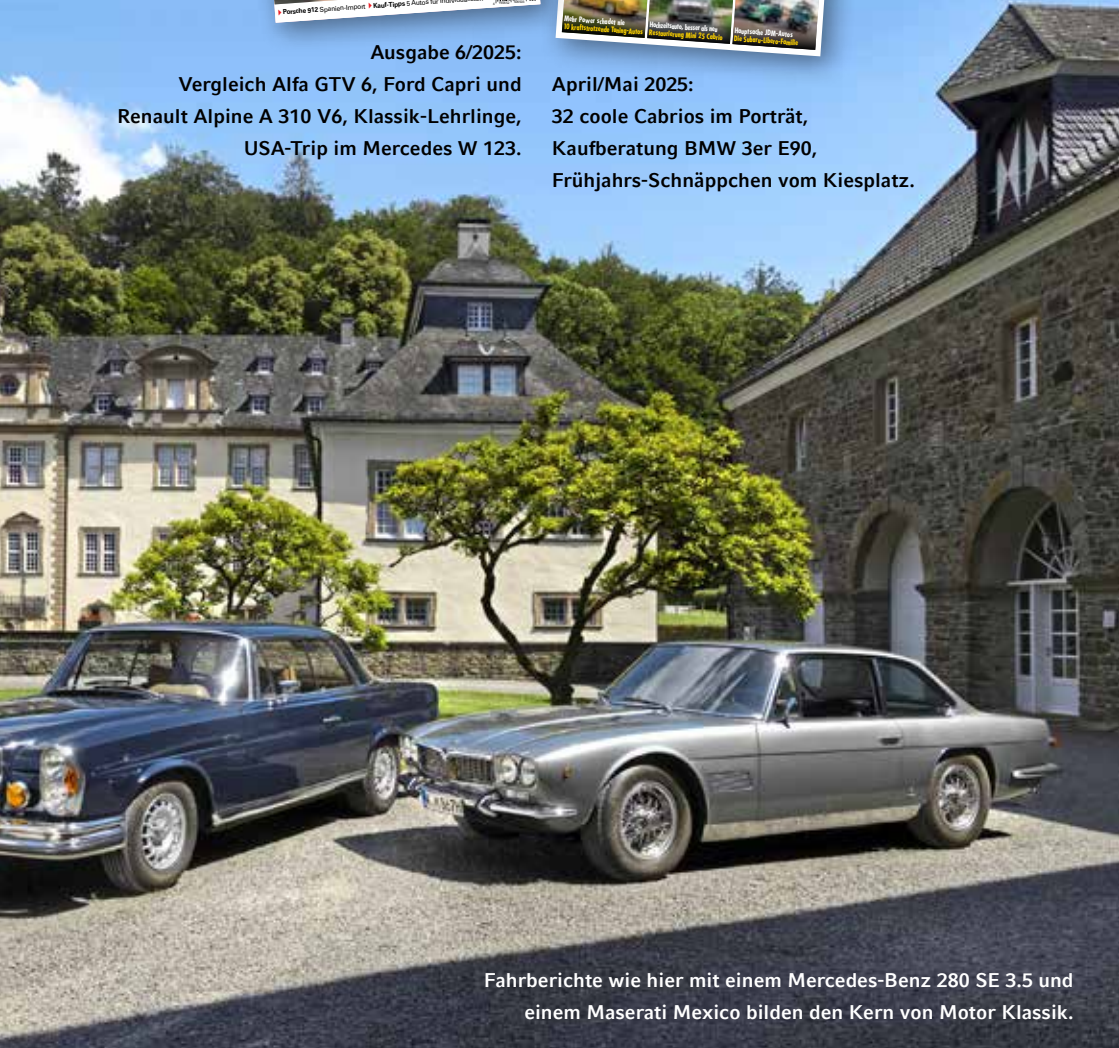
Beiden Magazinen gemein und gewissermaßen zu deren DNA gehörend ist das Thema Fahrbericht, ähnlich wie bei der älteren Schwester auto motor und sport. Jedes Auto, egal ob Ente und Renault 4 oder Mercedes S-Klasse und Rolls-Royce Silver Shadow, wird von den Redakteuren selbst gefahren und beurteilt – 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 6/2025:
 Vergleich Alfa GTV 6, Ford Capri und
 Renault Alpine A 310 V6, Klassik-Lehrlinge,
 USA-Trip im Mercedes W 123.

