

27. SILVRETТА CLASSIC

RALLYE MONTAFON

3. BIS 5. JULI 2025



OFFIZIELLES PROGRAMM
TEAMS • AUTOS • STRECKEN • ZEITPLAN

www.silvretta-classic.de



THE WHOLE STORY



Where heritage meets craftsmanship.
Mercedes-Benz Classic Center.

DISCOVER
MORE





INHALT

Grußworte	4
Dank an unsere Partner	10
Zeitplan: Der Ablauf im Detail	12
Porträt Ernest Hemingway:	
Das Montafon feiert einen berühmten Besucher	14
Das sollte man wissen	20
Montafoner Klassiker	24
Emil Frey Gruppe: Das Zauberwort heisst Vertrauen	32
Union Glashütte: Sieger-Uhren	38
30 Jahre Reller Automobile	40
Allgemeiner Schnauferl Club feiert Geburtstag	42
Die Gewinner der Silvretta Classic ab 1998	44
Die Highlights der Silvretta Classic 2025	52
Alle Klassen 2025: Rollendes Museum	68
Die Autos und Teams der 27. Silvretta Classic	70
Längst vergessen: Marken von einst	102
Nachhaltigkeit im Motorsport	104
Interview: Content Creator Madeleina Schwantes	106
Die faszinierende Welt der klassischen Autos	108
Vielen Dank an die Helfer	112
Vorschau	114

IMPRESSUM

Redaktionelle Leitung Programmheft:

Bernd Ostmann

Koordination Programmheft:

Monika Brenner

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

Fotos: Archiv Reller, Kyvalova, Kramer,
Emil Frey, Boden, Schenk, Montafon
Tourismus; Artur Rivas, Thomas Kurz,
Hans-Dieter Seufert, Getty Images, John F.
Kennedy Presidential Library and Museum

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 Silvretta Classic Rallye Montafon
ist eine Veranstaltung der
Motor Presse Stuttgart**

Leitung Geschäftsbereich Event:
Bert Brandenburg

Sportliche Leitung: Joe Elsensohn

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

Streckenplanung & Genehmigung:
Joe Elsensohn

Streckensicherung: RC Klostertal

Roadbook: Jens Meinig

Fahrerverbindungsmann: Stefan Nowack

Zeitnahme: René Fritzsche

Auswertung: Leo Wilhelm

Streckensprecher: Andreas Hoffmann-
Sinnhuber, Bernd Vorbank

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart.

Erscheinungsjahr der Rallye 2025.

MIT TRADITION & EMOTION

WILLKOMMEN ZUR SILVRETTA CLASSIC 2025

Es ist mir eine große Freude, Sie zur 27. Silvretta Classic Rallye im Montafon willkommen zu heißen. Wenn sich der Klang klassischer Motoren mit der eindrucksvollen Bergkulisse unserer Region vereint, dann ist es wieder Zeit für ein Motorsportereignis der besonderen Art – stilvoll, traditionsreich und voller Emotionen.

Die Rallye startet in Partenen beim Vallülasaal – einem Ort, der wie kein zweiter für den Auftakt dieser einzigartigen Veranstaltung steht. Von dort aus geht es über unsere kurvenreichen Alpenstraßen, stets begleitet von der Begeisterung der Zuschauer an der Strecke. Ein ganz besonderes Highlight ist der Zieleinlauf am Freitag beim traditionellen Därfli-Fest in Gaschurn. Diese Veranstaltung hat sich über die Jahre zu einer festen Institution entwickelt und verbindet motorsportliche Leidenschaft mit geselliger Atmosphäre. Nicht minder eindrucksvoll ist der Zieleinlauf am Samstag in Schruns. Die Begeisterung, mit der Einheimische und Gäste dort die Ankunft der Fahrzeuge feiern, ist jedes Jahr ein emotionaler Höhepunkt.

Ein herzliches Dankeschön gilt allen, die dieses Ereignis möglich machen: den Organisatoren sowie den Helferinnen und Helfern. Auch ich bin ein Liebhaber historischer Fahrzeuge und freue mich jedes Jahr aufs Neue, Teil dieser besonderen Tage sein zu dürfen.

Ich wünsche allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine sichere Fahrt, viel sportlichen Erfolg – und eindrucksvolle Tage im Zeichen der Automobilkultur inmitten der wunderbaren Bergwelt des Montafon.



DANIEL SANDRELL
Bürgermeister
Gaschurn/Partenen,
Standesrepräsentant
Montafon

IHR DANIEL SANDRELL



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



BELISAR

UNION
GLASHÜTTE/SA.



Fachgeschäft für Uhren und Schmuck

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

Onlinehandel Watchpapst
+49 (0)661.51230
www.watchpapst.de



Offizieller Union Glashütte Onlinepartner

FASZINATION SILVRETTA CLASSIC 2025

Zum bereits 27. Mal heißt es vom 3. bis 5. Juli 2025 im Montafon: Start frei für automobile Klassiker und zeitlose Eleganz! Die Silvretta Classic Rallye Montafon hat sich über viele Jahre hinweg als ganz besonderes Highlight etabliert – nicht nur für Liebhaber historischer Fahrzeuge, sondern auch für all jene, die Technikgeschichte, Landschaftsgenuss und Gastfreundschaft miteinander verbinden möchten.

Die Montafon Tourismus GmbH und das Medienhaus Motor Presse Stuttgart bringen eine beeindruckende Vielfalt von Oldtimern auf die Straßen unserer Region. Diese Fahrzeuge sind rollendes Kulturgut und begeistern durch ihre Individualität, ihre Ästhetik und die Geschichten, die sie erzählen.

Die Rallye verbindet Menschen, schafft Begegnungen über Generationen hinweg und lenkt den Blick auf das Besondere – auf das Zusammenspiel von Natur, Technik und gelebter Tradition. Unser Dank gilt allen, die mit Leidenschaft, organisatorischem Geschick und großem Einsatz zum Gelingen dieser Veranstaltung beitragen.

Wir wünschen allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine gute, sichere Fahrt – sowie allen Besucherinnen und Besuchern unvergessliche Erlebnisse im Montafon.



MARTINA RÜSCHER,
MBA MSC
Sportlandesrätin



MAG.
MARKUS WALLNER
Landeshauptmann

**IHRE MARTINA RÜSCHER
UND IHR MARKUS WALLNER**



IHR
DAHEIM IN
DEN BERGEN

Sporthotel
Silvretta Montafon





BIRGIT PRIEMER

Chefredakteurin auto motor und sport

Jedes Mal, wenn ich anlässlich der Silvretta Classic in das Tal Montafon einbiege, bekomme ich Gänsehaut: Das Alpenpanorama, die idyllischen Ortschaften, die vielen kleinen Kirchen und die traumhaften Sträßchen inklusive der legendären Hochalpenstraße sind die Vorboden einer einzigartigen Veranstaltung.

Die Silvretta Classic bietet an drei Tagen ein automobiles Schaulaufen, das weltweit einzigartig ist und viele Menschen an der Strecke fasziniert, die extra für die Silvretta vorbeischauen. Dabei geht es in den vielen ausgeklügelten Wertungsprüfungen um Präzision und Gleichmäßigkeit, welche die Teilnehmer und Teilnehmerinnen im Idealfall auf die vordersten Plätze dieser hochkarätig besetzten Rallye katapultiert. Doch am Ende des Tages steht nicht das Endergebnis im Vordergrund. Es geht darum, Spaß zu haben und die Zeit mit Gleichgesinnten über eine Gesamtdistanz von 600 Kilometern zu genießen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß!

