

22. SACHSEN CLASSIC RALLYE

14. BIS 16. AUGUST 2025



OFFIZIELLES PROGRAMM

TEAMS • AUTOS • STRECKEN • ZEITPLAN

www.sachsen-classic.de



Jetzt beraten lassen!

Schon ab 49,98 Euro
im Jahr!

Neu: Die Pannenhilfe für Ihr Zuhause. Der ADAC Zuhause-Schutzbrief.

Zuverlässige Hilfe mit qualifizierten Handwerkern, jetzt auch in Haus und Wohnung.
Mehr Informationen auf [adac.de/zuhause-schutzbrief](https://www.adac.de/zuhause-schutzbrief) oder unter
089 558 95 88 40 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr) und in jeder ADAC Geschäftsstelle.



INHALT

Grußworte	4
Dank an unsere Partner	12
Zeitplan: Der Ablauf im Detail	14
Der VW Polo wird schon 50!	16
Sachsens erster Automobil-Produzent	24
HypoVereinsbank: Trends im Oldtimermarkt	28
Hellinger 42: Zwei Dresdner haben groß gedacht	32
Union Glashütte: Sieger-Uhren	36
CAC: Der erste Oldtimer mit synthetischem Kraftstoff	38
Wie man eine Rallye fährt	42
Die Gewinner der Sachsen Classic Rallye ab 2003	46
Die Highlights der Sachsen Classic Rallye 2025	50
DEKRA Testanlage am Lausitzring	62
Stadtfest in Dresden	66
LONG HORN: Der Gentleman unter den Gins	68
Alle Klassen 2025: Rollendes Museum	70
Autos und Teams der 22. Sachsen Classic Rallye	72
Längst vergessen: Marken von einst	102
Nachhaltigkeit im Motorsport	106
Die faszinierende Welt der klassischen Autos	108
In stillem Gedenken an Dirk Johae	112
Dank & Vorschau	114

IMPRESSUM

Redaktionelle Leitung Programmheft:
Bernd Ostmann

Koordination Programmheft:
Monika Brenner

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

Fotos: Archiv DEKRA, Arturo Rivas, CAC,
DDV Mediengruppe (3), Hans-Dieter Seufert,
Hellinger42, Kristin Schmidt, Long Horn,
Martin Schumann, Michael Schlenger
(Bad Naunheim), Sammlung Verkehrsmuseum
Dresden (2), Sigrid Toller (1), Thomas Kurz

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 Sachsen Classic Rallye
ist eine Veranstaltung der**

Motor Presse Stuttgart

Leitung Geschäftsbereich Event:

Bert Brandenburg

Sportliche Leitung: Markus Hendel
(DDV Sachsen GmbH)

Organisation: Janika Graßmeier (Leitung),
Monika Brenner, Beate Köngeter,
Joscha Maier, Marie Müller, Leni Zacher

Streckenplanung & Genehmigung:

Markus Hendel, Kevin Lange, Anne Zeumer

Streckensicherung:

Helge Schönlebe

Roadbook: Katja Winter

Fahrerverbindungsman: Stefan Nowack

Zeitnahme: René Fritzsche

Auswertung: Markus Wilhelm

Streckensprecher: Andreas Hoffmann-
Sinnhuber, Johannes Hübner

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart.

Erscheinungsjahr der Rallye 2025.

UNVERGESSLICHE MOMENTE

RALLYE-TAGE MIT KLASSISCHEM GLANZ UND ZEITLOSER FREUDE

Herzlich willkommen zur Rallye Sachsen Classic 2025! Rund 140 Classic Cars bilden die Genießer-Kolonne und bewegen sich drei Tage durchs liebeliche Elbtal nach Meißen, zum Lausitzring und ins Erzgebirge mit der Kulturhauptstadt Chemnitz. Die Oldtimer und ihre stolzen Besitzer legen so rund 600 Kilometer zurück. Ich freue mich, dass die diesjährige Ausfahrt erstmals ihren täglichen Start- und Zielpunkt hier in Dresden hat. Sachsens Landeshauptstadt bietet so den passenden Rahmen – mit landeshauptstädtischem Erlebniswert, einer malerischen Kulisse und natürlich interessiertem Streckenpublikum.

Wenn Sie von Ihren Tagesausflügen wieder in Elbflorenz angekommen sind, empfehle ich Ihnen unbedingt einen Besuch der Innenstadt, denn Dresden feiert an dem Wochenende beidseits der Elbe das Canaletto-Stadtfest, eines der größten in ganz Deutschland. Empfehlenswert sind auch die majestätischen Elbschlösser und Pillnitz. Ebenso lohnt sich für Technikbegeisterte ein Abstecher ins Dresdner Verkehrsmuseum nahe dem Neumarkt. PS-Fans kommen hier voll auf ihre Kosten. Von der historischen Postkutsche über alte Eisenbahnen bis hin zu klassischen Automobilen ist hier alles zu sehen, was von der Tradition des sächsischen Erfindergeistes zeugt. Die Zukunft der modernen Mobilität erleben Sie in der Gläsernen Manufaktur von Volkswagen, die bereits auf Ihrem Programm steht. Egal was Sie unternehmen, genießen Sie drei unvergessliche Tage an reizvollen Orten in Sachsen und beim Austausch mit Gleichgesinnten.

Ich wünsche Ihnen spannende und vor allem unfallfreie Fahrten!

IHR DIRK HILBERT



DIRK HILBERT
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt
Dresden

DRESDENS GLANZ UND SACHSENS SEELE

DIE ZEIT MACHT'S

SCHNELL IM RENNEN,
GEDULDIG IM GENUSS -

HELLINGER 42 REIFT,
WÄHREND DIE RALLYE RAST.



Die Whiskyreifung ist kein Rennen gegen die Zeit sondern ein Reifen mit der Zeit.

Entdecken Sie den Geschmack, der nur durch Geduld und Leidenschaft entsteht - HELLINGER 42, gereift für den ultimativen Genuss.



Whisky ist MEHR. Mehr, als nur eine Spirituose von vielen. Whisky ist ein Lebensgefühl. Es ist die Perfektion der Prozesse, die uns antreibt, und die HELLINGER 42 zu einem echten Sachsen werden lässt. Denn das schottische Vorbild wird in unserer Manufaktur durch sächsische Präzision erst zu etwas ganz Besonderem. Es ist das hiesige Handwerk, die Lagerung in Dresden - hier atmet unser Single Malt die bewegte Geschichte der Landeshauptstadt ein - der Charme und die Seele Sachsens, die HELLINGER 42 zur einzig wahren Antwort für Whisky-Kenner macht.

HELLINGER42.DE

TRADITION IN BEWEGUNG

**SEHR GEEHRTE OLDTIMER-ENTHUSIASTEN UND ALLE,
DIE ES NOCH WERDEN MÖCHTEN**

Es ist mir eine große Freude, Sie zur diesjährigen Sachsen Classic Rallye willkommen zu heißen – einer der renommiertesten Oldtimer-Rallyes Deutschlands, die in diesem Jahr auch Station in unserer Stadt macht. 2025 ist für Chemnitz und die umliegende Region ein ganz besonderes Jahr: Als Kulturhauptstadt Europas rücken wir unsere reichhaltige Geschichte, unsere kulturelle Vielfalt und unsere technologische Tradition in den Mittelpunkt. Die Sachsen Classic Rallye passt perfekt in dieses Bild – sie vereint automobiler Leidenschaft mit landschaftlicher Schönheit und regionaler Identität.

Chemnitz und die angrenzenden Regionen – das Erzgebirge, das Zwickauer Land und Mittelsachsen – sind nicht nur Heimat bedeutender Industrietradition, sondern heute auch ein lebendiger Kulturraum, der sich auf vielfältige Weise präsentiert. Die Sachsen Classic Rallye macht all das auf ganz besondere Art erfahrbar – im wahrsten Sinne des Wortes.

Ich wünsche Ihnen eine unfallfreie Fahrt, viele unvergessliche Eindrücke und inspirierende Begegnungen – und allen Zuschauerinnen und Zuschauern faszinierende Stunden entlang der Strecke.

**Herzlich willkommen zur Sachsen Classic Rallye 2025
in der Kulturhauptstadt!**

IHR SVEN SCHULZE



SVEN SCHULZE
Oberbürgermeister
der Stadt Chemnitz



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



NORAMIS

UNION
GLASHÜTTE/SA.

ROLLER
IHR JUWELIER, SEIT 1886.

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

CANALETTO TRIFFT CHROM

WILLKOMMEN ZUR SACHSEN CLASSIC RALLYE 2025

Es ist mir eine große Freude, Sie zur Sachsen Classic Rallye 2025 in Dresden willkommen zu heißen! Vom 14. bis 16. August erleben wir drei Tage voller Eleganz, Nostalgie und faszinierender Automobilgeschichte. Mit 140 Classic Cars, die auf rund 600 Kilometern durch das Erzgebirge, nach Meißen und Chemnitz unterwegs sind, zeigt diese Rallye die Schönheit und Vielfalt Sachsens im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt 2025.

Der Start erfolgt am Donnerstag, mitten im Aufbau von Canaletto – Das Dresdner Stadtfest, Deutschlands größtem Stadtfest. Es gehört zu den Highlight-Events der Landeshauptstadt Dresden. Die Zielankunft am Samstagnachmittag auf dem Terrassenufer wird zu einem besonderen Höhepunkt, wenn zahlreiche Besucher den Zieleinlauf verfolgen und die Fahrer vor einer beeindruckenden Kulisse empfangen. Wir laden Sie gern am Freitag- oder Samstagabend zu unserem Fest ein, wenn auf 11 Locations, 10 Bühnen und mit mehr als 1.000 Künstlern unser Stadtgeburtstag gefeiert wird.

Wir Stadtfestmacher freuen uns, dass dieses traditionsreiche und spektakuläre Rennen Teil unseres Festes ist, und wünschen allen Teilnehmern viel Erfolg, eine sichere Fahrt und vor allem jede Menge Spaß bei der Fahrt durch unsere wunderschöne Region.

Möge die Sachsen Classic Rallye 2025 ein unvergessliches Erlebnis für uns alle werden!

HERZLICHE GRÜSSE
IHR FRANK SCHRÖDER



FRANK SCHRÖDER
Geschäftsführer
Dresdner Stadtfest GmbH



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

GRUSSWORT



BIRGIT PRIEMER

Chefredakteurin auto motor und sport

Seit 22 Jahren führen wir die Sachsen Classic Rallye durch – und zum ersten Mal starten wir in Dresden und kommen in der wunderschön gelegenen Elbmétropole zum Ende der dreitägigen Tour auch wieder an. Die malerische Strecke führt uns durch Meißen, an den Lausitzring, nach Chemnitz und durch Mittelsachsen – eine Gegend, in der der Automobilbau quasi historisch gewachsen ist und heute mit VW als einem bedeutenden Arbeitgeber immer noch eine sehr große Rolle spielt. DKW, Wanderer und Horch sind große Traditionsnamen, die mit Sachsen verbunden sind. Genießen Sie die Tour mit Ihrem automobilen Schätzchen und die Wertschätzung der vielen Menschen, die die Rallye traditionell am Wegesrand begeistert begleiten. Nicht umsonst wird die Sachsen Classic Rallye oft auch mit der berühmten Mille Miglia verglichen. Wer die Fahrzeugauswahl vergleicht, kommt zu dem Ergebnis, dass Sachsen sich auch in dieser Hinsicht nicht zu verstecken braucht. Ziehen Sie also Ihre mechanischen Stoppuhren gut auf und studieren Sie mit dem Co-Piloten oder der Co-Pilotin im Vorfeld in Ruhe das Roadbook, damit unterwegs genügend Zeit bleibt, die Gegend zu bewundern.

IHRE BIRGIT PRIEMER



BERT BRANDENBURG

Leitung Geschäftsbereich Event

Die Sachsen Classic Rallye hat in diesem Jahr ein komplett neues Layout mit Start und Ziel in Dresden und spannende neue Strecken, die den Teilnehmern ein frisches und abwechslungsreiches Erlebnis bieten. Die Route führt durch die wunderschöne sächsische Landschaft, vorbei an historischen Städten, malerischen Dörfern und beeindruckenden Sehenswürdigkeiten. Ein besonderes Highlight bildet die Stadtdurchfahrt durch Chemnitz, der europäischen Kulturhauptstadt 2025. Die neue Strecke wurde sorgfältig von Markus Hendel und seiner Mannschaft geplant, um eine perfekte Balance zwischen Fahrspaß, landschaftlicher Schönheit und kulturellen Highlights zu bieten. Insgesamt verspricht die neue Strecke bei der Sachsen Classic Rallye ein unvergessliches Erlebnis für alle Teilnehmer und Zuschauer, bei dem die Leidenschaft für klassische Fahrzeuge und die Schönheit der sächsischen Natur im Mittelpunkt stehen.

Genießen Sie unsere Rallye und die Zielankunft am Samstag in Dresden im Rahmen des Stadtfestes am Ufer der Elbe.

IHR BERT BRANDENBURG



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

SPONSOREN



HERZLICHEN DANK

AN ALLE SPONSOREN, UNTERSTÜTZERINNEN UND
UNTERSTÜTZER – AN INSTITUTIONEN, GEMEINDEN,
VEREINE UND UNTERNEHMEN, DIE MIT HERZBLUT,
ENGAGEMENT UND VERTRAUEN DIE
22. SACHSEN CLASSIC 2025
MÖGLICH MACHEN.

OHNE SIE WÄRE DIESE TRADITIONSREICHE
RALLYE NICHT MÖGLICH.



PARAFUEL



ALWAYS AN IDEA AHEAD



Die Gläserne Manufaktur

RedAnts



RETRO
PROMOTION



SAXOPRINT



SÄCHSISCHE ZEITUNG SZ



UNION
GLASHÜTTE/SA.



YellowFox
TELEMATIKSYSTEME



STICKEREI MANUFAKTUR
CORPORATE FASHION



PROGRAMM

VON DER AKKREDITIERUNG BIS INS ZIEL

GESAMTDISTANZ: 632 KILOMETER

DIENSTAG 12. AUGUST 2025

16:00 – 18:00 UHR Akkreditierung,
Dresdner Whisky Manufaktur

MITTWOCH 13. AUGUST 2025

10:00 – 18:00 UHR Akkreditierung & Technische Abnahme,
Dresdner Whisky Manufaktur

13:00 – 14:30 UHR Rallye-Lehrgang Theorie

15:00 – 16:30 UHR Praxis-Lehrgang auf
P7 der Messe Dresden

DONNERSTAG 14. AUGUST 2025

9:00 – 10:00 UHR Akkreditierung & Technische Abnahme,
Dresdner Whisky Manufaktur

11:00 – 11:30 UHR Fahrerbriefing,
Dresdner Whisky Manufaktur

11:30 UHR Startaufstellung: Alberthafen Dresden

**Die folgenden Zeiten gelten
jeweils für das erste Fahrzeug**

12:01 UHR Start zur ersten Etappe über ca. 121 km

12:15 UHR Schloss Wackerbarth Radebeul

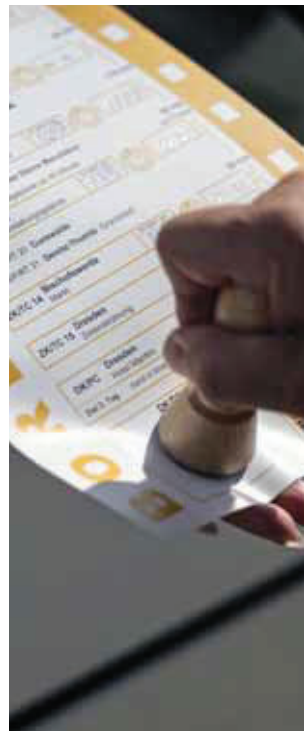
12:50 UHR Loose's Besenschänke Niederau

13:35 UHR Schloss Proschwitz

14:05 UHR Marktplatz Meißen

15:35 UHR Rudolf-Harbig-Stadion Dresden

15:40 UHR Tagesziel: Die Gläserne Manufaktur





FREITAG 15. AUGUST 2025

- 08:00 UHR** Startaufstellung: Alberthafen Dresden
Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug
- 08:31 UHR** Start zur zweiten Etappe über ca. 270 km
- 08:35 UHR** Messe Dresden
- 09:00 UHR** Karlstraße Radeberg
- 10:10 UHR** Schloss Schönfeld
- 10:25 UHR** Wasserschloss Großkmehlen
- 10:40 UHR** Schloss Lindenau
- 11:00 UHR** Biotürme Lauchhammer
- 11:45 UHR** Mittagspause: DEKRA Lausitzring
- 13:20 UHR** Besucherbergwerk F60
- 14:00 UHR** Miniaturenpark Elsterwerda
- 14:40 UHR** Schloss und Park Zabeltitz
- 15:05 UHR** Markt Großenhain
- 15:30 UHR** Fürstenweg Ebersbach
- 15:45 UHR** Moritzburg
- 16:20 UHR** Tagesziel: Alberthafen Dresden-Friedrichstadt

SAMSTAG 16. AUGUST 2025

- 07:30 UHR** Startaufstellung: Alberthafen Dresden
Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug
- 08:01 UHR** Start zur dritten Etappe über ca. 240 km
- 08:50 UHR** Klosterpark Altzella
- 09:35 UHR** Schützenplatz Mittweida
- 10:05 UHR** Zeitwerkstadt Frankenberg
- 10:25 UHR** Schloss und Park Lichtenwalde
- 10:50 UHR** Weinfest Chemnitz, Innere Klosterstraße
- 10:55 UHR** Fabrikstraße Chemnitz
- 11:25 UHR** Mittagspause Wasserschloss Klaffenbach
- 13:05 UHR** Schloss Augustusburg
- 13:50 UHR** Obermarkt Freiberg
- 14:35 UHR** Räucherkerzenmuseum Knox
- 15:15 UHR** Marienschacht Bannewitz
- 15:50 UHR** Tagesziel: Terrassenufer Dresden

GLÜCKWUNSCH KLEINER!