April/Mai 2025:
 32 coole Cabrios im Porträt,
 Kaufberatung BMW 3er E90,
 Frühjahrs-Schnäppchen vom Kiesplatz.



Fahrberichte wie hier mit einem Mercedes-Benz 280 SE 3.5 und einem Maserati Mexico 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 GÖTZL

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, Teilmärkten 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
Kaufratgeber 2025.

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



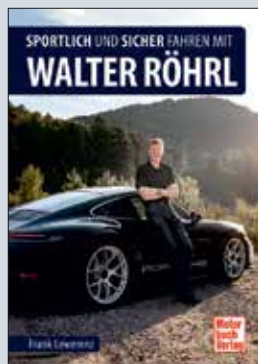
NOSTALGIE AUF RÄDERN



240 Seiten, 320 Abb., 215x280 mm
ISBN 978-3-613-04709-9
€ 29,90 | € (A) 30,80



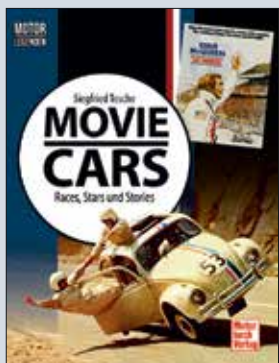
208 Seiten, 550 Abb., 215x280 mm
ISBN 978-3-613-04751-8
€ 39,90 | € (A) 41,10



336 Seiten, 300 Abb., 170x240 mm
ISBN 978-3-613-04646-7
€ 34,90 | € (A) 35,90



272 Seiten, 220 Abb., 140x205 mm
ISBN 978-3-613-04744-0
€ 19,95 | € (A) 20,60



192 Seiten, 150 Abb., 170x225 mm
ISBN 978-3-613-04677-1
€ 29,90 | € (A) 30,80



208 Seiten, 208 Abb., 305x230 mm
ISBN 978-3-613-04685-6
€ 49,90 | € (A) 51,30

Leseproben zu allen Titeln
auf unserer Internetseite

Stand April 2025

Änderungen in Preis und
Lieferfähigkeit vorbehalten.

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

**Motor
buch
Verlag**

www.facebook.com/MotorbuchVerlag

DIE REISE GEHT WEITER

UNSERE KOMMENDEN RALLYES – AUF ZUR NÄCHSTEN ETAPPE!



27. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON

3.–5. JULI 2025

Jedes Jahr verwandelt sich das Montafon in Österreich in ein fahrendes Automobilmuseum. Wie stets eine Herausforderung für Mensch und Maschine: die legendäre Hochalpenstraße, die in diesem Jahr ihr 71-jähriges Bestehen feiert.

www.silvretta-classic.de



22. SACHSEN CLASSIC RALLYE

14.–16. AUGUST 2025

Erstmals mit Start und Ziel in Dresden führt die Sachsen Classic auf neuen Routen nach Meißen und zum DEKRA Lausitzring. Keine andere Rallye zieht so viele Menschen an, und auf den Straßen der facettenreichen Landschaft kommt der Fahrspaß mit Traumautos nicht zu kurz.

www.sachsen-classic.de



5. LUXEMBOURG CLASSIC RALLYE

12.–13. SEPTEMBER 2025

Eine Rallye über rund 400 Kilometer und Straßen, „wie er sie noch nie gefahren ist.“ Mit diesen Worten adelte Walter Röhrl das Großherzogtum für seine atemberaubenden Erlebnisstraßen, die sich durch eine vielfältige Landschaft schlängeln.

www.luxembourg-classic.de



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/

 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

Die besten Entscheidungen trifft man mit Herz und Verstand.



Foto Courtesy of RM Sotheby's

Classic Cars

Investieren in hochwertige Sammler-Objekte braucht Herz und Verstand. Das macht uns mit unserem einzigartigen Netzwerk zum idealen Partner, wenn es darum geht, Ästhetik mit Geschäftssinn zu verbinden. Mit unserer Spezialistenkompetenz begleiten wir Sie bei Fragen wie: aktuelle Bewertung, adäquate Versicherung, Kauf und Verkauf, Integration in Ihre Finanzplanung oder nachhaltige Weitergabe an die nächste Generation. Sprechen wir über Ihre Ziele und Pläne. Denn schöner können Sie kaum investieren.

Oliver Grimme
HVB Wealth Management
Art Management & Classic Cars
Telefon 089 378 29165

hvb.de/schoener-investieren

 **HypoVereinsbank**
Wealth Management