IHRE BIRGIT PRIEMER



BERT BRANDENBURG

Leitung Geschäftsbereich Event

Die 27. Silvretta Classic ist unsere traditionsreichste Oldtimer-Rallye und findet im schönen Montafon statt. Jährlich zieht sie begeisterte Automobilliebhaber aus aller Welt an, die historische Fahrzeuge in einer atemberaubenden Bergkulisse erleben möchten. Die Rallye führt auf malerischen Strecken vom Start in Partenen durch die Silvretta-Region, vorbei an beeindruckenden Gipfeln, glitzernden Seen und charmanten Dörfern. Dabei stehen Wertungsprüfungen, Fahrspaß und die Pflege automobilhistorischer Schätze im Mittelpunkt. Die Teilnehmer haben die Gelegenheit, ihre Klassiker zu präsentieren und die Faszination vergangener Zeiten zu spüren. Die Silvretta Classic verbindet sportliches Fahren im Walser-, Lech- oder Tannheimer Tal mit kulturellen Highlights und bietet ein einzigartiges Erlebnis für Fahrer, Beifahrer und Fans. Mit ihrer Mischung aus Tradition, Natur und Leidenschaft ist sie ein Highlight im Kalender aller Oldtimer-Enthusiasten und ein unvergessliches Event, das die Schönheit der Alpen mit der Geschichte des Automobils verbindet.

Genießen Sie unsere Rallye.

IHR BERT BRANDENBURG

Ihr Fels in der Brandung.

W&W württembergische

Wir wünschen
allen Teilnehmern
eine unfallfreie
Fahrt.

Das Beste für Ihren Schatz.

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



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

SPONSOREN



HERZLICHEN DANK

AN ALLE SPONSOREN, UNTERSTÜTZERINNEN UND
UNTERSTÜTZER – AN INSTITUTIONEN, GEMEINDEN,
VEREINE UND UNTERNEHMEN, DIE MIT HERZBLUT,
ENGAGEMENT UND VERTRAUEN DIE
27. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON
MÖGLICH MACHEN.

OHNE SIE UND DER VERBUNDENHEIT ZUR REGION MONTAFON
WÄRE DIESE TRADITIONSREICHE RALLYE NICHT MÖGLICH.



SPONSOREN



Emil Frey Deutschland



PROGRAMM

VON DER AKKREDITIERUNG BIS INS ZIEL

GESAMTDISTANZ: 635 KILOMETER

DIENSTAG 1. JULI 2025

16:00–19:00 UHR Akkreditierung, Technische Abnahme
in Partenen (Vallülasaal)

MITTWOCH 2. JULI 2025

9:30–19:00 UHR Akkreditierung, Technische Abnahme
in Partenen (Vallülasaal)

13.00–14:30 UHR Rallye-Lehrgang in der Markthalle
in St. Gallenkirch | Theorie

14.30–16:00 UHR Rallye-Lehrgang an der Markthalle
in St. Gallenkirch | Praxis

DONNERSTAG 3. JULI 2025

7:30–9:00 UHR Akkreditierung, Technische Abnahme

11:00 UHR Fahrerbriefing Vallülasaal

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

12:01 UHR Start in Partenen zur ersten Etappe
über 140 km

12:39 UHR Silbertal (Busparkplatz)

13:03 UHR Vandans

13:16 UHR Latschau (Lünsersee Kraftwerk)

13:41 UHR St. Gallenkirch (Höhle Bar)

13:48 UHR Gargellen

14:43 UHR Bieler Höhe

15:07 UHR Partenen, Tagesziel





FREITAG 4. JULI 2025

- 07:00 UHR** Startaufstellung in Partenen
Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!
- 07:31 UHR** Start zur zweiten Etappe über 325 km
- 08:06 UHR** St. Anton im Montafon
- 09:08 UHR** Damüls (Sunnegg Lift)
- 09:44 UHR** Schröcken
- 10:39 UHR** Häselgehr
- 11:30 UHR** Mittagsstopp in der Meckatzer Sportalm, Oberjoch (D)
- 13:34 UHR** Balderschwang
- 14:25 UHR** Bödele (Losenpass)
- 14:48 UHR** Hohenems (Schlossplatz)
- 15:05 UHR** Muntlix (Dobler Areal)
- 15:37 UHR** Nenzing (Getzner-Areal)
- 16:04 UHR** Tschagguns (Nordic Center)
- 16:24 UHR** Gaschurn, Tagesziel beim Därlfläsch

SAMSTAG 5. JULI 2025

- 08:00 UHR** Startaufstellung in Partenen
Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!
- 08:31 UHR** Start zur dritten Etappe über 170 km
- 09:40 UHR** Bieler Höhe
- 09:53 UHR** See (Paznauner Oldtimer Club)
- 10:22 UHR** Landeck (Fußgängerzone)
- 11:07 UHR** Flexenpass
- 11:30 UHR** Mittagsstopp im Hotel Apres Post, Stuben am Arlberg
- 13:20 UHR** Nenzing (Liebherr)
- 13:54 UHR** Vandans
- 14:03 UHR** Schruns, Tagesziel am Kirchplatz
Aufstellung der Fahrzeuge vor dem Posthotel Taube

Änderungen vorbehalten! Stand 18. Juni 2025



Foto: Getty Images

MEIN PERSÖNLICHES PARADIES

**DAS MONTAFON FEIERT EINEN GERÜHMTEN BESUCHER:
ERNEST HEMINGWAY – BESTSELLERAUTOR, PULITZER- UND
LITERATURNOBELPREISTRÄGER – UND MONTAFON-FAN.
VOR 100 JAHREN VERBRACHTE ER ZWEI WINTER
IN DER SILVRETTA-REGION.**



Wintersportler:
Ernest Hemingway mit
Ehefrau Hadley und
Sohn John („Bumby“).



Als der Tourismus noch in den
Kinderschuhen steckte: Skikurs bei
der Wiesbadener Hütte, 1925.

Es war die Zeit, als der Tourismus noch ein eher mühsames Unterfangen war. Wir reden über die Winter 1924/25 und 1925/26. Es gab weder Skilifte noch Seilbahnen, keine Pistenpräparation, noch nicht einmal eine ordentliche Transportmöglichkeit für die Urlauber und ihr Gepäck. Trotzdem kam der junge Reporter und Nachwuchsschriftsteller Ernest Hemingway mit seiner Frau und seinem kleinen Sohn nach Schruns.

„Schruns war ein guter Platz zum Arbeiten. Ich weiß es, denn dort hatte ich im Winter 1924/25 das Schwierigste an Umschreiben vor, das ich je gemacht habe, als ich die erste Fassung von „Fiesta“, die ich in einem Lauf von sechs Wochen geschrieben hatte, zu einem Roman umarbeitete“, so der Feriengast.

Daneben genoss er den Winter. „Wir fuhren Anfang Dezember hin und blieben bis beinahe Ostern.“ In einem seiner vielen Briefe schrieb er: „Wir verbringen eine schöne Zeit und sparen Geld.“ In Paris hatte sich der Schriftsteller so recht und schlecht durch Kurzgeschichten und Reportagen für amerikanische Zeitungen durchgeschlagen. Geld war Mangelware, und seine Frau Hadley musste mit Klavierunterricht das Überleben sichern. Ein befreundeter Maler machte ihn auf Österreich aufmerksam. Da könne man noch für kleines Geld leben und arbeiten, so sein Tipp.