DONNERWETTER: DER VW POLO WIRD AUCH SCHON 50! HÖCHSTE ZEIT ALSO, SICH MAL WIEDER HINTERS LENKRAD ZU SETZEN, UM EINE GEBURTSTAGSRUNDE ZU DREHEN. DASS DABEI DIE SONNE LACHT, PASST PERFEKT ZUM FRÖHLICHEN FAHRERLEBNIS.

Petra hatte einen, und ich fuhr gerne bei ihr mit – nicht nur wegen des Autos. So lernte ich den Polo Ende der 80er kennen. Auf mich als Käfer-Fahrer wirkte der kantige Zweitürer wie eine lichtdurchflutete Veranda. Viel mehr Platz als in meinem Käfer hatte ich im Polo auch. Was eigentlich nicht sein konnte, schließlich ist die kleine, eckige Kiste mit 3,50 Metern Länge gut einen halben Meter kürzer als ihr rundlicher Markenbruder. Übersichtlicher natürlich außerdem, und das waren auch Mitte der 70er schon gute Voraussetzungen für ein erfolgreiches Stadtauto.

Noch ein Vorteil: Die Konkurrenz war 1975 noch gar nicht vollzählig angetreten. Audi hatte zwar den 50, aber der war luxuriöser ausgestattet und damit kein kostengünstiges Einsteigerauto. Der Ford Fiesta stand erst ein Jahr später bei den Händlern. Opels Corsa A feierte seine Premiere sogar erst 1982. Der frühe Polo musste sich zunächst also nur mit dem Käfer herumbalgen, dem Fiat 127, dem Renault 5 und natürlich mit dem großen Bruder Golf.



GUT ZU WISSEN: VW POLO

Eckdaten

Reihenvierzylinder,
OHC, 895 cm³, 40 PS,
685 kg, 133,5 km/h,
1975 bis 1981

Charakter

Überraschend moderner
Kleinwagen, erstaunlich
geräumig, mild motorisiert,
aber auch federleicht und
daher fahraktiv

Preis

7.900 Euro,
guter Zustand





Etwas Alfa ist auch drin: Froschhaltung wie im Spider hinter dem tief stehenden Lenkrad.

Aber selbst dessen Basismodell für 8.000 Mark sprengte bei vielen Käfer-Aufsteigern das Budget. Der VW 1200 kostete 1975 lediglich 6.995 Mark. Ein schmuckloser Polo N, 40 PS stark und keine 700 Kilo schwer, war mit 7.500 Mark nur unwesentlich teurer, ohne L-Paket aber auch eine wirklich dürftig ausgestattete Blechschachtel: Türverkleidungen aus Presspappe, keine Beifahrer-Sonnenblende, keine Gepäckraumabdeckung, keine klappbare Rückbank, kein Schloss im Beifahrertürgriff, einstufiger Wischer, einstufiges Gebläse – kurz: ärmlich. Aber wer bereit war, 510 Mark Aufpreis für das L-Paket zu zahlen, bekam all diese Dinge und sogar Gummileisten auf den verchromten

Stoßstangen. Auch eine Tankuhr kam mit dem Luxus-Päckchen an Bord. Der Polo N hatte nur ein Warnlicht, das aufblinkte, wenn der Spritvorrat zur Neige ging.

Folgerichtig nannten ihn die auto motor und sport-Redakteure, die dem Polo 1975 auf den Zahn fühlten, „Spartaner“ und bewerteten seine Ausstattung mit der Schulnote 5. Es gelang der Testmannschaft, im Mittel 9,0 Liter auf 100 Kilometer durch den Fallstromvergaser zu pressen. Sie nahmen den VW hart ran. Die Fotos von 1975 zeigen, wie der Polo mit so viel Schwung um die Ecken gezwirbelt wird, dass es beinahe den 145er-Reifen von der 13-Zoll-Felge zieht.

FAHRBERICHT

Nein, sie haben ihm nichts geschenkt. Aber er schnitt überraschend gut ab, denn für Bedienung und Handlichkeit, Fahrsicherheit, Komfort, Wirtschaftlichkeit und sogar das Motorenkapitel gab es eine 2. Versetzungsgefährdet war der Polo mit diesem Zeugnis also nicht. Autor Klaus Westrup ordnete den neuen kleinen VW in seinem Fazit wie folgt ein: „Ist der Polo sein Geld wert? Die Antwort auf diese Frage kann nur Ja sein. Denn noch niemals gab es bislang einen Volkswagen, der für 7.500 Mark so viel konnte.“ Das macht neugierig, also lasst uns selber fahren. Dafür muss allerdings erst einmal ein möglichst originales Auto gefunden werden, was alles andere als einfach ist. Gute Polo der ersten Generation sind inzwischen rar, sehr rar sogar.

Platz zum Schrauben ist rings um den 0,9-Liter-Motor jede Menge.



Tanken weit unten, der Einfüllstutzen liegt auf Kniehöhe vor dem rechten Hinterrad.

Gut, dass es die VW Polo IG Deutschland gibt. Sie hat uns das riadgelbe Fotomodell vermittelt, einen echten Survivor, der 1977 vom Band lief und sich bis heute im originalen Lackkleid präsentiert. Seit 21 Jahren ist der Gelbe beim jetzigen Besitzer, Michael Dreisbach, in Pflege. Dieser konnte ihn aus erster Hand erwerben, kennt die komplette Geschichte des Autos und weiß deshalb zu berichten, dass bereits 1977 ein leichter Remppler behoben werden musste. Eine neue Frontstoßstange für 27,90 Mark und ein neuer Kotflügel für 79,05 Mark wurden damals montiert. Danach war nur noch regelmäßige Wartung nötig.

Heute zeigt der Zähler keine 86.000 Kilometer, das Blech ist solide wie bei einem zweijährigen Gebrauchten. Allein die Falten in den Sitzbezügen lassen das Alter erkennen, denn natürlich sind die Schaumstoffpolsterkerne in den vergangenen fast fünf Jahrzehnten ein wenig zusammengeschrumpft. >



Die Fahrerkabine wirkt luftig und hell.

FAHRBERICHT

Aber der braune Bezugsstoff (sieht aus wie Cord, ist aber keiner) zeigt keinerlei Verschleißspuren. Auch die Auslegware am Boden wirkt fabrikmäßig. Der Polo mag damals billig gewesen sein; viele Materialien, aus denen er besteht, waren es aber offenbar nicht.

Ein Blick in den Kofferraum zeigt, wo VW gespart hat. Hier ist viel lackiertes Blech zu sehen, aufwendige Verkleidungen fehlen. Dafür besticht das Gepäckabteil mit relativer Größe, genauer: 180 Litern Stauvolumen. Das ist viel, vor allem im Vergleich zum ungünstig geschnittenen Käfer-Kofferraum. In den Polo passen tatsächlich Getränkekisten, selbst bei nicht umgeklappter Fondbank sogar zwei. Was für ein Fortschritt!

>

**Hochaufregend:
der Schalthebel
im VW Polo.**



Ein Kofferraum, der Getränkekisten schluckt – ein Riesensfortschritt zum Käfer.



Die Tankuhr kostete im Basis-Polo Aufpreis. Der Choke links neben dem Lenkrad ist beleuchtet.

EIN BAYER IN WOLFSBURG

KLEINWAGEN-PIONIER MIT GENEN VON AUDI.

Für die Audianer waren die 60er-Jahre eine harte Nuss, da mussten sie in Ingolstadt VW Käfer produzieren. Aber die Zeiten änderten sich. Mit dem in Ingolstadt entwickelten ersten Audi 80 bekam VW nicht nur eine prima Basis für den Passat. Auch der Polo der ersten Generation, genauer: sein Zwilling Audi 50, ist ein Bayer, mit schwäbischem Einfluss gleichwohl, denn entwickelt wurde er in Neckarsulm und Ingolstadt. 1974 feierte der Audi 50 Premiere, zu Preisen ab 8.195 Mark. Er wurde in Wolfsburg gebaut, immerhin 43.002 Mal. 1978 war schon wieder Schluss, obwohl er als erster moderner deutscher Kleinwagen gelten darf: Frontantrieb und Quermotor plus große Heckklappe sind ein Rezept, auf das der Polo bis heute vertraut.

Dass dessen Stufenheck-Ableger VW Derby (ab 1977) wie ein kleiner Audi 80 wirkt, ist kein Wunder. Der federführende Designer war beim Audi 80 wie beim 50 und damit beim Polo Hartmut Warkuß.

Sieben Monate vor dem Polo kommt 1974 der edel ausgestattete Audi 50 auf den Markt. Wie sein späterer Zwilling wird er in Wolfsburg gebaut. Konservative Kunden beglückt VW ab 1977 mit dem Derby und 515 Litern Kofferraum.





Bevor es losgeht, öffnen wir natürlich noch die Motorhaube. Der geschrumpfte Vierzylinder, ein Ableger des 1,1-Liter-Audi-50-Motors mit verringertem Hub (59 statt 71 mm), hockt quer im Gehäuse. Ganz links hinten entdecken wir den Sicherungskasten. Der ist dort nicht gut platziert, weil er Feuchtigkeit aus dem Wasserfangkasten ausgesetzt ist, was für korrodierende Kontakte sorgen kann.

EIN WENIG CHOKE MUSS SEIN

Jetzt aber auf dem Fahrersitz Platz genommen. Sofort verzahnt sich das Beinkleid mit dem Sitzbezug, was später noch wichtig wird. Links unter dem Kombi-Instrument ragt der Choke-Knopf aus der mit Kunstholz verzierten Armaturentafel hervor.

Volkswagen gönnte dem Kleinen sogar einen Hauch von Luxus: Holz-Applikation am Armaturenbrett.

Im Ernst, VW? Ein Choke, 1975? Ja, im Ernst: Obwohl der Käfer-Solex-Vergaser bereits seit Jahrzehnten auf eine elektrische Starthilfe setzte, musste beim modernen Bruder am Draht gezupft werden, um die Starterklappe zu betätigen. So sei ein besonders sparsamer Betrieb möglich, dichtete das VW-Marketing seinerzeit. Wer's glaubt... Immerhin ist der Knopf beleuchtet. Das überrascht dann doch selbst Hans-Peter Seufert, der schon Hunderte Klassiker fotografiert hat, aber noch keinen beleuchteten Choke vor der Linse hatte.

FAHRBERICHT

Der Vierzylinder erwacht ohne Drama. Er vibriert kaum, schnüffelt im Standgas gemächlich vor sich hin. Wir gönnen ihm ein paar gemächliche Warmfahr-Kilometer, bevor er zeigen muss, was er kann. Und er kann, nämlich drehen. Der extreme Kurzhuber jubelt fröhlich hoch, röhrt dabei verhalten angriffslustig und liefert eine Längsdynamik, die bei 40 PS nicht unbedingt zu erwarten war. Aber es sind ja auch nur 685 Kilo zu bewegen (plus Fahrer und vollem Tank), und das macht der Polo auf eine so freudvolle Art und Weise, dass man auch im heutigen Verkehr mehr als nur mit-schwimmen will.

ER MAG KURVEN

Da kommt auch schon die erste Landstraßenkurve. Kurz angebremst, im einigermaßen präzise schaltbaren Getriebe die passende Zahnradpaarung ausgewählt, und der Kleine schlägt einen Haken, beinahe so flink wie ein Feldhase. Der Fahrer verharret wie zementiert, Hose und Sitz sind, wie gesagt, innig miteinander verzahnt. Lehnen mit mehr Seitenhalt vermisst man deshalb nicht. Sicher: Wer es übertreibt, schubbert sanft über die Vorderräder zum äußeren Kurvenrand. Natürlich ist der Polo ein Untersteuerer, aber es gibt Schlimmere.

Dieser Bruder Leichtfuß ist eindeutig mehr als ein kleines Stadtauto, mit überraschend viel Platz für seine Passagiere. Er kann vieles, was der große Bruder Golf auch kann, und er kann fast alles besser als sein Vorfahr, der Käfer. Abgesehen von einem Thema: dem Rost die Stirn bieten. Als typisches Kind der 70er löste sich der Polo im Zeitraffer in Wohlgefallen auf. Übrigens auch der von Petra. Wir sahen ihm nur zwei Sommer beim Oxidieren in der salzhaltigen schleswig-holsteinischen Luft zu, dann kam es zur finalen Trennung.

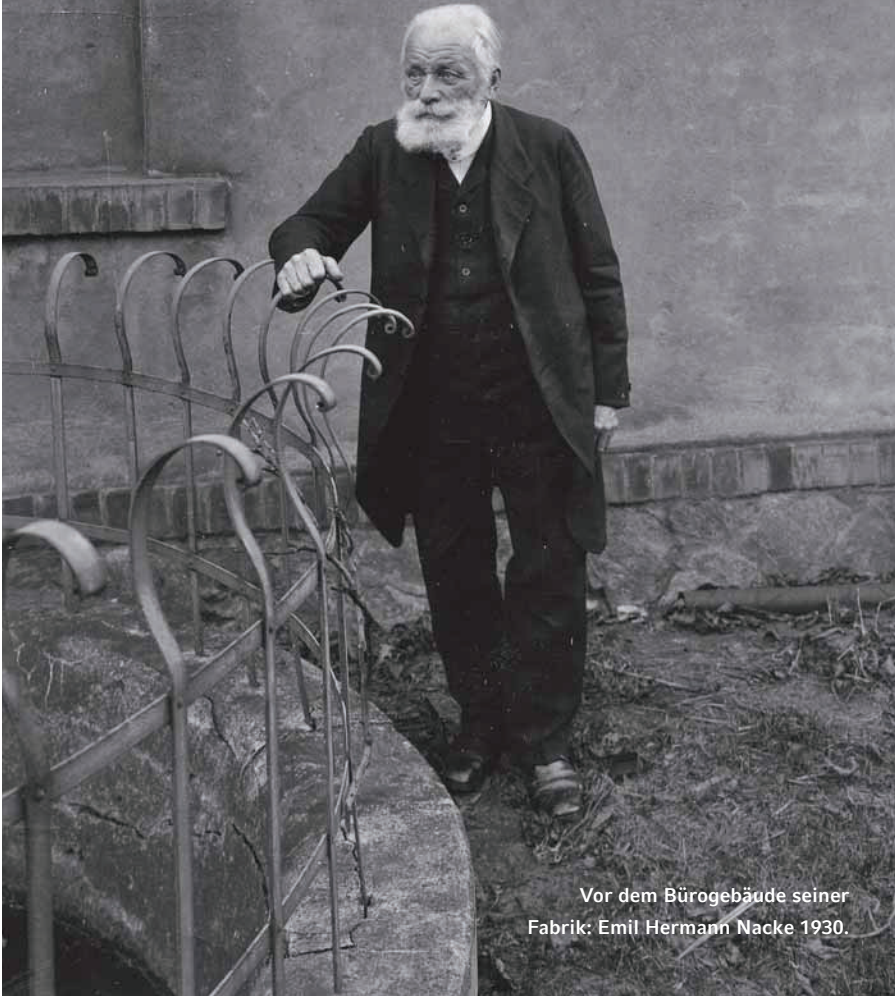
FAZIT

Den Polo hatte ich beinahe vergessen. Schade eigentlich, denn er ist ein vergnüglicher Kleinwagen, der mit 40 PS sicher keine Brocken aus dem Asphalt reißt, aber überraschend munter zur Sache kommt. Sein kantiges Äußeres mag etwas Charme vermissen lassen, aber die Freude an ihm nimmt mit jedem gefahrenen Kilometer zu. Traurig, dass nur so wenige überlebt haben!