Morgens schulterten sie nach dem Frühstück noch im Dunkeln ihre Skier und marschierten die Straße hinauf. „Wir wetteiferten miteinander, wer mit den schweren Lasten steigen konnte, aber niemand konnte sich mit den Trägern messen – unteretzten, mürrischen Bauern, die nur Montafoner Dialekt sprachen und wie Packpferde stetig emporstiegen.“ Oben, wo man die Alpenvereinschütte auf einer Felsplatte neben dem Gletscher errichtet hatte, entledigten sie sich ihrer Lasten. „Sie forderten mehr Geld als den abgemachten Preis und schossen, nachdem sie einen Vergleich zustande gebracht hatten, wie Gnome auf ihren kurzen Skiern hinunter.“

Vor dem Hotel Rössle in Gaschurn:
Gerald Murphy, Ernest Hemingway,
John Dos Passos (von links).

Hemingway (links), Hadley, John Dos Passos
und Freunde vor dem Madlenerhaus.

Man musste auf jeden Berg, von dem man abfuhr, hinaufklettern. „Man stieg mit Seehundfellen auf, die man unter den Skiern angeschnallt hatte. Dadurch bekam man Beine, die zum Abfahren taugten. Hadley hatte schöne, wundervoll kräftige Beine und eine ausgezeichnete Herrschaft über ihre Skier, und sie fiel nicht. Wir kannten alle verschiedenen Schneebeschaffenheiten, und jeder wusste, wie man im tiefen Pulverschnee laufen musste. Hadley und ich fanden Skilaufen herrlich.“

>



Foto: Getty Images



Foto: Montafon Tourismus

Hemingway hatte bereits einen Skilehrer: Walter Lent fand, dass der Spaß beim Skilaufen darin lag, ins hohe Gebirgsland aufzusteigen, wo sonst niemand war und wo es keine Spuren im Schnee gab, und dann über die höchsten Pässe und Gletscher von einer Hütte zur anderen zu laufen.

Wenn es dem Frühjahr zuging, „gab es die große Gletscherabfahrt, glatt und gerade, endlos gerade, wenn unsere Beine es durchhalten konnten: die Knöchel aneinander, liefen wir ganz tief geduckt, überließen uns der Geschwindigkeit und glitten endlos, im stillen Zischen des Pulverschnees. Es war schöner als jedes Fliegen oder sonst irgendetwas, und wir entwickelten die Fähigkeit, es tun zu können und zu genießen, durch die langen Aufstiege mit den schweren Rucksäcken, die wir trugen. Auf dieses Ziel arbeiteten wir den ganzen Winter hin“, so der Tourist der ersten Stunde.

**Hemingway-Büste in Schruns,
vor dem Posthotel Taube.**

Neben den Skitouren genoss Hemingway auch die Jagdausflüge ins Gauertal mit den anschließenden Absackern im Löwen in Tschagguns, wo heute immer noch eine Hemingway-Ecke an den berühmten Gast erinnert. In Schruns in der Taube traf man sich ein- bis zweimal die Woche hinter geschlossenen Fensterläden und verschlossener Tür zur Pokerrunde. Glücksspiel war damals in Österreich verboten, „und ich spielte mit Herrn Nels, dem Hotelbesitzer, Herrn Lent von der Skischule, einem Bankier, dem Staatsanwalt und dem Gendameriehauptmann“.



Foto: Montafon Tourismus

Hemingway verarbeitete seine Erlebnisse im Montafon in seinen Werken. In „Schnee am Kilimandscharo“ erinnert sich seine Hauptfigur Harry ans Madlenerhaus: „Sie waren eine Woche lang eingeschneit, damals im Schneesturm, und sie spielten Karten. Mit immer höheren Einsätzen.“ Karten wurden eigentlich immer gespielt: Wenn es zu wenig Schnee gab, wurde gespielt, und wenn es zu viel gab, wurde gespielt.

Der Roman, der im ersten Winter im Montafon seinen Feinschliff bekam: „Fiesta“.



In der Kurzgeschichte schilderte der Dichter die Winter in der Silvretta-Region: Schnee am Kilimandscharo.



Dafür bekam Hemingway 1953 den Pulitzer-Preis und ein Jahr später den Literaturnobelpreis für ‚Der alte Mann und das Meer‘.



Erschien drei Jahre nach Hemingways Tod: Paris – Ein Fest fürs Leben. Hemingway beschreibt das Montafon als sein „persönliches Paradies“.



Hemingway schwärmte in Paris vom Montafon, von seinem „persönlichen Paradies“. Kein Wunder, dass er im zweiten Winter mit einer reichen Reisegesellschaft erneut ins Montafon kam. Mit dabei war eine junge Dame, die längst ein Auge auf den aufstrebenden Schriftsteller geworfen hatte: Pauline Pfeiffer, Modell und „Vogue“-Redakteurin. Sie wurde seine Freundin. Die Romanze endete damit, dass sich Hemingway scheiden ließ und Pauline ehelichte.

Es folgten zwei weitere Ehen – und eigentlich bediente der Erfolgsautor alle Klischees: Kriegsberichterstatte, Großwildjäger, Hochseefischer, Stierkampf- und Box-Fan – und Frauenheld. So sahen ihn jedenfalls die Medien – und so sonnte er sich auf der Seite des Ruhms. Aber es gab auch eine andere Seite: Alkohol-Exzesse, Selbstzweifel, Depressionen, Schreibblockaden, Potenzängste – Themen, die den erfolgsverwöhnten Lebemann schließlich in den Tod trieben.

Drei Jahre nach seinem Tod erschien sein letztes Buch: „Paris, ein Fest fürs Leben.“ Darin beschrieb er noch einmal die Reise nach Schruns. Und er erinnert sich kurz vor seinem Tod noch einmal an die Trennung von Hadley, seiner ersten Frau: „Es traten neue Menschen tief in unser Leben hinein, und nichts war mehr wie früher. Hadley, die Einzige, die keinerlei Schuld daran trug, kam am Ende gut aus der Sache raus und heiratete einen viel besseren Mann.“



PRÄZISION IST GEFRAGT

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



Schlauchprüfung: Das Vorderrad
startet die Messung.

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



Überraschung in Grün:
Start zur geheimen
Wertungsprüfung.



Hingucker: Mancher trägt die mechanischen
Zeitmesser am Handgelenk.

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

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

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

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

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



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

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

SYMBOLE AUF



DURCHFAHRTSKONTROLLE (DK)

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



VORANKÜNDIGUNG ZEITKONTROLLE

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



ZEITKONTROLLE (ZK)

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



VORANKÜNDIGUNG WERTUNGSPRÜFUNG

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

DER STRECKE



START ZUR WERTUNGSPRÜFUNG (WP)

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

MONTAFONER KLASSIKER

Pass muss sein: Heimo Wittwer, Milco Agueci, Daniel Sandrell, Christian Wachter (von links) und ihre Oldtimer auf der Silvretta-Hochalpenstraße.



AM FUSSE DES SILVRETTA-BERGMASSIVS
ENTWICKELT SICH EINE REGE OLDTIMER-SZENE.

Ist es die geografische Lage des Montafons? Sind es die Kehren der Silvretta-Hochalpenstraße, die schnellen Biegungen nach Gargellen oder die engen, winkligen Sträßchen vom Silbertal nach Bartholomäberg? Jedenfalls haben Straßen im Montafon eine Menge engagierter Automobilisten und Oldtimer-Fans hervorgebracht. Ein prominentes Beispiel ist der ehemalige Porsche-Werksfahrer Rudi Lins. Bergeuropameister 1967 und zusammen mit Helmut Marko im Porsche 908/02 Langheck Dritter in Le Mans 1970. Der Porsche-Händler fuhr in einer Zeit Rennen, als der Rennsport richtig gefährlich war. Viele seiner Kameraden starben. 1971 erklärte der Vorarlberger seinen Rücktritt. Für Porsche fährt er noch den einen oder anderen Oldtimer-Event, aber eigentlich wollte er „nicht mehr schnell um eine Kurve fahren“.



Mit einer automobilen Ikone bei der Nuvolari-Rallye:
Christian und Veronika Schenk im Alfa Romeo 6C 2500 SS Touring.

Bis **CHRISTIAN SCHENK** mit einer verwegenen Idee kam. Der Chirurg aus Schruns wollte mit seinem Bentley 4,5 Litre an einem 24-h-Rennen in Portimão teilnehmen. Er brachte den erfahrenen Lins schließlich zum Rücktritt vom Rücktritt. Dritter Mann im Team war Patrick Ortlieb, Abfahrts-Olympiasieger 1992 und Skiweltmeister 1996, der im Porsche-Cup und bei Langstreckenrennen Erfahrungen gesammelt hatte – und der Autor. Schenk und Ortlieb sind Hünen, Lins und ich eher von kleinerem Wuchs. Um ans Volant zu kommen, musste für uns eine eigene Sitzkonstruktion gebaut werden. Wir schlugen uns tapfer, scheiterten aber am Ende an einer gebrochenen Schaltgabel. „Wir haben guten Sport gezeigt“, resümierte Schenk, der mit seinem braven Bentley bereits ein ganz anderes Abenteuer gemeistert hatte: die Langstrecken-Rallye von Peking nach Paris. In der Zwischenzeit lebt er seine zweite automobilen Leidenschaft aus. Neben dem Engländer kamen die Italiener. Ein moderner Ferrari steht längst in seiner Garage. Und jetzt hat sich ein Alfa Romeo dazugesellt. Ein Juwel von Automobil: ein 6C 2500 SS mit Touring-Karosserie aus dem Jahr 1948, mit dem er im letzten Jahr die Nuvolari Rallye in Italien bestritten hat. >

Beim 24-h-Rennen in
Portimão 2014: das Schenk-
Team mit dem Bentley
aus dem Montafon.



Chirurg von Weltruhm,
Klinikbesitzer und
Flugunternehmer:
Christian Schenk aus
Schruns



Erlesene Klassiker von Jürgen Boden: Ferrari 225 S Spider Vignale und Formel-1-Ferrari 312 B2.

Ein anderer Fan italienischer Automobile ist **JÜRGEN BODEN**. Aufgewachsen im Hotel Adler in St. Gallenkirch, ist er in erster Linie unternehmerisch im Ausland und parallel als Gründer eines Museums moderner Kunst in Wien aktiv. Nebenher pflegt er seit vielen Jahren die Liebe zu historischen Automobilen, die er zu den großen Klassik-Renn-Events ausführt: nach Le Mans, zum Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring, nach Goodwood oder zum Grand Prix Historique nach Monaco. Am Nürburgring, in Monaco oder bei privaten Meetings steuert er den Formel-1-Ferrari 312T5 von Gilles Villeneuve aus dem Jahr 1980 oder den 312B2 von Jacky Ickx aus dem Jahr 1972. Wie Christian Schenk fährt der Hotelier neben den Rundstrecken-Einsätzen aber auch Rallyes, wie die Mille Miglia 2024 in einem Ferrari 225 S Spider Vignale. Der 225 S wurde 1952 bei der Mille Miglia und der Targa Florio eingesetzt. Beim Grand Prix von Monaco 1952 feierte Ferrari mit dem Spider 225 S einen Dreifach-Sieg.



Im Renneinsatz: der Villeneuve Ferrari 315T5 mit Jürgen Boden.



Italo-Fan durch und durch: Milco Agueci und sein Lancia Delta Integrale Evo.

Weit jünger, aber nicht weniger erfolgreich war der Lancia Delta Integrale Evo. Für Lancia holte der Integrale nicht weniger als sechs Marken-Weltmeistertitel. **MILCO AGUECI**, Italiener, der in Genf aufgewachsen ist, fuhr mit dem Evo nicht allein die Silvretta, sondern auch die Luxembourg Classic. Und wenn auf der Silvretta-Hochalpenstraße ein Bergrennen stattfindet, dann ist der Chefkoch des Hotels Grandau im Lancia mit dem Karo-Muster stets dabei.



Hat seinen Traumwagen gefunden: Heimo Wittwer und der BMW 2002 tii aus dem Jahr 1972.

Damit es im Montafon nicht allzu Italo-lastig wird, dafür sorgen **HEIMO WITTEW** und Daniel Sandrell, der Bürgermeister von Gaschurn/Partenen. Wittwers ganzer Stolz ist ein BMW 2002 tii aus dem Jahr 1972. Der Fliesenleger war eigentlich auf der Suche nach einem VW-Bus. Aber dann fand er sein Traumauto, den 2002: „Auch noch mein Baujahr.“

>



Neu im Fuhrpark
von Daniel Sandrell:
Healey MK.III,
Baujahr 1967.

DANIEL SANDRELL hat gerade ein Projekt abgeschlossen, die Restauration eines Healey MK.III Baujahr 1967. Den hatte der Vorarlberger in Holland gekauft. Mit der Restauration hatte er zusammen mit seinem zehnjährigen Sohn Anton begonnen. Schnell musste er erkennen, auf was er sich da eingelassen hatte. „Das war ein Totalschaden“, so der Bürgermeister ernüchtert. In der „Healey Factory“ in Gmunden wurde der Brite dann kernrestauriert. „Die Karosserie bekam sechs Lackschichten und wurde zwischendrin immer wieder geschliffen“, so Sandrell. Auch der Dreiliter wurde von Grund auf erneuert – mit neuen Kolben und neuer Kurbelwelle. Dazu kamen das komplette Fahrwerk und die Elektrik.



Strahlt aus seinem 1302-Käfer-Cabrio: Bürgermeister Daniel Sandrell, der bei der Silvretta 2024 in einem BMW E3 3.3 Li am Start war (rechts).



OLDTIMER-SZENE

Anton war bei den Besuchen des Vaters in Gmunden immer dabei. Und dann durfte der Junior auch noch zusammen mit dem Vater 2024 in einem BMW 3.3 Li an der Silvretta Classic teilnehmen. Seine Leidenschaft für Oldtimer hatte Sandrell bereits Mitte der 90er Jahre entdeckt. Da kaufte er ein Käfer 1302 Cabrio, fuhr es zehn Jahre – und scheiterte schließlich am TÜV. Danach ließ er das Cabrio in der Nähe von Breslau in Polen restaurieren. Neben dem Käfer und dem Healey hat Sandrell auch einen Traktor im Fuhrpark. Ein Traktor gehört in Gaschurn einfach dazu. Einer seiner Bürgermeister-Vorgänger, sein Onkel Heinrich Sandrell, war einer der Mitbegründer und Förderer der Silvretta Classic. Mit seinem alten Steyr-Traktor mit Anhänger gehört er in Gaschurn zum Inventar.



Rarität aus dem Jahr
1959: Der VW Käfer
von Frank Sandrell.

Sein Neffe **FRANK SANDRELL**, der Wirt vom Anton Haus, besitzt keinen Traktor, aber ein besonderes Käfer-Exemplar Baujahr 1959. Den hat der Wirt seit 20 Jahren. Karosserie und der hellblaue Lack sind original. „Ich bin der zweite Besitzer und habe noch die Original-Nummerntafel von einst.“ Besonders stolz ist Sandrell auf die Winker-Blinker in den B-Holmen. Motor und Getriebe hat er vor zwei Jahren überholen lassen. Die Volkswagen-Oldtimer-Dichte in Gaschurn ist frappierend: Klaudia Schönherr, die Wirtin der Tanzbar Höhle in St. Gallenkirch, fuhr 2023 mit ihrem Käfer aus dem Jahr 1957 die Silvretta Classic.