DER VISIONÄR

SACHSENS ERSTER AUTOMOBIL-PRODUZENT:
EMIL HERMANN NACKE



Vor dem Bürogebäude seiner
Fabrik: Emil Hermann Nacke 1930.

Er war ein Visionär und gleichzeitig Pragmatiker. Emil Hermann Nacke erkannte das Potenzial der „pferdelosen Kutschen“, wie die Automobile damals despektierlich genannt wurden. Er glaubte zwar nicht an den wirtschaftlichen Erfolg des Autos, aber er war es leid, jeden Morgen mit dem Pferd zur Arbeit zu reiten.

Und so kaufte er sich bei einem Besuch des Pariser Autosalons ein Auto: einen Panhard & Lavassor. Er richtete in seiner Maschinenfabrik eine Automobilabteilung ein und nutzte den Franzosen als Testfahrzeug für das erste sächsische Automobil, den Coswiga: zweisitzig, zehn PS stark und 30 km/h schnell. Damit war Nacke der erste Automobilbauer in Sachsen. Alfred Horch kam mit seinem Betrieb erst 1902 nach Reichenbach im Vogtland. Und der Automobilbau in Sachsen nahm schnell Fahrt auf. 1904 gab es bereits vier weitere Autobauer, bis 1910 waren es schon sechs Konkurrenten. Um am Markt bestehen zu können, bot Nacke verschiedene Karosserien und Motoren an.



Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Dresden



Anzeige aus der Automobil-Welt 1906:
Nacke Doppel-Phaeton.

Nach einem offenen Zweisitzer kam ein Tonneau, ein zwei- und viersitziger Landulet, eine Droschke und – lange bevor Volkswagen den Namen Phaeton nutzte – ein Coswiga Phaeton. Und Nacke verbesserte und entwickelte die Automobiltechnik weiter, wie zahlreiche Erfindungen von ihm im deutschen Patentamt in München beweisen. Er entwickelte eine Kupplung, eine Hinterradbremse, einen Kettenschutz für den Kettenantrieb der Hinterräder.

Er hatte schnell herausgefunden, dass seine wohlhabende Klientel ganz besondere Ansprüche an ihre neuen Automobile stellte. Und so entstanden nicht allein Karosserie-Varianten, sondern auch unterschiedliche Verdecke. Und es gab schnell eine lange Liste von Zubehör-Accessoires: ein Sprachrohr zum Fahrersitz bei geschlossenen Wagen oder seidene Fenstervorhänge, Azetylscheinwerfer oder Petroleumlaternen, einen Kilometerzähler oder eine Automobiluhr.

Nackes Leidenschaften:
Automobile und exotische Pflanzen.



PORTRÄT

Bei den ersten Wett- und Zuverlässigkeitsfahrten konnten die neuen Automobile ihre Standfestigkeit, aber auch ihre Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis stellen. Emil Hermann Nacke, mittlerweile 63 Jahre alt, war selbst bei der dritten Herkomer-Fahrt am 7. Juni 1907 in Dresden am Start. Über 1.800 Kilometer ging es in sechs Etappen über Eisenach, Mannheim, Lindau bis nach Frankfurt am Main.



**Platz für sechs Personen:
Nacke Landalet-Limousine 1909.**

Die drei Nacke-Fahrzeuge waren speziell für den Wettbewerb vorbereitet. Statt der 3,3-Liter-Motoren fuhr man mit einem Hubraum von 4,5 Litern und einer Leistung von 38 PS. Alle drei Autos erreichten das Ziel und Nacke gewann eine goldene Plakette. Er hatte mittlerweile einen bekannten Rennfahrer, den Dresdener Alexander Graumüller, engagiert, der für ihn das Semmering-Rennen und die II Prinz-Heinrich-Fahrt bestritt.

**Für Waldschlösschen in Dresden:
Lastwagen Typ 3 im Jahr 1910.**

Im August 1909 startete Graumüller mit dem „großen Vierzylinder-Nacke-Wagen“ bei der internationalen Sternfahrt nach Eisenach. Diese Langstreckentour über 1.429 Kilometer inklusive eines Bergrennens wurde ohne Unterbrechung gefahren. Graumüller gewann in der stärksten Klasse. Und Nacke wusste den Erfolg in der Werbung ordentlich auszunutzen.

Mittlerweile fuhren seine Automobile nicht allein in Sachsen oder in Deutschland, sondern längst in aller Welt. Beispielsweise brachte ein deutscher Geschäftsmann einen Doppel-Phaeton aus Coswig als kleines Gastgeschenk zum Kaiser Menelik II nach Abessinien, ins heutige Äthiopien. Und der findige Nacke hatte nachgelegt. Nach der Produktion von Personenwagen startete er ab 1904 mit dem Bau von Omnibussen und Lastwagen. Und dieser Produktionszweig entwickelte sich sehr gut. Nacke baute Lastwagen, die bis nach Indien und Südamerika gingen.



Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Dresden

PORTRÄT

Er baute auch Sonder-Fahrzeuge, beispielsweise Feuerwehr-Autos, die bis nach Porto geliefert wurden. 1906 bestellte sogar der Sächsische König einen Jagdomnibus mit zehn Sitzplätzen in Coswig. Nacke war damit nicht allein der erste Automobil-Produzent in Sachsen, sondern auch der Erste, der Lastwagen baute. Damit nicht genug: Im März 1912 eröffnete Nacke seine erste Buslinie zwischen Meißen, Sörnewitz, Brockwitz und Weinböhlen. Weitere Omnibus-Linien folgten, sowohl für Kurzstrecken wie Fernverbindungen.



ER WAR ES LEID,
JEDEN MORGEN MIT
DEM PFERD ZUR
ARBEIT ZU REITEN.

Nacke, eine stattliche Unternehmer-Figur mit weißem Rauschbart, wurde von seinen bis zu 200 Mitarbeitern „Vater Nacke“ genannt. Er hatte eine ausgeprägte soziale Ader: Schon 1904 ließ er für seine Arbeiter Wohnhäuser mit Gärten bauen. Zu Weihnachten gab es Bonus-Zahlungen. Und wenn er morgens zur Firma fuhr, dann hatte er stets Süßigkeiten und Kuchenstücke für die Kinder dabei, die am Straßenrand schon auf Nacke warteten.

Vielleicht hat sich Nacke mit seinem Modellfeuerwerk übernommen. Er hatte 1907 bereits 22 Personenwagen-Varianten im Angebot, darunter für den Winterbetrieb ein Auto mit Kufen und Walzenantrieb. Die Rezession 1908 brachte den Einbruch. Nackes Automobile waren zu teuer, um in großen Stückzahlen Kunden zu finden. Der Erste Weltkrieg kurbelte die Autoproduktion noch einmal etwas an, aber die große Zeit der Autos aus Coswig war vorbei. Anders das Geschäft mit den Lastwagen und Omnibussen.

Der Autopionier vererbte seine Maschinenfabrik seiner Tochter. Nacke starb 1933 im Alter von 89 Jahren. Im Krieg produzierte sein Unternehmen auch Kriegsmaterial. 1945 übernahm die Rote Armee die Fabrik. 1948 wurde das Unternehmen in Volkseigentum überführt und mit anderen enteigneten Fabriken zusammengeschlossen. Nacke hatte in seiner Hochzeit Automobile für Kaiser und Könige gebaut. Heute erinnert nur noch eine kleine Gedenktafel an den Visionär und Unternehmer.

„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 Kunstbereich.**

**Wie passen diese beiden
Bereiche zusammen?**

Die meisten Kunden, die hochwertige Automobile sammeln, 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 Sammeln 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, Vorbesitzer, 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 wehtut, 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 ihn 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

2025 SACHSEN CLASSIC

auto motor sport Motor Klassik AUTO

British Rally Passion



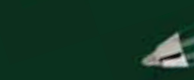
Fountain Pen Ink



British Racing Green



British Racing Green



British Racing Green



British Racing Green

DELTA
I T A L Y 1982

Artigiani della Scrittura



Benzin im Blut
Tinte im Blut



tinte-im-blut.de
Writing Instruments
& Inks

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



Die größte Whisky-Destillerie Deutschlands: Kapazität von einer Million Litern pro Jahr.

GROSS GEDACHT

**ZWEI DRESDNER VERWIRKLICHTEN IHREN TRAUM:
SIE BAUTEN DIE GRÖSSTE WHISKY-DESTILLERIE DEUTSCHLANDS.**

Am Anfang war es nichts anderes als eine Schnaps-idee. Jeden Donnerstag spielten Frank Leichsenring und Thomas Michalski Skat. Das Restaurant hatte einen gut sortierten Whisky-Bestand. Und so haben sich die Whisky-Liebhaber mit der Zeit durch die besten Marken der Welt getrunken – und entschieden: Man sollte eigentlich einen eigenen Whisky produzieren. Michalski ging in den Ruhestand und er befand: Jetzt habe ich Zeit.

HELLINGER 42

„IHR SEID VERRÜCKT.
ABER VORWITZIGE LEUTE GEFALLEN MIR.“

**DAS DUO AUF EINKAUFSTOUR
IN SCHOTTLAND.**



Die beiden Basis-Produkte:
Single Malt Rauch und Single Malt.



Die Gründer mit der Gründerväter-Edition:
Thomas Michalski (li.) und Frank Leichsenring.

Das Duo entschied: Jetzt setzen wir die Idee um. Man suchte und fand eine Brennerei zwischen Baden-Württemberg und Bayern und kaufte dort 100 Fässer „Newmake“, den man dann noch in anderen Fässern reifen lassen wollte. Aber drei Jahre wollten Thomas Michalski und Frank Leichsenring nicht untätig warten. Also reisten die beiden nach Schottland. Sie besuchten mehrere Brennereien und sprachen mit vielen Brennmeistern. Und sie fanden einen Whisky-Produzenten, der sie sehr freundlich empfing. „Es war wie unter Freunden“ (Michalski). Als sie ihm ihren Plan erklärten, meinte er: „Ihr seid völlig verrückt. Aber vorwitzige Leute gefallen mir. Ihr bekommt meinen Whisky.“ So Thomas Michalski: „Wir haben mehrere tausend Liter sieben Jahre alten Whisky gekauft und haben ihn nachreifen lassen. Und ihn dann als Hellinger 42 abgefüllt.“

>

HELLINGER 42

**Streng geheim
und gut bewacht:
Hier reift der Whisky
in Eichenfässern.**



**Neben der
Destillerie:
Besucherzentrum
mit Shop, Tasting-
Room – und
Tonstudio.**



Was steht hinter dem Namen Hellinger? „Das ist der Name von Frank Leichsenrings Großvater mütterlicherseits.“ Und die 42? Die stammt aus der britischen Science-Fiction-Komödie „Per Anhalter durch die Galaxis“. Ein Supercomputer errechnete die Zahl 42 als Antwort auf die Fragen „nach dem Leben, dem Universum und dem Rest“. Michalski war aber immer noch nicht zufrieden: „Jetzt haben wir einen Namen, eine tolle Flasche, wir haben alles – aber was, wenn uns keiner mehr seinen Whisky gibt?“ Leichsenring: „Du willst doch nicht sagen, wir brauchen jetzt auch noch eine eigene Brennerei?“ Der Partner: „So wollte ich es formulieren.“

Als sich das Duo dann nach der Ausstattung erkundigte, hielt man sie für völlig übergeschnappt. Zwei Greenhorns. Der eine Zoologe, der andere Architekt. Sie ließen sich aber nicht von ihrer fixen Idee abbringen und bauten zusammen mit einem Prozeßtechniker und dem Brennmeister die Whisky-Manufaktur im Dresdner Alberthafen. Und weil die beiden nicht allein der Whisky verbindet, kam neben der Destillation, dem Museum und dem Shop auch gleich ein Tonstudio dazu. Leichsenring hatte schon zu DDR-Zeiten eine Profi-Band: „Rocktheater Regengewiese“. 2020 ließ er seine Leidenschaft wieder aufleben und gründete die Band „Hellinger“.

HELLINGER 42

Eines wurde dem Duo in ihrem persönlichen Reifungsprozess klar: Sie brauchten einen Experten. Und so kam Brennmeister Jörg Hans ins Spiel. Der war zuerst Bierbrauer und wechselte dann ins hochprozentigere Lager. In der Schweiz baute er eine Whisky-Produktion auf. Und nun wirkt er in der größten deutschen Whisky-Destillerie in Dresden. Die Kapazität liegt bei circa einer Million Litern pro Jahr. Das Ziel ist ein Whisky, der in die schottische Richtung geht, aber „weicher, runder und nicht so rauchig“ ist, so Michalski, der Geschmacksexperte. Er verrät: „Bei der Menge müssen wir in die Breite gehen.“ Neben der Masse geht es den beiden aber auch um die Klasse. Und deshalb arbeiten sie stetig an Specials. Schon zur Manufaktur-Eröffnung gab es eine „Gründerväter-Edition“. Zuerst kam der Whisky in Bourbon-Fässer, und dann wurde er mit Whiskys, die in Cognac-, Rioja- und Portwein-Fässern verfeinert wurden, von Michalski und Hans zu einem ganz edlen Getränk komponiert. Limitiert auf nur 240 Flaschen, war das Eröffnungsgetränk blitzartig ausverkauft. Als die Manufaktur um den H42-Klub erweitert wurde, gab es den „Hellinger 42 Auf!“. Der Whisky kam nach der Bourbon-Fass-Lagerung zum Nachreifen in ein Amarone-Fass. 1.042 Flaschen kamen in den Handel.

Einen nächsten Coup starteten sie zusammen mit dem DDV-Medienhaus: eine „Sächsische Winzeredition“, an der zwischen November 2022 und November 2024 sieben namhafte Winzer entlang der Sächsischen Weinstraße mitwirkten. Der Whisky kam zur Verfeinerung in Weinfässer. Zwischen 760 und 800 Flaschen wurden je Winzer produziert – und verkauft. Das Konzept der Winzer-Edition geht jetzt auf Deutschland-Reise. In Fässern des Weingut Holger Koch aus Bickensohl reifte bereits Whisky aus Dresden in ehemaligen Spätburgunder-Weinfässern. Insgesamt wurden 2.500 Flaschen produziert. Im Oktober soll der erste eigene Whisky – gebrannt, gereift und gelagert in Dresden – in den Handel kommen. Apropos Lagerung: Der genaue Standort des Lagers ist geheim. Im Lagerhaus liegen bereits mehrere tausend Fässer. Ein 200-Liter-Fass mit zwölf Jahre altem Whisky ist rund 25.000 Euro wert. Kein Wunder, wird das Lager gesichert wie Fort Knox – es gibt einen Zugangscode, Bewegungs- und Erschütterungsmelder. Angeblich auf dem gleichen technischen Niveau wie im Grünen Gewölbe. Aber das ist ja auch schon mal ausgeräumt worden.



**Die sächsische
Winzer-Edition:
limitierte Sonderserie
mit sieben Weingütern.**

FÜR ALLE ZEITEN

**FÜR DIE 22. SACHSEN CLASSIC RALLYE STIFTET
DIE TRADITIONS-UHRENMARKE UNION GLASHÜTTE
ZWEIMAL ZWEI PREZIOSEN DER UHRMACHERKUNST:
FÜR DIE GEWINNER DER UNION-WERTUNGSPRÜFUNG
UND FÜR DIE GESAMTSIEGER DER RALLYE.**

Die Sieger der UNION GLASHÜTTE Wertungsprüfung dürfen sich in diesem Jahr über zwei ganz besondere Zeitmesser freuen: Der Noramis Chronograph Limitierte Edition Sachsen Classic wurde eigens für die Rallye entworfen und ist weltweit auf nur 350 Exemplare limitiert. Als Inspirationsquelle für die Uhr diente der Große Werkmeister aus dem Jahr 1952, der in diesem Jahr für UNION GLASHÜTTE bei der Sachsen Classic an den Start gehen wird. So greift das Ziffernblatt des Chronographen die kreisförmigen Strukturen des Armaturen Bretts auf. Bei der Uhr ist die feine Perlage von Hand geschliffen und macht jedes Modell zu einem außergewöhnlichen Unikat – genau wie das Auto, das es nur einmal auf der Welt gibt. Passend zur Aluminiumkarosserie des Fahrzeugs überwiegt bei der Uhr die Farbe Silber, wobei rote Akzente und ein schwarzes Kalbslederband mit Doppelnah für ein sportliches Aussehen sorgen. Dank des hochmodernen Automatikwerks UNG-27.S2 zeigt die Uhr die Zeit äußerst präzise an und macht sie zu einem perfekten Begleiter – nicht nur bei der Sachsen Classic.

Auf die Gesamtsieger der Sachsen Classic warten in diesem Jahr zwei Noramis Datum Modelle im Retro-Design der 1960er Jahre. Die Uhren verfügen über ein gewölbtes Saphierglas, eine feine Lünette und ein Ziffernblatt, das mit einem leichten Sonnenschliff versehen ist. Zur besseren Ablesbarkeit auch bei dunklen Lichtverhältnissen sind die Zeiger mit einer SuperLuminova®-Beschichtung versehen. Das flache Gehäuse mit einem Durchmesser von 40 mm machen diese Uhr zum perfekten Begleiter in allen Lebenslagen. Wie bei allen Uhren von UNION GLASHÜTTE, kann das fein dekorierte Uhrwerk durch den Glasgehäuseboden betrachtet werden.

UNION
GLASHÜTTE/SA.

MODELL FÜR WERTUNGSSIEGER
NORAMIS CHRONOGRAPH
LIMITIERTE EDITION
SACHSEN CLASSIC 2025

Werk: Automatik UNG-27.S2

Funktionen: Stunden, Minuten, kleine Sekunde,
Datumsanzeige im Ziffernblattfenster,
Chronograph, Gangreserve 65 Stunden

Gehäuse: Edelstahl 316L

WERT: 3.600 EURO
Limitiert auf 350 Exemplare.



MODELL FÜR GESAMTSIEGER
NORAMIS DATUM

Werk: Automatik UNG-07.S1

Funktionen: Stunden, Minuten, Zentralsekunde,
Datumsanzeige im Ziffernblattfenster,
Gangreserve 60 Stunden

Gehäuse: Edelstahl 316L

WERT: 2.400 EURO

EINE SAUBERE SACHE

**DER ERSTE OLDTIMER MIT SYNTHETISCHEM KRAFTSTOFF
STARTET BEI DER SACHSEN CLASSIC RALLYE.**

Toprak Razgatloğlu gewann 2024 mit seiner BMW M 1000 RR die Superbike-Weltmeisterschaft. Angetrieben wurde die BMW mit synthetischem Benzin der CAC auf Methanolbasis, für den Motorradrennsport weiter veredelt zum Rennbenzin von Nordoel. „Wir freuen uns, dass unser synthetisches Benzin auch im seriennahen Motorradrennsport Einzug hält. Der Motorsport ist schon immer Vorreiter vieler innovativer Technologien gewesen, die später auch auf unseren Straßen adaptiert wurden. Und für klimafreundliches Fahren sind synthetische Kraftstoffe unerlässlich“, so Jörg Engelman, geschäftsführender Gesellschafter der CAC.

CAC ist ein führendes Unternehmen für Anlagenbau, das in den letzten 60 Jahren weltweit über 500 Industrieanlagen errichtet hat. Die Chemnitzer Engineering-Firma hat Europas größte Demonstrationsanlage zur Produktion von synthetischem Benzin in Freiberg an der TU Bergakademie gebaut. Die TU Bergakademie produziert synthetischen Kraftstoff aus biogenem Ethanol aus Skandinavien. „Ich gebe grünem Methanol eine große Chance“, so Engelman, „denn über die ganze Prozesskette werden bei unserem Kraftstoff bis zu 90 Prozent weniger CO₂ ausgestoßen als bei fossilem Benzin.“



**Erfolgreicher Auftritt beim 24 h-Rennen auf dem Nürburgring 2024:
Der Toyota GR Supra GT4 Evo fuhr mit synthetischem Benzin von CAC.**



Europas größte Demonstrationsanlage für synthetischen Kraftstoff: an der TU Bergakademie in Freiberg.



In Bremen gibt es ihn öffentlich zu kaufen: den synthetischen Sprit aus Sachsen.

In Bremen hat eine erste Tankstelle mit dem grünen Sprit aus Sachsen eröffnet. Der Vorteil ist: Man greift auf die vorhandene Infrastruktur zurück. Auch der Transport ist kein Problem. „Wir brauchen eine technologieoffene Herangehensweise. Die Japaner leben es uns vor. Die entwickeln technologieoffen.

Unsere Automobilhersteller wurden durch die Politik zur E-Mobilität gezwungen“, so Engelmann. Seiner Meinung nach spricht nichts gegen batteriegetriebene Elektrofahrzeuge. „Die haben ihre Daseinsberechtigung. Denn wir werden nicht für alle Regionen eine einzige Antriebsquelle haben. Nur mit dem Einsatz aller Antriebsquellen werden wir die CO₂-Emissionen signifikant reduzieren können.“ Momentan haben wir weltweit 1,2 Milliarden Autos mit Verbrennungsmotoren. „2050 werden es wohl zwei Milliarden sein. Da müssen wir mit unserem synthetischen Kraftstoff ansetzen.“ >



**Demo-Fahrten mit E-Fuel auf dem Norisring:
Leopold von Bayern mit dem BMW 3.0 CSL.**



**Premiere bei der Sachsen Classic Rallye:
Der VW Bus T1 von Volker Hartmann
fährt mit E-Fuel.**

In der Großversuchsanlage in Freiberg könnte man theoretisch eine Million Liter pro Jahr produzieren. Momentan sind es aber nur zwischen 100.000 und 200.000, abhängig von den unterschiedlichen Projekten. Der grüne Sprit geht hauptsächlich an Autohersteller zu Versuchszwecken. Bislang gab es am Benzin aus Freiberg noch keinerlei Beanstandungen.

Er funktioniert problemlos in allen Verbrennungsmotoren. In Rennmotoren wie bei BMW oder in Automobilen beim 24 h-Rennen auf dem Nürburgring, in den letzten Jahren bei Toyota. In diesem Jahr bei Manthey Racing und der Griesemann Gruppe, die mit einem Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport und dem Sprit von CAC problemlos auf Rang 20 fuhren. Prinz Poldi von Bayern fährt mit dem synthetischen Kraftstoff in seinem BMW 3.0 CSL bei Oldtimer-Rennen. Und nun startet ein Volkswagen T1 Bus mit grünem Benzin bei der Sachsen Classic Rallye. Der Kraftstoff kommt dieses Mal von CAC und PARAFUEL. PARAFUEL plant in Paraguay die Produktion von synthetischem Benzin. CAC bewirbt sich um den Bau der Großanlage. Eine Großanlage würde „von der Planung bis zum Produktionsbeginn drei bis vier Jahre dauern“, so Engelmann.

Und was müsste passieren, um dem E-Fuel zum Durchbruch zu verhelfen? Engelmann: „Man müsste die politischen Rahmenbedingungen schaffen, damit Investoren Sicherheit hätten.“

„DER MOTORSPORT IST SCHON IMMER
VORREITER VIELER INNOVATIVER
TECHNOLOGIEN GEWESEN, DIE SPÄTER AUCH
AUF UNSEREN STRASSEN ADAPTIERT WURDEN.“

JÖRG ENGELMANN ÜBER KLIMAFREUNDLICHES FAHREN



**SACHSEN
CLASSIC 2025**

**RADEBERGER WÜNSCHT
VIEL ERFOLG!**

**IMMER DA,
WO DAS *Leben*
TOBT.**

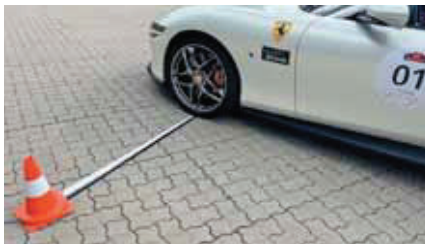
RADEBERGER PILSNER





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.

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: 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



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.

GEWINNER

SIEGER-TYPEN

DIE GESAMTSIEGER DER SACHSEN CLASSIC RALLYE VON 2003 BIS 2024.

	FAHRER / BEIFAHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2003	1. Dieter Mezger/Florian Lallinger	Porsche 356 Speedster, 1955	625
	2. Axel P. Assmus/Elisabeth Michard	Aston Martin DB 2/4 MK I, 1955	821
	3. Oliver Nickel/Susanna Meyer	Willys-Overland, 1944	839
2004	1. M. Münzenmaier/A. Schiemann	Jaguar XK 140, 1957	418
	2. Thomas Eder/Albert Bergmann	Porsche 356 Cabrio, 1962	554
	3. Matthias Kahle/Peter Sudek	Skoda Octavia TS, 1961	653
2005	1. Oliver Nickel/Susanna Meyer	Willys-Overland, 1944	485
	2. Andreas Schick/Jens Faber	Gordon-Keeble GT, 1964	548
	3. Dietmar Binkowska, M. Brinkmann	Lagonda Le Mans, 1938	555
2006	1. Adam Ilkovits/Zoltan Mozes	Riley Brooklands, 1930	331
	2. Oliver Nickel/Susanna Meyer	Willys-Overland, 1944	410
	3. Sepp Melkus/Frank Nutschan	Melkus RS 1000, 1969	467
2007	1. Adam Ilkovits/Zoltan Mozes	Alfa Romeo 6C 2500 Corsa, 1942	515
	2. Hans-D. Krönung/Thomas Noth	Bentley 4 1/2 Litre Brooklands, 1929	634
	3. Wilfried Bockelmann/Ralph Alex	VW 1500 Cabriolet (Prototyp), 1961	655



Adam Ilkovits und Zoltan Mozes gewannen zweimal: 2006 mit dem Riley Brooklands und 2007 mit einem Alfa Romeo 6C 2500 Corsa.



Luciano Viaro siegte in Sachsen zweimal:
2008 mit Alessandra Inverardi im Lancia Stratos
und 2010 mit Enrico Mussinelli im Audi Quattro.

Peter Göbel gewann zweimal:
2011 als Beifahrer von Matthias Kahle im
Skoda 110R und 2016 am Steuer eines
Skoda Favorit zusammen mit Achim Gandras.



	FAHRER / BEIFÄHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2008	1. Luciano Viaro/A. Inverardi	Lancia Stratos, 1974	140
	2. Georg Weidmann/Curt Bloss	Bentley R-Type Continental, 1954	589
	3. Matthias Kahle/Peter Göbel	Skoda 110R Coupé, 1971	629
2009	1. Klaus & Karin Steffens	Jensen CV8, 1964	k. A.
	2. Mathias Kahle/Peter Göbel	Skoda Octavia TS, 1961	k. A.
	3. Petr & Tomas Fiala	Austin-Healey 100/4, 1956	k. A.
2010	1. Luciano Viaro/Enrico Mussinelli	Audi Quattro, 1988	137
	2. Peter Krieglsteiner/T. Linhardt	Porsche 911 SC, 1982	411
	3. Matthias Kahle/Peter Göbel	Skoda 110 R, 1971	582
2011	1. Matthias Kahle/Peter Göbel	Skoda 110 R, 1971	356
	2. Reinhard & Sonja Moll	Iso Rivolta 340, 1969	766
	3. Klaus-Hasso & Tanja Heller	Porsche 356 SC, 1963	776
2012	1. Peter Krieglsteiner/T. Linhardt	Porsche 944 S, 1990	620
	2. Stefano & Susanna Ginesi	VW Porsche 914/6 Targa, 1971	680
	3. Axel Ernst/Marc Böning	Datsun 240 Z, 1969	754
2013	1. Michael Schweitzer/M. Gebhardt	Volvo P 1800 ES, 1973	658
	2. Michael Hesse/Tobias Kaboth	Saab 96 Rally, 1972	660
	3. Jascha A. Jacobs/T. Oldemeyer	Porsche 911 Targa, 1970	730

GEWINNER



Christian Schwamberger
und Sebastian Singer siegten
im Volkswagen 1303
Cabriolet 2019 und 2024.

	FAHRER / BEIFÄHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2014	1. Hanno & Magdalena Mayr	Lancia Fulvia 1,3 S, 1971	412
	2. Wolfgang Stracke / Fabian Mohr	Mercedes-Benz W123C, 1980	639
	3. Georg Weidmann / Curt Bloss	Mercedes-Benz 300 SL Coupé, 1955	693
2015	1. Gianmaria Aghem / Rosella Conti	BMW 328, 1938	191
	2. Stefano & Susanna Ginesi	AC ACE, 1956	538
	3. Markus Hendel / Christoph Herbrig	Delorean DMC-12, 1983	553
2016	1. Peter Göbel / Achim Gandras	Skoda Favorit „R. Monte Carlo“, 1991	569
	2. Markus Hendel / Christoph Herbrig	Chevrolet Corvette C2, 1963	613
	3. Mario & Oliver Böhme	Ford Mustang Hardtop Coupé, 1967	648
2017	1. Dieter & Tina Horn	Porsche 356 A T2, 1957	342
	2. H. Schimmel / H. Kuchenmüller	Porsche 911 Carrera 3.2, 1989	555
	3. Ronny Tollisuz / F. Weidenmüller	IFA Trabant 1.1 Cabrio, 1988	628
2018	1. Patrick Weber / Jörg Dittrich	BMW 3.0 Si, 1973	335
	2. Dieter & Tina Horn	Porsche 356 1600, 1957	570
	3. Markus Hendel / Christoph Herbrig	Shelby Cobra 427 MK III, 1965	634

GEWINNER

	FAHRER / BEIFÄHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2019	1. C. Schwamberger/S. Singer	VW 1303 Cabriolet, 1979	667
	2. N. Griesmayr/F. Baumgartner	Mercedes-Benz 220 S, 1959	760
	3. Dieter & Tina Horn	Porsche 356 A 1600, 1957	763
2021	1. Markus Hendel/ Christoph Herbrig	Chevrolet Corvette C2 Stingray SplitWindow, 1963	394
	2. Patrik & Jan Skala	Porsche 911 E, 1971	543
	3. Gereon & Falk Wischerhoff	Porsche 911 SC, 1978	565
2022	1. Stefan & Sabine Kunze	BMW M3 E30 Sportevolution, 1990	468
	2. Michael & Christina Pitsch	Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet, 1987	764
	3. N. Griesmayr/F. Baumgartner	Mercedes-Benz 220 S, 1959	812
2023	1. Stefan & Sabine Kunze	BMW M3 E30 Sportevolution, 1990	436
	2. C. Schwamberger/S. Singer	VW 1303 Cabriolet, 1979	605
	3. N. Griesmayr/F. Baumgartner	Mercedes-Benz 220 S, 1959	626
2024	1. C. Schwamberger/S. Singer	VW 1303 Cabriolet, 1979	588
	2. Michael & Anna Pitsch	Porsche 911, 1987	607
	3. Steffen & Marc Roehn	Mercedes-Benz 280 SL, 1969	616

2020 hat keine Rallye stattgefunden.



Stefan und Sabine Kunze
fahren im BMW M3 E30
Sportevolution 2022 und
2023 auf Platz eins.

RALLYE-HIGHLIGHTS

FEIER-TAGE

DIE SACHSEN CLASSIC BESUCHT DIE WEINREGION
IM SÄCHSISCHEN ELBLAND, SCHLÖSSER IN
BRANDENBURG, DAS WEINFEST IN EUROPAS
KULTURHAUPTSTADT CHEMNITZ UND
SCHLISSLICH DAS STADTFEST IN DRESDEN.

EINE SCHNUPPER-TOUR IM POLO HARLEKIN.



RALLYE-HIGHLIGHTS

Feiert am 30. August
seinen 130. Geburtstag:
der Alberthafen
in Dresden.





Alles dreht sich um Dresden: Gestartet wird im Alberthafen, am Terrassenufer ist das Ziel.

Es war ein perfekt abgestimmtes Bild. Der Volkswagen Polo Harlekin mit seinen farbigen Karosserieteilen in Ginstergelb, Pistazie, Flashrot und Chagallblau passte zur farblichen Komposition im Hafen von Dresden. Der bunte Polo wurde einst eigentlich zu Werbezwecken gebaut und sollte die Ausstattungsvielfalt dokumentieren. Weil Volkswagen in diesem Jahr den 50. Geburtstag des Polo feiert, sind wir mit dem Harlekin schon mal zu einigen wichtigen Stationen der diesjährigen Sachsen Classic gefahren – quasi als kleiner „Appetizer“ vorneweg. Markus Hendel, zuständig für die Streckenführung der 22. Sachsen Classic, hat es sich zum Ziel gesetzt, die „tollste Rallye des Jahres“ zu machen.