>

OLDTIMER-SZENE



Publikumsliebling bei der
Silvretta 2024: Christian
Wachter und sein VW Bus
Typ 2AB „Zwitter“ bei der
Durchfahrtskontrolle
in Feldkirch.

Der Heizungsbauer **CHRISTIAN WACHTER** hat einen ganz besonderen Oldtimer-Fuhrpark. Wenn man so will, die Basis-ausstattung für jeden Oldtimer-Sammler: einen Porsche 911 SC Baujahr 1979, einen Mercedes W 124 300 Coupé von Lorinser Baujahr 1988. Dann natürlich einen VW Käfer 1302. Der stammt aus Portugal. Die Karosserie ist ungeschweißt. Er hat noch eine Sechs-Volt-Anlage und ein Ein-Kreis-Brems-system. Motor und Getriebe werden gerade überholt. Und wie es sich für einen ordentlichen Handwerker gehört, rundet ein Volkswagen-Bus Typ 2 AB Zwitter den Fuhrpark ab.

„Eigentlich mein Lieblingsauto. Mein Vater war schon Installateur und hatte so ein Firmenauto mit den klassischen Rohrträgern“, so Wachter. Dabei startete seine Pritsche eher mit einer mittleren Katastrophe. Der Transporter, den er 2018 kaufte, zeigte sich nach dem Sandstrahlen als reine Rostlaube. In der Not kaufte der Installateur 2021 ein Fahrgestell ohne Achsen und baute den T2 dann neu auf. Ein echter Hingucker, der bei der Silvretta im letzten Jahr einer der Publikumsfavoriten war. Der T2 ist für ihn ein Stück Familiengeschichte. Sein Traum wäre ein Renault 5 Turbo und dann ein Start beim nächsten Bergrennen – hoch zur Bieler Höhe, oder ein Revival des Steinbock-Rennens von Galgenul nach Gargellen. Das große Erbe von Rudi Lins ist bei vielen Montafonern im Kopf noch fest verankert.

Vorarlberg schöpft seine Energie aus erneuerbaren Quellen.



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

illwerke  vkw
Energie für Generationen.



In einer ehemaligen Textilfabrik in Safenwil: das Frey-Museum mit Showroom, Restaurant, Archiv und Event-Center.

DAS ZAUBERWORT HEISST VERTRAUEN

**DIE EMIL FREY GRUPPE IST EINE DER GROSSEN KRAFTFAHRZEUG-
HANDELSUNTERNEHMUNGEN IN EUROPA. MAN VERTREIBT
NEU- UND GEBRAUCHTWAGEN, IST AKTIV IM OLDTIMER-BEREICH,
IM RENNSPORT – UND HAT EIN EIGENES MUSEUM.**

Safenwil, 60 Kilometer von Zürich entfernt, ist so etwas wie das gallische Dorf der Emil Frey-Gruppe. Begonnen hat hier alles 1950 mit einem Hauskauf durch Emil Frey. Als der auf der Gemeinde nachfragte, ob er die restlichen Flächen des Grundstücks auch bebauen könne, da bekam er zur Antwort: Ja, wenn er mindestens drei Mann aus Safenwil beschäftigen würde. Heute arbeiten in der 4.300-Einwohner-Gemeinde Safenwil für Emil Frey rund 700 Menschen. Frey ist eine, wenn nicht die

größte Fahrzeug-Handelsgruppe in Europa. Insgesamt beschäftigt die Frey Gruppe 26.000 Mitarbeitende. Frey hat ein Vertriebs- und Servicenetz für über 50 Weltmarken für Personen- und leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder sowie die dazugehörigen Finanz- und Logistikleistungen. Pro Jahr werden zwischen 600.000 bis 700.000 Fahrzeuge abgesetzt.

Wenn man vom Dach des Museums über Safenwil blickt, dann bekommt man einen kleinen Eindruck von der Dimension der Unternehmung. Es gibt ein Logistic-Center, eine Fahrzeug-Aufbereitungshalle, die Rennabteilung, die Halle der Classic-Abteilung – und dazu die Gebäude der Importeursmarken, die Emil Frey in der Schweiz vertritt.

Das Museum in einer ehemaligen Textilfabrik liegt zentral am Bahnhof. Hier ist die über 100-jährige Geschichte dokumentiert. Es ist der Stoff für eine Familiensaga. Emil Frey, der Gründervater, fuhr Motorradrennen und er war der Meinung, dass sein sportlicher Einsatz die beste Werbung für das Unternehmen sei. Wer Langstreckenrennen fahren kann, der versteht etwas von Motorrädern.

Gleich neben den Rennmaschinen steht ein Seitenwagen der Swallow Sidecar Company. Aus Swallow entstanden die S.S. Automobile und später Jaguar Cars. Die Basis für das Emil Frey Importeursgeschäft. Es folgten weitere englische Marken. Und dann stand für Emil Frey und seinen Sohn Walter die Frage im Raum: Wie geht es weiter? Man hatte sich mit den Japanern beschäftigt. Toyota und Datsun waren die Favoriten. Man entschied sich damals für Toyota, auch ein Familienunternehmen eben. Da gab es zunächst etwas Verspannungen

bei den Engländern. Aber man hatte sich das Vertrauen der Partner erarbeitet. Jede Marke bekam eine eigene Vertriebs- und Marketingstruktur. Nach der englischen und der japanischen Phase steht offensichtlich die nächste Epoche ins Haus: die chinesische. Mittlerweile importiert Frey in Deutschland mit Great Wall und seinen Marken Ora und Wey die ersten chinesischen Modelle.



Showroom: Hier warten hauptsächlich englische Modelle auf Kundschaft.

Das Museum zeigt wichtige Fahrzeuge aus der Frey-Historie. Der Motorsport ist nunmehr in der dritten Generation immer noch ein wichtiges Thema: Emil fuhr Motorradrennen, von Walter Frey steht ein Formel-2-Chevron mit Toyota-Motor aus dem Jahr 1977 in der Show und weiter hinten parkt ein Jaguar XK im GT3-Trimm. Jaguar wollte zunächst eigentlich nichts damit zu tun haben. Lorenz Frey, Sohn von Walter Frey, setzte sich durch. Man entwickelte auf Basis des Jaguar XK8 ein GT3-Auto. Den Motor steuerte Ilmor bei. Homologiert wurde das Auto als Emil Frey GT3 Jaguar – und gewann 2018 den Silver Cup der Blancpain GT Series. Das heißt, der Motorsport gehört bei Frey zum Geschäft. Man organisierte für Toyota den GR86-Cup, fuhr in den GT3-Rennserien mit Lexus, Aston Martin, Lamborghini und nun mit Ferrari in der DTM.

>

**Eventcenter: Bis zu 1.000 Besucher
finden hier Platz.**

Die Rennabteilung residiert gegenüber der Classic-Cars-Werkstatt. Emil Frey ist zertifizierter Aston-Martin-Classic-Betrieb. Nach dem Empfangsraum geht es in eine kleine Werkstatthalle mit Hebebühne. Hier wird jedes Fahrzeug eingehend untersucht. Dann werden Zustand und die anstehenden Maßnahmen, von der Reparatur bis hin zur Restauration, im Detail mit dem Kunden besprochen. Steht der Verkauf des Autos an, dann wird der Kaufvertrag mit dem Neukunden von der Emil-Frey-Classic-Abteilung abgewickelt.