Dazu gehört die Inszenierung des Starts. **IM HAFEN**, vor den Toren der Stadt, gibt es für alles Platz – die Abnahme, das Fahrerbriefing, den Rallyelehrgang. Und wer möchte, kann nach der Rallye sogar einen Dresdner Whiskey verkosten. In der größten Destillieranlage Deutschlands wird hier der „Hellinger 42“ gebraut.

RALLYE-HIGHLIGHTS

Am ersten Tag geht es auf der ersten Etappe durch das sächsische Elbland. Die Route führt durch Weinberge, vorbei an Weingütern und Schlössern. Und der Kunst-Polo hatte mittlerweile einen prominenten Mitreisenden gefunden: Felix Räuber, der Sänger, Musikproduzent und Eventmanager, stammt aus Dresden und hatte in den letzten Jahren sein Heimatland im Auftrag von ARD und MDR bereist. Er hatte verschiedene Musiker getroffen und eingefangen, „wie Sachsen klingen“. Einen kompetenteren Scout für die Sachsen-Tour hätten wir nicht finden können. Die Sachsen Classic Rallye hatte er selbst aus der Cockpit-Perspektive erlebt. An das erste Mal hat er allerdings noch schlimme Erinnerungen. Er startete mit dem alten Fiat 500 seiner Eltern. „Und der ist mir an jeder Ampel abgesoffen.“

Ein erstes Highlight ist sicherlich die Durchfahrt der Rallye durch das **WEINGUT SCHLOSS WACKERBARTH**. Hier wird seit 850 Jahren sächsischer Wein und Sekt produziert. Und hier wurde der Musiker gleich zur Besichtigung des Sektkellers eingeladen. Der Kellermeister zeigte uns die finale Bearbeitung der Sektflaschen, die in einem Rüttelpult hängen. Zweimal pro Tag wird jede Flasche gedreht und gerüttelt, sodass sich die Hefe am Korken absetzt. Dieses Rüttelgeräusch faszinierte den Künstler, der sofort zu seinem Handy griff und die rhythmischen Geräusche aufzeichnete. >

**Felix Räuber gefällt es:
Die Rallye fährt durch
das Weingut Schloss
Wackerbarth.**



RALLYE-HIGHLIGHTS

Wackerbarth nennt sich Erlebnisweingut. Pro Jahr kommen rund 200.000 Besucher zum Weinkauf, zu diversen Events – oder zur Sachsen Classic. Denn die Durchfahrt der Rallye Mitte August dürfte für viele Fans als ein ganz besonderes Erlebnis in Erinnerung bleiben. Als Zuschauer kann man mit einem Glas Wein in der Hand gemütlich unterm Sonnenschirm im Hang sitzen und die Oldie-Parade langsam an sich vorbeiziehen lassen.

Wenige Meter nach dem Weingut steht an einer Kreuzung ein eher unscheinbares Wohngebäude, die „Villa Johannisberg“. Hier lebte der erste Autobauer Sachsens: Das war nicht August Horch, der mit seinem Betrieb erst 1902 nach Reichenbach im Vogtland kam, sondern **EMIL HERMANN NACKE**, ein Maschinenbauer, der das Potenzial der „pferdelosen Kutsche“ früh erkannte. Er glaubte zunächst nicht an den finanziellen Erfolg des Autos, war aber an der Technik interessiert und wollte seinen Beitrag beim Aufbau der deutschen Automobilindustrie leisten. 1900 kaufte er in Frankreich einen Panhard & Levassor und produzierte noch im selben Jahr seinen ersten Coswiga in Coswig. Bereits 1903 gab es vier verschiedene Modelle und zwei Motorvarianten. Nacke war auch der Erste, der Lastwagen und Busse baute. Und er führte 1913 die ersten Buslinien in Sachsen ein. Heute erinnert nur noch ein kleines Schild am Tor zu seiner ehemaligen Fabrik an den Visionär von einst.

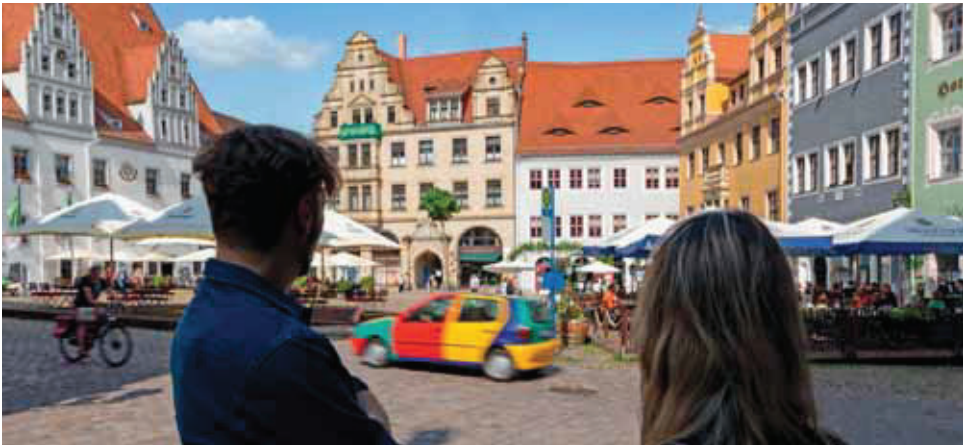
**Letzter Hinweis auf
einen großen Visionär:
Emil Hermann Nacke
baute die ersten Autos
in Sachsen.**



RALLYE-HIGHLIGHTS



Auf der Durchfahrt:
die Rallye vor
Schloss Proschwitz.



Tolle Kulisse:
Wertungsprüfung am
Marktplatz von Meißen.

Die Rallye fährt vorbei am **SCHLOSS PROSCHWITZ**, dem ältesten privaten Weingut Sachsens. Nur wenige Meter weiter bietet sich den Teilnehmern an der Zeitkontrolle auf einem Hügel der „schönste Weinblick Sachsens“: Man schaut über Weinstöcke auf die Altstadtkulisse Meißen. Neben dem Wein und dem Bau der ersten Automobile erlangte die Region Berühmtheit durch die Porzellanmanufaktur in Meißen. Nach diesem Ausblick wird es für die Rallye-Teilnehmer allerdings wieder ernst. Unter den kritischen Blicken von Einheimischen wie Besuchern wartet eine Wertungsprüfung auf dem historischen **MARKTPLATZ VON MEISSEN**.



RALLYE-HIGHLIGHTS



Zu Gast bei Dynamo Dresden: Polo Harlekin und Felix Räuber.

Nicht das einzige Highlight an Wertungsprüfungen an diesem Tag. Denn auf dem Weg ins Ziel fährt die Rallye ins **RUDOLF-HARBIG-STADION** von Dynamo Dresden. Direkt vor der Haupttribüne müssen die Teilnehmer 53 Meter in exakt 19 Sekunden absolvieren. Die Zahlenkombination macht Sinn, denn 1953 wurde Dynamo Dresden gegründet. Man merkt, dass Felix Räuber Profi ist; für die Fotoshootings wechselt er seine Kleidung. Und als er erfährt, dass er im Fußballstadion an den Ball soll, zieht er die Sportschuhe an. Er macht auch am Ball eine gute Figur – auch wenn er kein Maradona ist.

Nur wenige Meter entfernt geht es dann durchs Ziel an der **GLÄSERNEN MANUFAKTUR VON VOLKSWAGEN**. Hier wurde früher der VW Phaeton gefertigt, und hier werden zumindest bis Ende des Jahres noch vollelektrische ID.3 produziert. Der Sänger ist in Dresden eine Nummer. Sofort wird er für ein Intro zur Sachsen Classic vor eine Kamera gebeten: „Die Gläserne Manufaktur ist für mich ein kultureller Ort, an dem nicht nur besondere Autos gebaut werden, sondern auch Konzerte stattfinden. Ich bin auch schon hier aufgetreten. Und ich hoffe, dass ich das auch in Zukunft tun kann.“ Krönender Abschluss des ersten Rallyetages ist der Begrüßungsabend auf dem Salonsschiff MS „Gräfin Cosel“.

Feierte schon große Auftritte in der Gläsernen Manufaktur in Dresden: Felix Räuber.



SO KLINGT SACHSEN

UNTERWEGS MIT FELIX RÄUBER, DEM DRESDNER SÄNGER, MUSIKPRODUZENTEN UND EVENTORGANISATOR.

Felix Räuber ist in Dresden aufgewachsen. Er ist Musiker und Sänger der ehemaligen Indie-Pop-Band „Polarkreis 18“. Mit ihrem ersten Studio-Album tourten sie mit mehr als 200 Konzerten quer durch Europa. Ihre Single „Allein, allein“ wurde 2008 zu einem der erfolgreichsten deutschsprachigen Songs aller Zeiten und avancierte zum Welthit. Nach der Trennung der Band setzte er seine Karriere allein fort. Er arbeitete als Schauspieler und Dozent und entwickelte eine eigene musikalische Linie: „Ich bezeichne meine Musik als ‚Cinematic Pop‘, weil sie Einflüsse von Filmmusik, Elektronik und Popmusik vereint.“

Längst ist er nicht nur allein Sänger. Er produziert Musik und TV-Beiträge, veranstaltet Konzerte und Events. Dabei kümmert er sich nicht nur um das Programm, sondern auch um die Organisation, mietet Hallen an und sorgt für die Vermarktung. Er trägt das Risiko – und er füllt die Hallen.

Ein Großprojekt aus der jüngsten Vergangenheit wurde am 19. Juli in der Reihe „Unterwegs in Sachsen“ im MDR-Fernsehen ausgestrahlt (und ist in der ARD-Mediathek zu sehen). In den letzten Jahren hat Räuber dafür mehrere Regionen in Sachsen besucht. Für jede dieser Stationen entstand ein Song. Aus dem Vogtland wird ein Elektro-Stück zu hören sein, aus der Lausitz gibt es einen bislang unveröffentlichten Song des Liedermachers Gerhard Gundermann. Für Chemnitz hat Räuber zusammen mit dem Berliner Komponisten Justin Lehmann-Friese ein Lied geschrieben. Das Stück heißt „Grau wird bunt“ und handelt von der Industrievergangenheit, den Umbrüchen und dem Aufbruch.





Touristenattraktion: Polo Harlekin vor Schloss Moritzburg.

Die nächste Etappe führt von Dresden in den Norden nach Brandenburg. Wieder geht es vorbei an einigen Schlössern – und dann über die höchste Erhebung der Region: einen 17 Meter hohen Hügel, den die Einheimischen stolz ihren „Brenner“ nennen. Dies ist freilich nicht der wahre Höhepunkt der Etappe. Der wartet auf dem **DEKRA LAUSITZRING**, wo eine ganz spezielle Aufgabe zu meistern ist. Auf der höchsten Spur des Ovals wird eine Sonderprüfung gefahren.



Und noch ein Schloss: Rallye zu Besuch auf der Augustusburg.

In Schräglage: Wertungsprüfung auf dem DEKRA Lausitzring.

RALLYE-HIGHLIGHTS

Am letzten Tag besucht die Rallye **CHEMNITZ**, die diesjährige Kulturhauptstadt Europas. Felix Räuber war gerade drei Tage in Chemnitz. Für die Kulturhauptstadt komponierte er eine eigene Hymne. Die letzte Etappe spannt quasi den Bogen zum Start der Rallye. Zu Beginn ging es über die Weinberge und zu den Weingütern in der Elbland. Und in Chemnitz wird die Rallye auf dem Weinfest von der Weinkönigin begrüßt. Die wahre Queen ist hier allerdings Katarina Witt, die zweifache Olympiasiegerin und vierfache Weltmeisterin im Eiskunstlauf. Die Chemnitzerin ist in ihrer Heimat immer noch ein Superstar und wird in der Region verehrt. Für sie wird die diesjährige Sachsen Classic zu einer echten Zeitreise: die Begegnung mit einem alten Bekannten. Die ehemalige Eislaufprinzessin steuert den Volkswagen Golf, den sie in jungen Jahren selbst gefahren hat.

Nach dem Mittagessen im **SCHLOSS KLAFFENBACH** geht es weiter zur Wertungsprüfung an der Augustusburg. In der Silberstadt Freiberg fährt der Tross durch den mittelalterlichen Stadtkern. Und dann endet die Rallye mit einem weiteren Highlight in Dresden am **TERRASSENUFER** – und lässt sich dort von tausenden Besuchern beim Stadtfest feiern. „Einen besseren Platz für einen Zieleinlauf kannst du nicht bekommen“, ist sich Markus Hendel sicher.

Fährt im VW Golf durch ihre Heimat: Eiskunstlauf-Legende Katarina Witt.



Highlight an Tag drei: Chemnitz, Kulturhauptstadt Europas 2025.



KEIN DYNAMIKER, ABER EIN HINGUCKER

VW POLO HARLEKIN: VOM AUSSTELLUNGSSTÜCK ZUM SONDERMODELL.

Die Geschichte des kunterbunten Polo Harlekin ist sicher eine der schrägsten im Automobilvertrieb. Als 1995 die dritte Generation des VW Polo eingeführt wurde, gab es eine Neuerung: Ausstattungspakete, die sich frei konfigurieren ließen. Es gab ein sogenanntes modulares System, das mit vier Farben im Verkaufsprospekt gekennzeichnet war: „Pistaziengrün“ für die Lackierung, „Chagallblau“ für Motor und Fahrwerk, „Ginstergelb“ für die Ausstattung und „Flashrot“ für spezielle Zusatzausrüstungen.

Um dieses Prinzip zu visualisieren, wurden 20 Polos gebaut, bei denen Motorhaube, Türen und Kotflügel in verschiedenen Farben lackiert waren. Gebaut wurden vier Standardfahrzeuge, die man auseinanderbaute und dann nach einem festen Farbmuster wieder zusammensetzte. Diese Paradiesvögel wurden in den Showrooms der Händler gezeigt. Und was niemand erwartet hatte: Sie lösten einen ungeahnten Nachfrage-Boom aus. Kurzerhand baute Volkswagen eine Harlekin-Sonderserie. Die vier Farben fanden sich auch in den Stoffbezügen wieder. Sogar das Lenkrad wurde blau lackiert. Der Harlekin kostete 23.000 DM. Und die VW-Werbung textete zum Bild des bunten Polo: „Sie haben es nicht anders gewollt.“

Exakt 3.805 vierfarbige Polos wurden bis 1997 verkauft. Unser Exemplar schaffte es mit einem 1.043-Kubikzentimeter-Motörchen und den 33 kW/45 PS gerade mal auf Tempo 145 und war nicht gerade ein Dynamiker. In der Publikumsgunst war er aber ganz weit vorn.

RALLYE-HIGHLIGHTS





Assistenzsysteme im Härtetest: Die Fahrzeuge werden bis auf zwei Zentimeter genau gesteuert.

AUF NUMMER SICHER

IN DER LAUSITZ ENTWICKELT DIE DEKRA
AN DER MOBILITÄT VON MORGEN.

Der Lausitzring feiert 25-jähriges Jubiläum. Der Lausitzring ist längst mehr als nur eine Rennstrecke, sondern eines der führenden, wenn nicht das führende Testlabor, wenn es um die Erprobung von Assistenzsystemen und das automatisierte Fahren geht. DEKRA, die Prüforganisation, ist seit 2003 mit ihrem Technologiezentrum in Klettwitz aktiv. Das Hochgeschwindigkeits-Testoval in unmittelbarer Nachbarschaft zum Lausitzring wurde von Anfang an genutzt, später von der DEKRA übernommen. Man wollte sich schon damals auf dem Gebiet der Assistenzsysteme ein Alleinstellungsmerkmal aufbauen. Wie dieses Geschäft immer wichtiger wurde, übernahm man 2017 die gesamte Anlage. Der Fokus liegt klar auf dem Test- und Technologiesektor. Aber auch die Renn- und Eventaktivitäten laufen weiter. „Wir können uns den Rennbetrieb allerdings nur leisten, weil unser Hauptgeschäft gut läuft“, verrät Uwe Burckhardt, Leiter Test und Event am Lausitzring. Und dafür wurde die 540 Hektar große Anlage immer weiter ausgebaut. Mittlerweile sind selbst die Parkplätze, das Fahrerlager und beispielsweise auch die breite Gegengerade der Oval-Rennstrecke in das Testgeschehen integriert.

DEKRA TESTCENTER

Ein wichtiger Schritt für diesen Ausbau war das Forschungsprojekt Laurin, das 2022 mit Unterstützung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und verschiedener weiterer Partner begann und im Mai 2025 abgeschlossen wurde. Eines der Ziele war die Entwicklung von Testmethoden und die reproduzierbare Absicherung von Assistenzsystemen. Dafür wurden mit einem 3D-Laserscan Teststrecken digitalisiert. Binnen zwei Tagen lassen sich nun neue flexible Testkonfigurationen erstellen, beispielsweise für hochkomplexe City-Tests. Für diesen Zweck wurde der Pirnaische Platz in Dresden digital nachgebaut. Ein Verkehrsschwerpunkt, wo sich täglich 60.000 Fahrzeuge bewegen, dazu kommen sechs Straßenbahn- und vier Buslinien mit täglich etwa 40.000 Fahrgästen. In einem solch komplexen Verkehrsumfeld müssen sich nun Testkandidaten mit neuen Assistenzsystemen bewähren. Es geht dabei nicht allein um die Technik der Zukunft, sondern vor allem um die Sicherheit. Speziell im innerstädtischen Verkehr ist die Unfallgefahr besonders groß. Assistenzsysteme erhöhen die Sicherheit – wenn sie sicher funktionieren.

„Dazu reicht es nicht, dass man einen Fußgänger-Dummy automatisch über die Fahrbahn gehen lässt“, so Burckhardt. Dazu braucht es den „Schwarmprozess“. Ein Testfahrzeug muss sich in einem Umfeld mit acht bis zwölf anderen Verkehrsteilnehmern sicher bewegen. Da treffen Autos, Radfahrer oder Fußgänger, präzise bis auf zwei Zentimeter genau gesteuert, aufeinander. Das Ziel ist, dass man diese hochkomplexen Tests einmal digital durchführen kann. >



„WIR BIETEN NICHT NUR ASPHALTFLÄCHEN AN,
SONDERN FLEXIBLE TESTKONFIGURATIONEN
UND KNOW-HOW.“

**UWE BURCKHARDT, LEITER TEST UND EVENT
AM DEKRA LAUSITZRING.**

DEKRA TESTCENTER

Die wichtigsten DEKRA-Kunden sind die deutschen Automobilhersteller, aber auch Entwicklungsgesellschaften. Ist der Lausitzring, was Assistenzsysteme oder das automatisierte Fahren betrifft, führend? Burckhardt: „Andere Prüfgelände haben eine lange Tradition. Wir nicht – das ist vielleicht unser Vorteil. Wir bieten nicht nur Asphaltflächen an. Wir haben eine Infrastruktur, bieten flexible Testkonfigurationen und Know-how an.“ Man habe einen Vorsprung vor Teststrecken wie Idiada in Spanien oder AVL ZalaZONE in Ungarn.

Und man ist dabei, diesen Vorsprung weiter auszubauen. Beispielsweise ist eine 16 Kilometer lange Interurban-Strecke mit bis zu 25 Metern Breite in der Planung. Die Interurban-Strecke simuliert eher das Thema Landstraße – als Autobahn fungiert das Testoval. „Da haben wir momentan den größten Druck“, so Burckhardt.

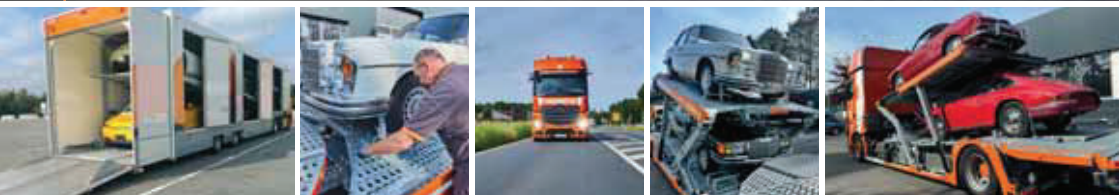


**Neu auf dem
540 Hektar
Testgelände:
der City Test-
Parcours.**

Neben den Assistenzsystemen und dem automatisierten Fahren geht es am Lausitzring um die E-Mobilität. Im Herbst soll ein Batterietestlabor in Betrieb genommen werden. Getestet werden auch E-Motor und ganze Antriebsachsen. Wichtige Themen sind in diesem Zusammenhang die elektromagnetische Verträglichkeit und vor allem die Cybersicherheit. Hier hat die DEKRA in Spanien bereits einige Experten an Bord. „Wir sind dabei, die Elektronik-Kompetenz in der Lausitz weiter aufzubauen“, erklärt Burckhardt und fügt entschuldigend hinzu: „Wir sind eine kleine Organisation innerhalb von DEKRA. Aber eine wichtige.“



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

STADTFEST

DRESDEN FEIERT

DIE LANDESHAUPTSTADT BEGRÜSST
EINE HALBE MILLION GÄSTE.



STADTFEST

Während der Sachsen Classic Rallye ist Partytime in Dresden. Das Dresdner Stadtfest „Canaletto“ zählt mit über einer halben Million Besuchern jährlich zu den größten Stadtfesten Deutschlands. Vom 15. bis 17. August verwandelt sich die sächsische Landeshauptstadt in eine pulsierende Festivalmeile. Unter dem Motto „Dresden tanzt“ wird ein ganzes Wochenende lang gefeiert und getanzt.

Auf 13 Veranstaltungsflächen mit zwölf Bühnen treten über 1.000 Künstlerinnen und Künstler auf. Von klassischer Musik der Philharmonie bis zu energiegeladenen Streetdance-Performances ist für jeden Geschmack etwas dabei. Das Fest steht für kulturelle Vielfalt, Lebensfreude und eine offene Stadtgesellschaft. Besonders beliebt ist der Theaterplatz mit seiner Hauptbühne und prominenten Live-Acts. Aber auch der Altmarkt, der Schlossplatz und die Neustadt werden zu Hotspots für Musik, Tanz und Begegnung.

DRESDEN TANZT:
EIN FEST FÜR VIEL-
FALT, LEBENSFREUDE
UND GEMEINSCHAFT.

Canaletto ist nicht nur ein Fest für Einheimische – Gäste aus ganz Deutschland und dem Ausland reisen an, um dieses besondere Flair zu erleben. Familienfreundliche Angebote, kulinarische Vielfalt und ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm machen das Event zu einem Highlight für alle Generationen. Dresden zeigt sich dabei von seiner besten Seite – traditionsbewusst und zugleich modern. Die historische Kulisse der Altstadt verleiht dem Fest eine einzigartige Atmosphäre.

Krönender Abschluss ist das große Canaletto-Feuwerkwerk am Sonntag, 17. August, um 21:30 Uhr. Canaletto verbindet Musik, Geschichte und Emotionen zu einem unvergesslichen Erlebnis. Es ist das Wochenende, an dem ganz Dresden tanzt – gemeinsam, kreativ und voller Energie. Die Sachsen Classic Rallye wird mit der Zielankunft am Samstagnachmittag ein Teil der Stadtfest-Inszenierung.





DER GENTLEMAN UNTER DEN GINS

MIT SEINER HARMONISCHEN WACHOLDER-
WÜRZE UND EINER EDLEN LINDENBLÜTEN-
NOTE IST DER LONG HORN GIN DER
„GENTLEMAN UNSERER CLIQUE“.

Der LONG HORN Gin ist eine Referenz an seine Herkunft Leipzig – vor Jahrhunderten von den hier lebenden Slawen Lipsk genannt, der „Linden-Ort“. Die Ursprünge des Gins gehen auf das 17. Jahrhundert zurück. Als Vorreiter gilt die holländische Wacholderspirituose Genever, anfänglich als Arznei kreiert. Über das Militär kam die Spirituose nach England und wurde unter dem Namen Gin schnell zu einem beliebten Getränk.

Gin ist ein klarer Branntwein und bietet viele Variationen. Den vorherrschenden Geschmack liefern die Wacholderbeeren. Bei LONG HORN kommen Lindenblüten, Koriander und Lavendel dazu.



Markant:
die LONG HORN
Gin Flasche.

SAXOPRINT 

**DRUCK &
WERBETECHNIK
ZUM BESTPREIS!**



ONLINE-DRUCK AUS DRESDEN

RIESIGE PRODUKTVIELFALT

MODERNSTE PRODUKTION



Jetzt bestellen
saxoprint.de

ALLE KLASSEN



ROLLENDES MUSEUM

BEI DER SACHSEN CLASSIC RALLYE 2025 GEHT ES NICHT ALLEIN UM DEN GESAMTSIEG. ES WERDEN AUCH DIE GEWINNER IN FÜNF KLASSEN ERMITTELT.

BIS
BAUJAHR
1945



KLASSE 1: Die älteste Klasse reicht von den Anfängen des Automobils bis ins Jahr 1945. Es war die Zeit der Pioniere: von Gottlieb Daimler über Ettore Bugatti bis Ferdinand Porsche.

KLASSE 2: Es ist die Zeit der Massenmotorisierung: mit Ford Taunus, Opel Kapitän und VW Käfer. Die Betuchten fuhren Mercedes-Benz Flügeltürer. Der Porsche 911 löste den 356 ab.



VON
1946 BIS
1965



VON
1966 BIS
1981

KLASSE 3: Für einige Hersteller ist es die Phase der Umbrüche: BMW setzte mit der „Großen Klasse“, dem 2800, ein powervolles Statement. Und der VW Golf löste den Käfer ab. Audi brachte den Quattro.

KLASSE 4: Mercedes brachte den 190 E als Antwort auf den BMW Dreier. Die Bayern präsentierten 1986 den M3 und Audi 1994 den A4.

VON
1982 BIS
1994



VON
1995 BIS
2003



KLASSE 5: Die Klasse der Youngtimer wird immer größer. Viele haben das Zeug zum Klassiker: Lotus baute ab 1995 die Elise, BMW 1999 den Z8, Volkswagen 2001 den Phaeton.



*Herzens-
sache*

LEIDENSCHAFT
VERSICHERT!

WEIL DEIN HERZ DARAN HÄNGT.

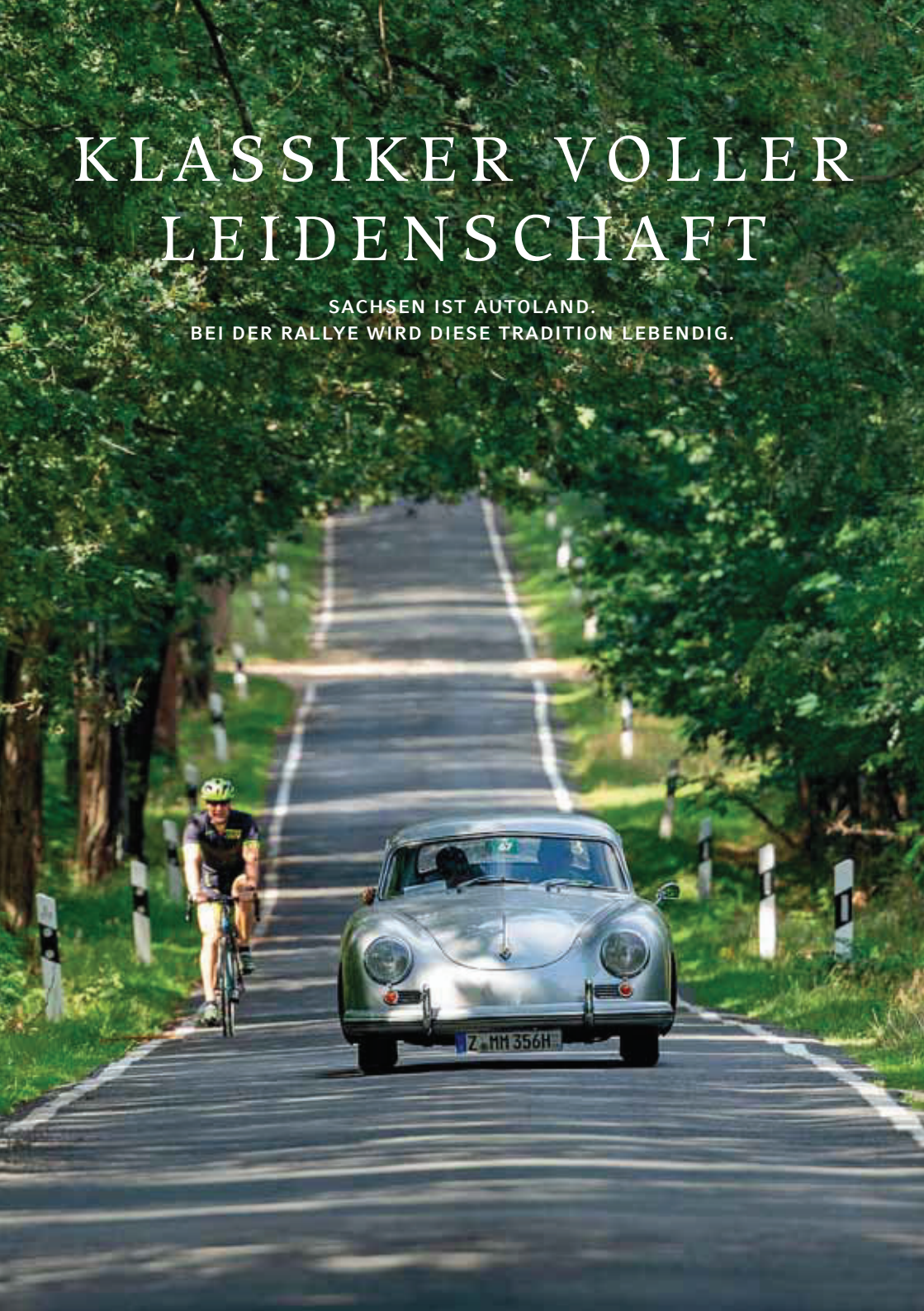
Passgenaue Versicherungslösungen für Oldtimer, Youngtimer, Newtimer und Premiumfahrzeuge.

Sicher. Flexibel. Persönlich.

www.herzessache.eu/dein-herz

KLASSIKER VOLLER LEIDENSCHAFT

SACHSEN IST AUTOLAND.
BEI DER RALLYE WIRD DIESE TRADITION LEBENDIG.





In Sachsen hat der Automobilbau eine lange Tradition. 1900 begann Emil Hermann Nacke mit der Automobilproduktion. In den 1930er-Jahren war Horch mit seinen Luxusmodellen die meistverkaufte Marke in der Oberklasse. Mit der 22. Sachsen Classic Rallye präsentiert die Motor Presse Stuttgart ein faszinierendes rollendes Automuseum. Darunter einige Marken aus Sachsen: Wanderer, Wartburg, Melkus und Trabant. Das älteste Auto im Feld ist ein Bugatti 37 A aus dem Jahr 1927. Das jüngste Modell ist ein Volkswagen Phaeton. Dieser wurde 2003 in der Gläsernen Manufaktur in Dresden gefertigt. Wer im Teilnehmerkatalog blättert, der wird erkennen, welches Spektrum an Automobilen da auf die Reise geht. Und er wird dabei Marken finden, die es längst nicht mehr gibt. Auf Seite 100 finden Sie dazu weitere Informationen.