Vom Eingangs-Check geht es in den Arbeitsprozess. Zur Reparatur in die große Halle mit den diversen Hebebühnen, in die Karosserieabteilung, wo Experten Schablonen bauen und Karosseriebleche dengen, oder in den Motorenbau und dann weiter zum Motorenprüfstand. Auch eine extra Elektroabteilung gibt es: Hier entstehen nach komplizierter Recherche neue Kabelbäume, aber auch spezielle Radiogeräte – vorn im Retro-look, dahinter mit neuester Technik.



Insgesamt arbeiten 15 Mann in der Oldtimer-Werkstatt und in der Ersatzteil-Abteilung. Allesamt Experten, wie beispielsweise Emil. Er arbeitet an einem Fiat 600. Und er ist zuständig für einen einzigen Kunden. Leider steht der „persönliche Mechaniker“ kurz vor der Pension, aber man ist gerade dabei, ihn zum Weiterarbeiten zu überreden. Das Frey-Geschäft beruht auf Vertrauen – bei den Marken, die man vertritt, wie bei den Kunden. Deshalb sind Spezialisten wie Emil ein enormes Gut. Und die Pflege dieses Vertrauens ist eine große Herausforderung für die nächste Generation.

Werkstatt: Hier arbeiten 15 Fachleute an den Oldies.



„WIR FAHREN RENNEN, UM ZU GEWINNEN.“

**LORENZ FREY-HILTI VERANTWORTET ALS MITGLIED DER GESCHÄFTS-
LEITUNG DER EMIL FREY-GRUPPE DIE BEREICHE MOTORSPORT,
CLASSIC CARS UND UNTER ANDEREM FAHR SICHERHEIT SZENTREN.**

Herr Frey-Hilti, wie wichtig sind der Rennsport, die Classic Cars und die Fahrsicherheitszentren im Konzert einer europaweit agierenden Automobil-Handelsgruppe?

Frey-Hilti: Der Rennsport hat Tradition in unserer Familie. Mein Großvater fuhr Motorradrennen. Er hat den Motorsport genutzt, um sich einen Namen in der Szene zu machen. Mein Vater ist Rennen gefahren, um Marken in Europa bekannt zu machen, beispielsweise Toyota oder Subaru. Bei mir, in der dritten Generation, geht es darum, unsere Kompetenz unter Beweis zu stellen. Wir glauben, dass der Motorsport dazu eine der besten Plattformen bietet.

Und im Classic Bereich?

Da geht es etwas mehr um unsere Geschichte. Mein Großvater hat zwar immer gesagt, wir sollen keine alten Autos sammeln, sondern neue Autos verkaufen. Aber mein Vater hat dann doch das eine oder andere Auto behalten.

Die Sammlung ist dann über die Jahre angewachsen. Und dann haben wir uns entschieden, das Classic-Car-Zentrum aufzubauen. Hier können wir unsere Kompetenz von den Classic Cars bis hin zu modernsten Rennwagen abbilden. Es geht in Safenwil auch um ein Stück Kulturgut. Mein Vater sagt, unsere Zentrale in Zürich ist unser Wasserkopf, Safenwil ist unser Herz. >



„WIR GLAUBEN, DASS DER MOTORSPORT EINE
DER BESTEN PLATTFORMEN BIETET, UM UNSERE
KOMPETENZ UNTER BEWEIS ZU STELLEN.“

LORENZ FREY-HILTI ÜBER MOTORSPORT ALS KOMMUNIKATIONSKANAL



Das Emil Frey Ferrari 296 GT3-Trio in der DTM:

Die Autos von Thierry Vermeulen, Ben Green und Jack Aitken (von links).

Sie sehen sich als Dienstleister im Motorsport. Nach Jaguar, Lexus, Aston Martin und Lamborghini fahren Sie nun mit Ferrari. Haben Sie Ihren Wunschpartner gefunden?

2011 durften wir mit Jaguar beginnen. Dann haben wir im Vierjahres-Rhythmus die Marken gewechselt. Das hat viel mit der Ausrichtung der Marken zu tun. Bei Jaguar hat sich das Interesse von der GT3 zur Formel E verlagert. Bei Lexus hatten wir einen Entwicklungsauftrag und sind dann eine Saison Rennen gefahren, dann suchte Lamborghini einen Partner. Jetzt durften wir ein Ferrari-Händler in München werden. Bei den Gesprächen war auch der Motorsport ein Thema. Ferrari hatte gerade einen neuen GT3 präsentiert. Wir sind sehr zufrieden. Das Produkt ist stark. Neben der GT World Challenge und der DTM dürfen wir auch Kunden in der Ferrari Challenge betreuen.

Letztes Jahr kamen Sie in der DTM auf Platz sieben. Was sind Ihre Ziele in dieser Saison?

Wir haben 2024 drei Rennsiege und vier Pole-Positions eingefahren. Wir wollen definitiv besser

werden. Wir fahren Rennen, um zu gewinnen. Und wir wollen DTM-Meister werden.

Wie schwierig ist es mit dem jungen Thierry Vermeulen, dem Sohn des Managers von Max Verstappen? Wie groß ist der Druck?

Bei Max geht es um Performance, die Zeit auf der Stoppuhr. Da ist es egal, ob Thierry der Sohn seines Managers ist. Für Thierry ist es eine schwierige Situation. Jeder, der mit ihm spricht, will eigentlich etwas über Max Verstappen erfahren.

Sie haben mit Max Verstappen am Nürburgring getestet? Planen Sie für das 24-Stunden-Rennen?

Nein, wir planen aktuell nicht, das 24-Stunden-Rennen zu fahren. Aber bei Max weiß man nie, da kann schnell ein Telefonanruf kommen. Wir sind Dienstleister und bereit.

Unser Test auf der Nordschleife war unglaublich. Ich brauchte gut 100 Runden, um auf Zeit zu kommen. Max fährt in seiner sechsten Runde einen neuen Rekord. Das ist völlig absurd.

Ist Le Mans ein Ziel für Ihr Team?

Le Mans war bei meinem Vater schon ein Traum. Ich bin viele Jahre Rennen gefahren. Leider hat es sich nie ergeben. Ich weiß, dass Max ein großer Fan von den Langstreckenrennen auf dem Nürburgring und in Le Mans ist. Es ist ein großer Traum. Aktuell hätten wir sogar das passende Auto dazu.



Im Simulator: Hier üben die Piloten für die nächsten Rennen.

Wie ist Ihre persönliche Beziehung zu Oldtimern, fahren Sie Events?

Ich bin früher mit Oldtimern öfter auf der Rennstrecke gefahren. Eine Leidenschaft, die momentan aus zeitlichen Gründen leider etwas zu kurz kommt.



Im Museum: Walter Freys Formel-2 mit Toyota-Motor aus dem Jahr 1977.

Wie läuft das Geschäft mit den Klassikern bei Ihnen?

Erstaunlich noch stabil, im Vergleich zum Neuwagen-Geschäft, wo wir momentan enorm unter Druck sind. Wir spüren, dass mehr junge Leute Interesse an Oldtimern haben, nicht an Sammelobjekten, sondern an Autos zum Fahren.

Sie bieten auch Restaurationen an. Wie schützen Sie Ihre Kunden vor Manipulationen?

Das Wichtigste ist das fachkundige Personal. Wir haben große Erfahrungen mit englischen Fahrzeugen. Unser Geschäft basiert auf Vertrauen. Im Dienstleistungsgewerbe ist das extrem wichtig.

Handeln Sie auch mit Rennautos?

Über den Ferrari-Standort München sind wir ein großer Händler von Rennautos geworden. Wir haben in zwei Jahren über 15 Rennautos verkauft. Natürlich auch an unseren bekanntesten Kunden Max Verstappen.

Was ist das Besondere an Ferrari?

Die Marke hat eine ganz besondere Ausstrahlungskraft. Unsere Mitarbeiter sind stolz, dass sie mit Ferrari arbeiten dürfen. Es hat uns große Freude bereitet, das Projekt in München mit Ferrari starten zu dürfen.

FÜR ALLE ZEITEN

FÜR DIE 27. SILVRETTA CLASSIC STIFTET DIE TRADITIONSREICHE UHRENMARKE UNION GLASHÜTTE ZWEIMAL ZWEI PREZIOSEN DER UHRMACHERKUNST – FÜR DIE BESTEN DER UNION-WERTUNGSPRÜFUNG UND FÜR DIE GESAMTSIEGER DER RALLYE.

Bei der UNION GLASHÜTTE-Wertungsprüfung geht es auch in diesem Jahr für die Teilnehmer nicht allein um Zehntelsekunden, sondern um zwei wertvolle Chronographen: Die Traditionsmarke bringt seit vielen Jahren jeweils zur Silvretta Classic Rallye ein besonderes Uhrenmodell auf den Markt. Weltweit ist dieser außergewöhnliche Zeitmesser auf nur 200 Exemplare limitiert: der Belisar Chronograph Limitierte Edition Silvretta Classic 2025. Farblich ist die Uhr klar im 70er-Jahre-Stil gehalten, wirkt aber topaktuell. Die besondere Skala auf dem Zifferblatt ist nicht nur ein optischer Blickfang, sondern eine echte Hilfe, wenn bei einer Rallye nur mechanische Zeitmesser verwendet werden dürfen. Ein Ring am äußeren Zifferblattrand ist mit einer großen Sekundenskala versehen, auf dem man sogar Viertelsekunden ablesen kann. Die Uhr hat einen Durchmesser von 44 mm und wird mit drei Armbändern zum Wechseln ausgeliefert.

Auf die Gesamtsieger der Silvretta Classic warten in diesem Jahr zwei Noramis Datum Modelle im Retro-Design der 1960er Jahre. Die Uhren verfügen über ein gewölbtes Saphirglas, eine feine Lünette und ein Zifferblatt, das mit einem leichten Sonnenschliff versehen ist. Zur besseren Ablesbarkeit auch bei dunklen Lichtverhältnissen sind die Zeiger mit einer SuperLuminova®-Beschichtung versehen. Das sehr 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

BELISAR CHRONOGRAPH LIMITIERTE EDITION: SILVRETTA CLASSIC 2025

Werk: Automatik UNG-27.SI

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

Gehäuse: Edelstahl 316L



WERT: 3.450 EURO

Limitiert auf 200 Exemplare.



MODELL FÜR GESAMTSIEGER

NORAMIS DATUM

Werk: Automatik UNG-07.S1

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

Gehäuse: Edelstahl 316L

WERT: 2.400 EURO



Seit 1995 Spezialist für Mercedes 190 SL und Pagode: Reller Automobile in Paderborn.

30 JAHRE RELLER AUTOMOBILE

**DER MERCEDES OLDTIMER-
EXPERTE AUS PADERBORN
FEIERT JUBILÄUM.**

Angefangen hat alles mit einem VW Käfer Cabrio. Da war er gerade mal 17 Jahre alt. Ralf Reller verkaufte den Käfer gut – und finanzierte dadurch einen 911 aus dem Jahr 1965. Das war der Anfang von der Pflege und dem Handel mit Klassikern. 1995 wurde das Unternehmen Reller Automobile in Paderborn gegründet.

„Wir handeln mit Automobilen“, so Reller. Der Schwerpunkt aber sind Oldtimer. Auf Lager hat Reller 70 bis 80 Exemplare, hauptsächlich Mercedes Pagoden oder 190 SL, aber auch den einen oder anderen Porsche 356. Zehn bis zwölf Modelle werden in seinem Oldtimer-Shop pro Jahr „frame-off“-restauriert. Das heißt: erst wird zerlegt, dann untersucht, die Karosserie wird sandgestrahlt. Dann wird ausgebessert, grundiert und lackiert. Er hat längst ein gut sortiertes Ersatzteillager. Entweder werden Teile aufbereitet oder durch Neuteile ersetzt. Dies gilt

„EIN MERCEDES 190 SL FÜR 100.000 BIS 150.000 EURO IST HEUTE IMMER NOCH EINE IKONE.“

RALF RELLER, ERFAHRENER OLDTIMER-EXPERTE



Platz eins für den Mercedes 230 SL beim Concours d'Élégance am Tegernsee: Ralf Reller (rechts) gemeinsam mit Jochen Mass, der unlängst verstorben ist.

Starkes Aufgebot:
das Reller-Team bei der Silvretta 2024.



für die Technik wie für das Interieur. Am Ende entsteht ein qualitativ hochwertiger Genuss-Klassiker. „So etwas wird heute von den Herstellern gar nicht mehr angeboten“, so Reller. „Ein Normalbürger kann sich die Supersportwagen gar nicht mehr leisten. Und dann sind die auch noch qualitativ schlecht.“

Und wie funktioniert das Geschäft mit den Klassikern? „Wir verkaufen auf den Messen sehr gut. Ein Mercedes 190 SL für 100.000 bis 150.000 Euro ist heute immer noch eine Ikone.“ Reller verkauft

nicht an die ganz Jungen, sondern hauptsächlich an die Altersgruppe zwischen 45 und 50 Jahren. Die Affäre Kienle hat dem Markt nicht geschadet. „Wir haben gerade einen 300 SL Roadster nach Berlin verkauft.“

Was er feststellt, ist, dass sich Original-Fahrzeuge aktuell fast besser verkaufen als aufwändige Komplett-Restaurationen. Zur Silvretta Classic kam er 2013 das erste Mal. Und auch in diesem Jahr wird er mit mehr als zehn Kunden in der Montafoner Alpenlandschaft dabei sein.



Schnelle ASC-Dame:
Katerina Kyvalova im Cooper-
Jaguar T33 beim Grand Prix
Historique in Monaco.

125 JAHRE ASC

DER ASC (ALLGEMEINER SCHNAUFERL CLUB) FEIERT GEBURTSTAG.

Er wurde 1900 gegründet. Und er ist nicht nur der älteste deutsche Automobilclub, sondern auch der elitärste. Das Mitgliederverzeichnis der Gründerjahre liest sich jedenfalls wie das Who is Who der jungen Automobilbewegung: Von Ferdinand Porsche über Karl Benz, Gottlieb Daimler, August Horch, Fritz von Opel, Ettore Bugatti bis Wilhelm Maybach waren die prominentesten Autobauer dabei. Auch die Renn- und Rallyeszene durfte nicht fehlen: von Rudolf Caracciola über Manfred von Brauchitsch bis heute zu Walter Röhrl.

„Der ASC ist weit mehr als ein Automobilclub. Er ist ein lebendes Denkmal unserer Ingenieurkunst, ein Netzwerk für Menschen mit einer tiefen Leidenschaft für Technik, Design und Mobilität – und ein kultureller Botschafter des Automobils. Die Mitglieder pflegen nicht nur historische

Fahrzeuge, sie pflegen auch Erinnerungen, Wissen und Werte – mit Sachverstand, Hingabe und Stolz“, so gratulierte VDA-Präsidentin Hildegard Müller zum Jubiläum.

Der ASC hat 1600 Mitglieder, und diese haben in ihrem Fuhrpark rund 6000 historische Fahrzeuge. Dabei sind die Interessen der ASC-Mitglieder recht unterschiedlich. Sie restaurieren und warten nicht nur ihre Oldies, sie nehmen an Rallyes teil und starten auch bei den großen historischen Rennevents in Monaco, in Le Mans oder in Goodwood – wie Dieter Langewiesche oder die ASC-Rennamazone Katarina Kyvalova.