TEILNEHMER 2025

STEFAN TRAU
RONNY TOLLISZUS



WANDERER W 25

2,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 55 PS, Bj. 1936

DR. ULRIK NIELSEN
DR. PIA NIELSEN



BUGATTI TYPE 37A

1,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1927

WERNER GERADTS
HEIKE GERADTS



FORD A

3,2 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 29 PS, Bj. 1929

FRANZ OLENDER
ANDRÉ SCHNABEL



ROLLS-ROYCE PHANTOM II

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

DR. MARC VOGEL
PROF. DR. RAINER VOGEL



ALFA ROMEO 6C

1,8 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 100 PS, Bj. 1933

OTTO FERDINAND WACHS
BIRGIT PRIEMER



ALVIS FIREBIRD SPECIAL

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

TEILNEHMER 2025

RALF KLAUS
HANS GEORG AHRENS



7

TALBOT LONDON 90AV

2,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 111 PS, Bj. 1933

FRANK HAUN
JAN CONSTANTIN HAUN



8

ALVIS SILVER EAGLE SPECIAL

4,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 137 PS, Bj. 1936

KERSTIN GROSSE
JULIUS GROSSE



9

WANDERER W25K

2,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 54 PS, Bj. 1936

JENS-UWE KELLBERG
FRED MAHRO



10

WANDERER W50 CABRIOLET

2,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 50 PS, Bj. 1936

ANDREAS RENSCHLER
HELMUT SCHEIDL



11

ALVIS SPEED 25 OPEN SPORTS TOURER

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 110 PS, Bj. 1937

ROBERT WÖLFLEIN
HEIDE WÖLFLEIN



12

MERCEDES-BENZ 220

2,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 80 PS, Bj. 1952

TEILNEHMER 2025

ULRICH DETSCHER
ANDREAS LAIDIG



BMW 328 GROSSER WERKMEISTER

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 135 PS, Bj. 1925

STEFAN ALBRECHT HESS
TANIA SCHEUERMANN



JAGUAR XK120 SE OTS

3,4 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 180 PS, Bj. 1953

GREGOR TRAUTMANN
IRMENGARD TRAUTMANN



JAGUAR XK120 DHC

3,4 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 168 PS, Bj. 1953

VOLKER HARTMANN
STEFAN LORENZ



VW TYP 23 BARNDOOR KOMBI

1,1 Liter, 4-Zyl. Boxer, 25 PS, Bj. 1953

JEAN-MARC SOUVIGNIER
TINA SOUVIGNIER



MERCEDES-BENZ 300SL

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 216 PS, Bj. 1955

BERND HANSEN
BEATE HÜBNER



MERCEDES-BENZ 300SL

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

TEILNEHMER 2025

ARTHUR MONSCH
SABINE MONSCH



19

AC ACE BRISTOL

2,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 125 PS, Bj. 1957

MICHAEL SCHUBERT
HENDRIK SCHUBERT



20

WARTBURG 311/2

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

UWE FRECH
JASPER FRECH



21

WARTBURG 313/1 SPORT

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

LEON TRAUTMANN
MARTA SALERNO



22

TRIUMPH TR3

1,9 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 95 PS, Bj. 1958

DR. NORBERT GRIESMAYR
FERDINAND BAUMGARTNER



23

MERCEDES-BENZ 220 S

2,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 110 PS, Bj. 1959

MICHAEL PITSCH
ANNA PITSCH



24

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

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

TEILNEHMER 2025

KURT WOLF
MICHAELA STUMPE-WOLF



PORSCHE 356 ROADSTER

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 90 PS, Bj. 1961

JÖRG SCHUBERT
SEBASTIAN SCHUBERT



AUSTIN-HEALEY 3000 MK II (BN7)

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

HEIKO LANTZSCH
DIANA LANTZSCH



WARTBURG 311/07

1,0 Liter, 3-Zyl.-Reihe, 45 PS, Bj. 1957

MARTIN WENZEL
MARIO WEBER



CADILLAC ELDORADO

6,4 Liter, V8, 345 PS, Bj. 1958

MATTHIAS KÖNIG
COLIN KUNDE



CHEVROLET CORVAIR MONZA

2,4 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 84 PS, Bj. 1963

THILO MÜHLE
SVEN SCHNEIDER



CHEVROLET CORVETTE C2

4,7 Liter, V8, 340 PS, Bj. 1965

Freiberger

augensturm



Freiberger Brauhausfest
9. & 10. August 2025. Komm vorbei!

175 Jahre Freiberger Brauhaus

Wir feiern ein ganzes Jahr lang und blicken mit Stolz auf diese beeindruckende Zeitspanne zurück.

Im Jubiläumsjahr 2025 verlosen wir monatlich attraktive Freiberger Preise und am Jahresende unter allen Teilnehmern eine Simson S51.



Zum Gewinnspiel!
Glück auf & Prost!



Teilnahmebedingungen und weitere Infos unter: www.freiberger-pils.de

TEILNEHMER 2025

MICHAEL BUBE
VIKTORIA BUBE



31

PORSCHE G-MODELL TARGA

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 231 PS, Bj. 1981

BENNO WELLE
MARCUS BOLDT



32

MERCEDES-BENZ SL 300

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

DR. UDO SCHWARZOTT
MARIO BEYER



33

FERRARI 512 TR

5,0 Liter, V12, 428 PS, Bj. 1992

HOLGER BURR
ALEXANDER GOLLE



34

AUDI 80 CABRIO

2,8 Liter, V6, 174 PS, Bj. 1997

AXEL KAUFMANN
VICTOR LUTZ



35

PORSCHE 911/993 CABRIO

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

MARIO ZIMMERMANN
GERLINDE ZIMMERMANN



36

PORSCHE 911 S TARGA

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

TEILNEHMER 2025

DIETMAR ZIMMERMANN
GUDRUN ZIMMERMANN



37

MERCEDES-BENZ E320 CABRIO

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

MARTIN LINNEMANN
MAIK VOGEL



38

FORD MUSTANG GT CABRIOLET

4,7 Liter, V8, 228 PS, Bj. 1966

DIRK SITTNER
ALEXANDER STEIN



39

MERCEDES-BENZ 190 SL

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

LARS DIECKMANN
TIMO DREIKORN



40

PORSCHE 356 B

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

TOBIAS OETTEL
UWE HÄNSEL



41

VW GOLF 1 CABRIO

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

MARCO RUMPF
JONATHAN RUMPF



42

PORSCHE PRE-A TYP CONTINENTAL

1,5 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 60 PS, Bj. 1955

TEILNEHMER 2025

KAI ECKERT
GEORG WARTELSTEINER



CHEVROLET CORVETTE STING RAY

5,3 Liter, V8, 255 PS, Bj. 1964

OLIVER STARKE
NICOLE ISABELL STARKE



AUSTIN-HEALEY 3000 MK3

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 124 PS, Bj. 1966

JENS SEIPELT
SYLKE SEIPELT



VW T1 DOKA

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

MICHAEL SCHWEITZER
JÖRN THOMAS



VOLVO AMAZON

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

MATHIAS MORGENSTERN
HEIKE MORGENSTERN



VW KARMANN GHIA CABRIO

1,5 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 44 PS, Bj. 1967

ANDREAS GÜHMANN
MARC LINDER



FORD OSI 20M TS

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



Du kannst nicht genug bekommen, von unseren Wertungsprüfungen?

Nimm an unserer DEKRA Klassik Challenge, im Rahmen der DEKRA Klassik Tage am 14. September 2025, teil!

Sei dabei und stelle dein fahrerisches Können bei spannenden Sonderprüfungen unter Beweis. Mit Nervenstärke, präzisiertem Fahrgefühl und einer konstanten Leistung hast du die Chance, als Team ganz vorn um den Sieg zu fahren.

Als Gewinn winken Startplätze erstklassiger Rallye-Veranstaltungen im Jahr 2026! Mit dem **Code elbflorenz25** gibt es **50€ Rabatt** auf das Startgeld

Wann Sonntag, 14. September 2025, 09:00 Uhr
Ort DEKRA Lausitzring, Lausitzallee 1, 01998 Klettwitz
Kontakt 035754 33733
E-Mail lausitzring@dekra.com

www.dekra-lausitzring.de

TEILNEHMER 2025

CARSTEN NEUGEBAUER
ALEXANDRA FISCHER



49

CHEVROLET IMPALA CABRIO

5,0 Liter, V8, 200 PS, Bj. 1968

HORST LANGEL
DR. GERHARD ADLER



50

MERCEDES-BENZ 280 SL

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

BJÖRN GRÄMER
HANS-JÜRGEN GRÄMER



51

BMW 2000 CS

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1968

PETER WEIDINGER
THOMAS WINDICH



52

PORSCHE 911 TARGA

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

SUE VAN BÖMMEL
KRIEMHILD BANNIER



53

VW KÄFER

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

DIETER MAAR
THOMAS HERTEL



54

VW SCIROCCO TS

1,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 85 PS, Bj. 1974

TEILNEHMER 2025

CARSTEN SCHMIDT-KIPPIG
ANGELIKA HORN



55

BMW 3,3 LI

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

THOMAS BREITKOPF
RALF MAU



56

BMW M 635 CSI

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

DR. STEFFEN ROEHN
MARC ROEHN



57

MERCEDES-BENZ 280 SL

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

CHRISTIAN KAISER
YETKIN YILMAZ



58

MERCEDES-BENZ 280 SL

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

BERND OSTMANN
FRANK KLAAS



59

BMW E3 2800

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

DR. CHRISTIAN ZSCHOCKE



60

BMW E3 3.0S

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

TEILNEHMER 2025

HARALD KIRTZECK
KATHARINA BARKER



61

FIAT 124 SPORT COUPÉ

1,4 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1971

MARKUS DREISSIG
MARCEL GUTTSCHAU



62

VW KÄFER 1302 CABRIO

1,6 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 50 PS, Bj. 1971

CHRISTIAN SCHÄFER
NACÉRA SCHÄFER



63

MERCEDES-BENZ 280 SL

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

JÖRG AUF DER HEIDE
ROBERT DEAN SEIDEL



64

MERCEDES-BENZ 190 SL

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

PHILIPP MAINDOK
KATHLEEN KLAWA



65

CITROËN GSA (GENEX DDR)

1,9 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 65 PS, Bj. 1981

HARALD BUSSHARDT
HANS-JÖRG NEUMAN



66

PORSCHE 996 CARRERA CABRIO

3,4 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 300 PS, Bj. 2001

LONG HORN

HANDCRAFTED LIPSK DRY GIN

LEIPZIG · SINCE 1923

Coriander

Juniper

Lime Blossom

Lavender



LOCALLY MADE – LIPSK FLAVOR

TEILNEHMER 2025

LARS POBERZIN
RICHARD KRÄHE



67

OPEL MANTA 1600 S

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

PAUL EHRHARDT
MICHELLE LEFFIN



68

LADA 2101

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

HANS-PETER VAN DORP
GERHARD HIESTAND



69

ISO GRIFO

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

DR. TONY VANDEBROEK
DR. PHILIPPE GROOTEN



70

PORSCHE 911 E

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

PATRICK ALTMAN-JOHL
CARL HUBERTUS ALTMANN



71

MELKUS RS 1000

0,9 Liter, 3-Zyl.-Reihe, 70 PS, Bj. 1974

WILKO RÖSEL
THILO PANZ



72

TRIUMPH TR 6

2,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 111 PS, Bj. 1974

TEILNEHMER 2025

HELMUT GÖGGL
JOHANNES SCHUG



73

VOLKSWAGEN 181

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

SÖREN POLSTER
CASSIAN-GABRIEL POLSTER



74

MELKUS RS 1000

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

MARTIN BRUNE
THOMAS APPEL



75

CITROËN DS 20 PALLAS

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1969

HOLGER KUCHENMÜLLER
ANNETTE WAGNER



76

IFA TRABANT 1.1 CABRIO

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

CHRISTIAN SCHWAMBERGER
SEBASTIAN SINGER



77

VW 1303 CABRIOLET

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

HARTMUT SCHIMMEL



78

PORSCHE 911 CARRERA 3.2

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

TEAM VOLKSWAGEN



79

VW DERBY

1,1 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 50 PS, Bj. 1977

TEAM VOLKSWAGEN



80

VW GOLF 2 GL

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1988

TEAM VOLKSWAGEN



81

VW POLO 1

0,9 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 40 PS, Bj. 1975

TEAM VOLKSWAGEN



82

VW POLO 2 FORMEL E

1,1 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 50 PS, Bj. 1983

TEAM VOLKSWAGEN



83

VW POLO 2 G40

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 113 PS, Bj. 1992

TEAM VOLKSWAGEN



84

VW POLO 2 GT

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 55 PS, Bj. 1989

Tickets und Infos
glaesernemanufaktur.de



Die Gläserne Manufaktur von Volkswagen in Dresden
Erlebniswelt. Fertigung. Beratung. Auslieferung. Probefahrten. Gastronomie.



Tauchen Sie ein in die Welt der Elektromobilität - mit einem Besuch unserer rund 83.000 m² großen Fertigungs- und Erlebniswelt. Den besten Einblick erhalten Sie auf einem geführten Rundgang durch die Fertigung des ID.3 - von Montag bis Samstag.



TEAM VOLKSWAGEN



85

VW POLO 3 HARLEKIN

1,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 45 PS, Bj. 1995

TEAM VOLKSWAGEN



86

VW 411 LE

1,7 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 80 PS, Bj. 1971

TEAM AUTOSTADT



87

VW GOLF S-MODELL FIRE&ICE

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1990

TEAM AUTOSTADT



88

AUDI 50

1,1 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 60 PS, Bj. 1974

MARKUS WINKELHOCK
TOBIAS KUSCH



89

PORSCHE 911 TARGA

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

ANDREAS GABRIEL
STEPHANIE SCHULZ



90

MERCEDES-BENZ 500 SL

4,9 Liter, V8, 159 PS, Bj. 1983

MATTHIAS NEUBERT
FRANK MEDING

91



WARTBURG 353 W

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

HANS SCHLICKUM
PAULA SCHLICKUM

92



MERCEDES-BENZ 450 SL

4,5 Liter, V8, 180 PS, Bj. 1979

ACHIM HEISLER
SUSANNE HEISLER-KUCZKA

93



MERCEDES-BENZ 450 SLC 5.0

5,0 Liter, V8, 240 PS, Bj. 1980

JASCHA JACOBS
PAULINE JACOBS

94



PORSCHE 911 CARRERA TARGA

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

WOLFGANG KIESSLING



95

ROBERTO DE LA CRUZ PAREDES
INES DE LA CRUZ PAREDES

96



MERCEDES-BENZ 220 SEB/C

2,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1962

TEILNEHMER 2025

MATTHIAS MORGENSTERN
ISABELLÉ SCHUNK

97



PORSCHE 3.0 CARRERA (TARGA)

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

THOMAS JARITZ
MICHAELA JARITZ

98



MERCEDES-BENZ 300 SL

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 188 PS, Bj. 1986

STEFAN ZECH-OSBERGHAUS
NICOLE OSBERGHAUS



99

PUCH 230 GE

2,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 85 PS, Bj. 1992

GÜNTER PETERS
LUTZ GEYER



100

PORSCHE 911/993

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

JENS HOHENBILD
BETTINA PETSCH



101

TALBOT MATRA MURENA

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

WOLFGANG BRASS
FRANK HOLTHAUS



102

ALPINE A310 V6

2,7 Liter, V6, 150 PS, Bj. 1982

Metallverarbeitung mit innovativer Technik



P&S Metalltechnik GmbH
Kleine Ringstraße 13
09569 Oederan

Telefon: +49 37292 296-0
Internet: www.pusmetall.de

TEILNEHMER 2025

HOLGER RÖSEL
MARTIN RÖSEL



103

FERRARI MONDIAL QV

3,0 Liter, V8, 242 PS, Bj. 1982

CHRISTIAN KÖPPEN
GABI KÖPPEN



104

VW GOLF GTI

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

DIETMAR GORNIG
STEPHAN HINZE



105

AUDI URQUATTO

2,1 Liter, 5-Zyl.-Reihe, 200 PS, Bj. 1983

RICO HEINRICH
LEONI-SHIRIN HEINRICH



106

MERCEDES-BENZ 280 SL

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

REINHARD KLEISSLER
MONIKA KLEISSLER



107

BMW 745IA EXECUTIVE

3,4 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 252 PS, Bj. 1985

STEFAN KUNZE
SABINE KUNZE



108

BMW M3 (E30) EVOLUTION

2,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 220 PS, Bj. 1988

TEILNEHMER 2025

CHRISTIAN SIMCHEN
TOBIAS SCHNEIDER-KORT



109

MASERATI BITURBO SPYDER

2,0 Liter, V6, 180 PS, Bj. 1986

OLIVER HAUSCHILD
DANIELA HAUSCHILD



110

VW GOLF MK II GTI 16V

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 129 PS, Bj. 1987

TEAM UNITED CHARITY



111

BERND THERRE
TAMARA VEITH



112

PORSCHE 944 S2

3,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 211 PS, Bj. 1988

CHRISTOPH V. BERG
FELIX V. BERG



113

PORSCHE 911 CARRERA

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

FRANZ REICHEL
JOSEF ELSENSOHN



114

TRABANT P 601S

0,6 Liter, 2-Zyl.-Reihe, 26 PS, Bj. 1989

TEILNEHMER 2025

CHRISTOPH BARTHEL
EDGON BARTHEL



PORSCHE 944 TURBO

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

ROBERT WIEST
DR. ANNA W.-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

GERD GEBAUER



VW T3 CARAVELLE C

2,1 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 95 PS, Bj. 1989

DR. JÖRG PFEIL
ULRIKE PFEIL



ARDEN (JAGUAR) AJ7

5,3 Liter, V12, 295 PS, Bj. 1990

ALEXANDER RAABE
ESTHER DRESCHER



PORSCHE 911 CARRERA 2/964

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 300 PS, Bj. 1990

TEILNEHMER 2025

TEAM DDV –
SÄCHSISCHE ZEITUNG



121

ANDREAS KLINKMÜLLER
MARTIN SCHÜTZ



122

BMW E30 320I

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

PETER SESSLER
CORNELIA KAUFMANN

123



BMW M3 E30 CABRIO

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

CONRAD TÖPFER
HAJO RIESENBECK



124

TRABANT 1.1

1,6 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 100 PS, Bj. 1991

KAI KLAUDER
ROUVEN SCHMITT



125

MERCEDES-BENZ SPRINTER TOURER

2,8 Liter, 5-Zyl.-Reihe, 122 PS, Bj. 1995

DR. CONSTANZE RANNACHER
THOMAS RANNACHER



126

MERCEDES-BENZ 300 SL-24

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 230 PS, Bj. 1992

TEILNEHMER 2025

DR. DIRK STEINER
MAXIMILIAN STEINER



127

JAGUAR XJS CABRIO

6,0 Liter, 12-Zyl.-Reihe, 300 PS, Bj. 1995

IMMANUEL KUTSCHERA
JUTTA KUTSCHERA



128

MERCEDES-BENZ SL 500

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

STEPHAN LUCHT
ISABELLA LUCHT



129

LANCIA KAPPA COUPÉ 3.0 V6 24V

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

DR. THOMAS RYZLEWICZ
HEINZ BÜHLER



130

MERCEDES-BENZ SLK 230

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

CHRISTIAN OERTLI
PATRICIA A. C. GREISL



131

LOTUS ELISE

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1999

HANS PANKL
HANS PANKL JUN.



132

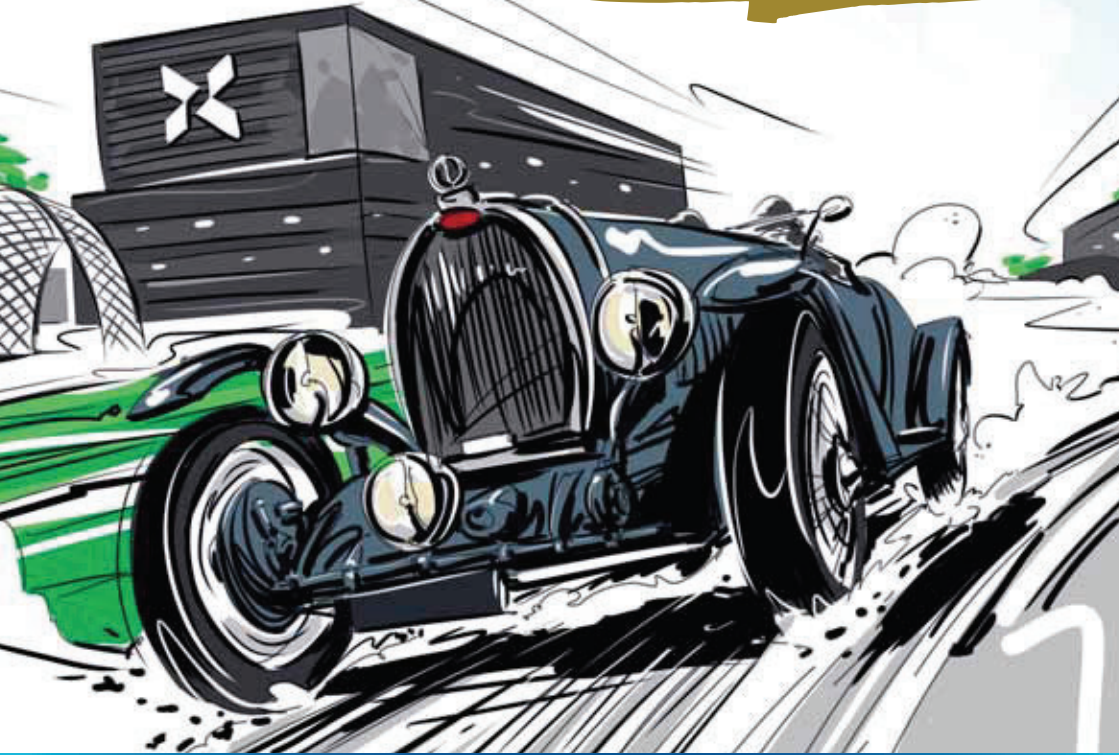
VW PHAETON

6,0 Liter, V10, 386 PS, Bj. 2003



HIGHLIGHTS DER RALLYE

- * Start und Ziel GRIDX *
- * Steyr Museum Massen *
- * Zieleinlauf Place Guillaume II *



12.-13. SEPTEMBER 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.luxembourg-classic.de

MARKEN VON EINST

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



AC ACE BRISTOL

Der Mechaniker John Weller und der Metzger John Portwine begannen 1904 mit dem Bau eines Dreirad-Lieferwagens, eines Autocarrier, woraus der Firmenname AC stammt. Bekannt wurde das britische Unternehmen durch den 1953 vorgestellten AC Ace, einen offenen Sportwagen mit Gitterrohrrahmen. Er bildete später die Basis für den AC Cobra.

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 noch der Sprite.

LÄNGST VERGESSEN



ISO

Entstanden ist Iso aus der Mailänder Firma Isothermos, die Kühlschränke und Motorroller produzierte. 1953 brachte Iso einen Kleiwagen auf den Markt, der auch von BMW in Lizenz als Isetta gebaut wurde. Erst 1962 kam dann der Iso Rivolta, ein Sportwagen, der die Handschrift Giugiaros trug. Besonders bekannt wurde der Grifo, den Bertone entwarf. Ein zweisitziger Sportler, der von einem 5,5 Liter Chevrolet-Motor angetrieben wurde. 1975 wurde Iso von der amerikanischen Firma Ennezeta übernommen.

MELKUS

Der Dresdener Ingenieur und Motorsportler Heinz Melkus konstruierte 1969 ein Mittelmotor-Sportcoupé. Der Melkus RS basierte auf dem Wartburg 353 und hatte einen Zweitakt-Dreizylindermotor mit knapp einem Liter Hubraum. 1972 bekam der Sportwagen einen Motor mit 1,1 Liter Hubraum.





TALBOT

Gegründet 1903, führt die Clement Talbot Ltd. den Markennamen bis zur Gründung der STD (Sunbeam-Talbot-Darracq) 1919. Bis 1938 wurden von der Rootes-Gruppe verschiedene Touren- und Sportwagen gebaut. Chrysler England reaktivierte den Namen 1980 zusammen mit Simca, Matra und Sunbeam. 1981 ging der Name an PSA Peugeot-Citroen – und verschwand.



TRABANT

Nach dem Krieg wurden im Audi-Werk Reparaturen durchgeführt, bis die Besatzungsmacht die Auto-Union Konstruktion F8 und F9 freigaben. Die Karosserien aus Holz und Kunstleder waren sehr teuer. Deshalb baute man später Holzgerippe mit Kunstharzbeplankung. 1955 ging der P70 Zwickau in Serie. Die Bodengruppe entstand im ehemaligen Horch-Werk, Karosseriebau und Endmontage erfolgten bei Audi. Die beiden Werke firmierten unter VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau. 1964 entstand der Typ 601, er erreichte eine Stückzahl von über 2,5 Millionen.



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.

LÄNGST VERGESSEN



WANDERER

Wanderer baute bereits Fahrräder und Motorräder, als 1913 das erste Auto präsentiert wurde: der Typ 5/12 PS, der als „Puppchen“ sehr erfolgreich war. Es folgten einige größere Modell, an deren Entwicklung auch Ferdinand Porsche beteiligt war. 1932 kam die Automobilabteilung von Wanderer zur Auto Union. 1942 endete die Produktion.



WARTBURG

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

CLASSIC RALLYES 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 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.





GTÜ-Team Seipelt

Unsere amtlichen Leistungen:

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

Öffnungszeiten Prüfstelle:

Montag – Freitag: 9.00 -18.00 Uhr
Samstag nach Vereinbarung

Gerne sind wir Ihr Ansprechpartner
rund ums Kraftfahrzeug!

Ingenieurbüro Seipelt GmbH

Portitzer Straße 65 A
04425 Taucha

Fon: 034298 67321
www.gtue-seipelt.de

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

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.

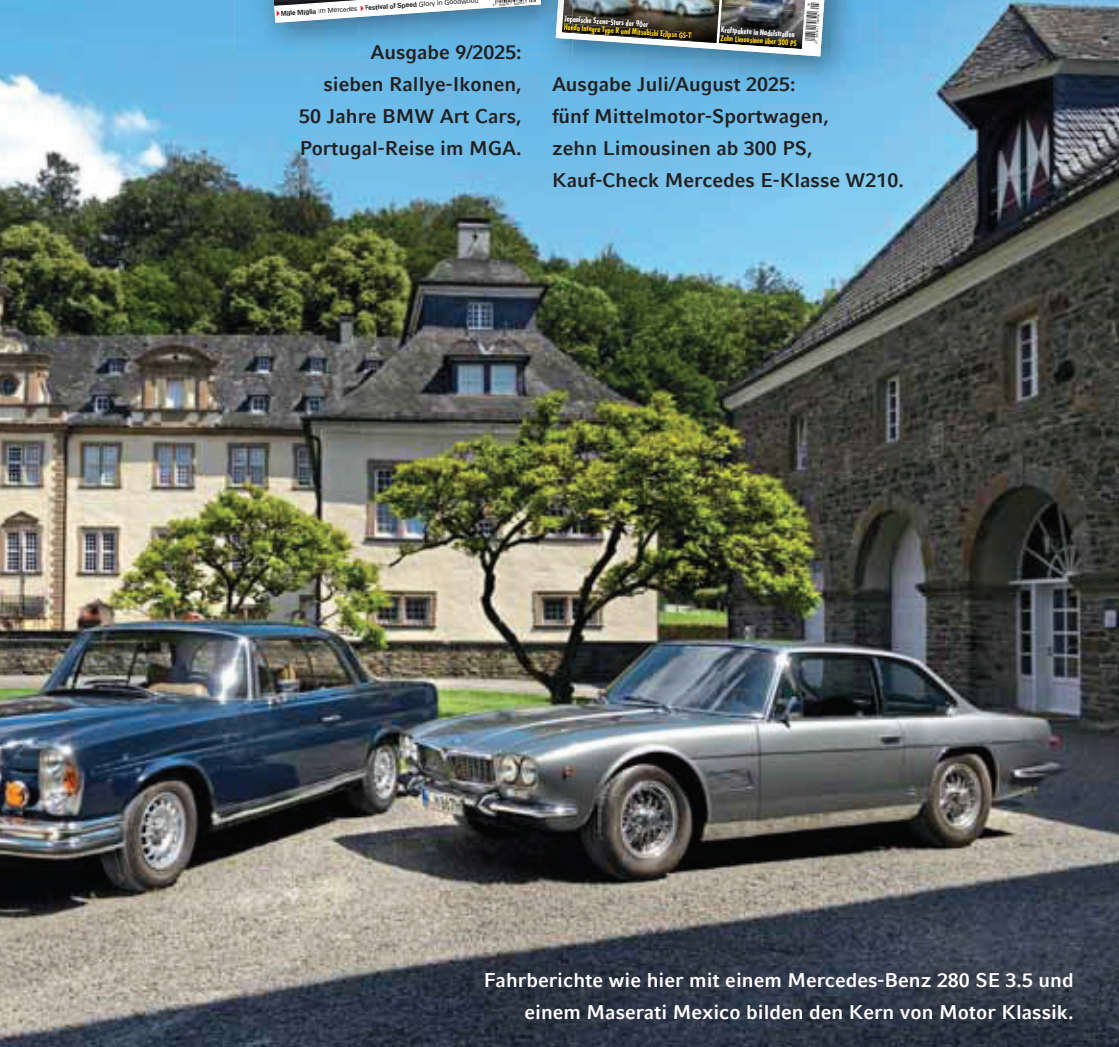
Beiden Magazinen gemein und gewissermaßen zu deren DNA gehörend ist das Thema Fahrbericht, ähnlich wie bei der älteren Schwester auto motor und sport. Jedes Auto, egal ob Ente und Renault 4 oder Mercedes S-Klasse und Rolls-Royce Silver Shadow, wird von den Redakteuren selbst gefahren und beurteilt – 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 9/2025:
 sieben Rallye-Ikonen,
 50 Jahre BMW Art Cars,
 Portugal-Reise im MGA.

Ausgabe Juli/August 2025:
 fünf Mittelmotor-Sportwagen,
 zehn Limousinen ab 300 PS,
 Kauf-Check Mercedes E-Klasse W210.



Fahrberichte wie hier mit einem Mercedes-Benz 280 SE 3.5 und einem Maserati Mexico bilden den Kern von Motor Klassik.

MOTOR KLASSIK UND YOUNGTIMER

„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, 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
Kaufratgeber 2025.

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



NetZero

BULLI



ALWAYS AN IDEA AHEAD



[SYNFUEL.CAC-CHEM.DE](https://synfuel.cac-chem.de)

PARAFUEL
TRANSFORMATION OF ENERGY



[PARA-FUEL.COM](https://para-fuel.com)

STAY CLASSIC. DRIVE CLEAN.
Ein Klassiker der weiter denkt:
2 Antriebe, 1 Ziel – Klimaneutral

INTERESSIERT?

WENN LEIDENSCHAFT SPUREN HINTERLÄSST

ABSCHIED VON UNSEREM RALLYE-LEITER DIRK JOHAE.

Dirk Johae war ein Mann mit vielen Talenten: Sportfunktionär, Streckensprecher, Moderator, Pressesprecher, Rallye-Leiter. Vor allem aber war er Journalist. Sein Herz hing am Oldtimer und am historischen Motorsport. Und er suchte stets nach der Geschichte hinter der Geschichte. „Es reichen wenige Zutaten, ein Foto und ein paar Fakten, um eine Geschichte und Bilder entstehen zu lassen. Bald hatte ich das Gefühl, dass es zu jedem Auto solche Geschichten geben müsste – Geschichten, die über das rein Technische hinausgehen“, so seine Devise.

Am meisten beeindruckten ihn die Geschichten hinter den Autos aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts. Und er versprach: „Ich jedenfalls versuche, diese Oldtimer-Urerlebnisse so lange wie möglich in Erinnerung zu erhalten.“ Das galt auch für seine Helden der Renn- und Rallye-Szene. Er mochte Typen wie Hans-Joachim Stuck oder Walter Röhrl, die kein Blatt vor den Mund nehmen und immer gut sind für einen starken Spruch. Rennhelden mit hohem Unterhaltungswert eben.



Am 20. Juni 2025 haben wir viel zu früh nicht nur einen sehr sympathischen und lieben Kollegen, sondern einen großen Geschichten-Erzähler verloren.

DIRK JOHAE WAR KEIN LAUTER MENSCH.
ABER WAS ER GESAGT UND GESCHRIEBEN HAT,
DAS HATTE GEWICHT.



TÜV SÜD ClassiC

Wir kennen sie alle!

Unsere gesetzlichen Leistungen:

- Oldtimergutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens
- Hauptuntersuchung (HU)
- Änderungs- und Vollgutachten

Unsere weiteren Leistungen:

- Datenblatt-Service sowie ein Old-/Youngtimer-Archiv
- Wertgutachten für Old-/Youngtimer
- Wiederaufbauwertgutachten für Old-/Youngtimer
- Schadengutachten für Old-/Youngtimer



Jetzt Termin vereinbaren
www.tuvsud.com/hu-termin

DANK & VORSCHAU



VIELEN DANK AN DIE HELFER

EIN GROSSES DANKESCHÖN AN ALLE ENGAGIERTEN HELFERINNEN, HELFER UND MITWIRKENDEN, DIE MIT IHRER TATKRÄFTIGEN UNTERSTÜTZUNG DIE 22. SACHSEN CLASSIC RALLYE ZU EINEM UNVERGESSLICHEN ERLEBNIS MACHEN.



DAS BESTE ZUM SCHLUSS

UNSERE RALLYE-REISE 2025 ENDET IN LUXEMBURG.



5. LUXEMBOURG CLASSIC RALLYE

12.-13. SEPTEMBER 2025

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

www.luxembourg-classic.de

RedAnts®

CarSystems GmbH

VDA 6.2:2017

→ Sortier- und Nacharbeiten

→ Sichtprüfungen

→ Erstellen von kompletten Q-Gates

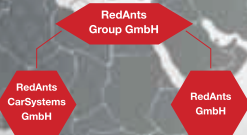
→ End-of-Line Kontrollen

→ Engineering Service

→ Residententätigkeit

ISO-Norm 9001:2015

→ Farbabstimmung/Color Matching



Ihr Partner für die Automobilindustrie



RedAnts CarSystems GmbH

Poststraße 17 | 04158 Leipzig

☎ +49 (0)341 602 495 24 📠 +49 (0)341 602 495 25 ✉ leipzig@redants.de 🌐 redants carsystems.de



50 Jahre POLO