ASC-Präsident Uwe Brodbeck und Bobby Wolfgang Krämer (von links).



Kein altes Eisen, sondern feines Messing-Modell: der Léon Buat aus dem Jahr 1903.

Und sie organisieren Events wie die Bertha Benz-Fahrt, mit der der ASC seit nunmehr fast 100 Jahren an die Pionierfahrt der Ehegattin von Carl Benz erinnert: Sie fuhr 1888 im Benz-Dreirad von Mannheim nach Pforzheim.

Ein ganz besonderes Anliegen sind dem ASC die Autos aus der sogenannten Messing-Ära, der Zeit, als man für Scheinwerfer oder Kühlerumrandungen viel Messing verbaut hat. Wolfgang Krämer, Schlossermeister aus Siegen, gehört zu dieser speziellen Fraktion des ASC. Wenn man über das Kulturgut Automobil spricht, dann sind sie die eigentlichen Gralshüter, die die Automobile zwischen 1896 und 1918 pflegen und bewegen. „Wenn ich mit meinem Léon Buat aus dem Jahr 1903 fahre, dann ist Tempo 50 schon sehr schnell. Das ist ein anderes Gefühl als mit einem modernen Auto mit 250 km/h“, so Krämer. In Deutschland gibt es zwischen 1.000 und 1.500 „Messing-Autos“. Die meisten stehen in Sammlungen und Museen.

Die Messing-Gemeinde pilgert jedes Jahr im November zum London-Brighton-Run. Früher gab es den „Red Flag Act“: Ein Mann musste mit roter Fahne in den frühen Tagen vor dem Auto hergehen. Als dieser aufgehoben wurde, veranstalteten die Engländer 1896 eine erste Wettfahrt von London ins 86 Kilometer entfernte Brighton. Seit damals starten Fahrzeuge bis Baujahr 1904 zu diesem Wettbewerb. Bobby Krämers Léon war 23-mal am Start gewesen – und 23-mal im Ziel. „Der Léon ist ein Familienmitglied.“ Jetzt fahren die Söhne die London-Brighton und „wir fahren Service“. Die Söhne sind um die 40. „Das ist die Jugendarbeit beim ASC. Aber die Jugend bekommen wir nur, wenn wir die Kinder schon früh für unsere Autos begeistern“, so der Präsident der ASC-Landesgruppe Westfalen-Süd.

„DER ASC IST MEHR ALS EIN AUTOMOBILCLUB.
ER IST EIN LEBENDES DENKMAL.“

HILDEGARD MÜLLER, VDA-PRÄSIDENTIN

GEWINNER

SIEGER-TYPEN

DIE GESAMTSIEGER DER SILVRETTA CLASSIC VON 1998 BIS 2024.

	FAHRER / BEIFAHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
1998	1. Rüdiger Ott / Peter Göbel 2. Karl-Peter & Monika Hörz 3. Paul-Ernst Strähle / Hans-J. Götzl	Porsche 365 A, 1957 Alfa Romeo Giulia Spyder, 1962 Porsche 365 Carrera, 1957	121 319 370
1999	1. Gerd-R. Lang / Josefine Müller 2. Ulrich Stanciu / Joachim Galvez 3. Wolfgang H. Inhester / Lisa Msl	Jaguar XK 120 OTS, 1949 Jaguar E-Type S1, 1964 Mercedes 300SL, 1962	288 345 373
2000	1. Thomas Kisser / B. Bizenberger 2. Rudolf & Heinz Schraml 3. Marco Heissmann / C. Wellmann	MG B, 1972 Fiat Dino Spider, 1971 Volvo PV 544, 1965	352 357 403
2001	1. Rudolf & Heinz Schraml 2. Georg Münch / Andrea Beck 3. Ulf Jacoby / Mathias Baumann	Fiat Dino Spider, 1971 Porsche 356 Speedster, 1957 Invicta S-Type, 1932	301 468 505
2002	1. Rudolf & Heinz Schraml 2. Thomas & Cornelia Gubitz 3. Thomas Frank / Uwe Dreyer	Ferrari 275 GTS, 1965 BMW 507, 1959 Audi 100 S Coupé, 1971	568 689 840



Gesamtsieger 2001 und 2002:
Rudolf und Heinz Schraml,
hier im Ferrari 275 GTS aus
dem Jahr 1965.



Giuliano Cané und seine Frau Lucia Galliani gewannen 2003 und 2007
jeweils mit einem BMW 328 Mille Miglia – einmal als Roadster, einmal als Touring.

	FAHRER / BEIFAHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2003	<ol style="list-style-type: none"> 1. Giuliano Cané/Lucia Galliani 2. U. Dreyer / D. Voggenreither 3. M.-G. von Pein / K. Schwierzowski 	BMW 328 MM Roadster, 1940 Audi 100 Coupe S, 1971 Mercedes-Benz 300 SLS, 1957	293 310 362
2004	<ol style="list-style-type: none"> 1. Boni Franca/Monica Barziza 2. Giulio Massara/Simona Schira 3. Schorsch Münch / S. Leinfelder 	BMW 328 Mille Miglia, 1937 Porsche 911, 1972 Porsche 356 Speedster, 1957	280 318 346
2005	<ol style="list-style-type: none"> 1. Martin Volke/Florian Klackl 2. Berthold Dörrich / Ullrick Veerle 3. Jochen Mass / Hans-Jörg Götzl 	Lamborghini Miura P 400, 1968 Alvis 12/70 Special, 1939 Mercedes-Benz SSK, 1929	512 542 647
2006	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klaus-Hermann & Tessa Mayer 2. Rolf Sprinkmeyer / H.-G. Vaster 3. Frank Reichenberger / A. Wette 	Mercedes-Benz 300 SL, 1957 Austin-Healey 3000 MK III, 1965 Toyota Celica, 1975	448 509 529
2007	<ol style="list-style-type: none"> 1. Giuliano Cané/Lucia Galliani 2. Adam Ilkovits / Zoltan Mozes 3. Hans-D. Krönung / Thomas Noth 	BMW 328 Mille Miglia Touring, 1940 Alfa Romeo 6C 2500 Corsa, 1942 Bentley 4 1/2 Litre Brooklands, 1929	123 258 375
2008	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klaus & Karin Steffens 2. Hasso G. Nauck / G. Weidmann 3. Curt Bloss / Thomas Mehls 	Jensen CV 8, 1964 Bentley 4.5 L Open Tourer, 1928 Rolls-Royce Phantom I, 1928	232 533 561

GEWINNER

	FAHRER / BEIFÄHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2009	1. D. Claramunt / E. Mussinelli	Lancia Stratos, 1974	238
	2. Zoltán & Csilla Erdélyi	Jaguar Sovereign 420, 1968	331
	3. Klaus & Karin Steffens	Triumph 2000 Roadster, 1949	349
2010	1. Luciano Viano / Enrico Mussinelli	Audi Urquattro, 1988	134
	2. Gianmaria Aghem / Rossella Conti	BMW 328, 1938	140
	3. Zoltán & Csilla Erdélyi	Jaguar Sovereign 420, 1968	268
2011	1. Isolde Holderied / Max Engel	Toyota Land Cruiser, 1982	463
	2. Thomas Eder / Albert Bergmann	Porsche 356 Super 90, 1962	507
	3. Christian Hupertz / K. Rüdebusch	Porsche 911 Targa, 1969	626
2012	1. Gianmaria Aghem / R. Conti	BMW 328, 1938	117
	2. Klaus & Karin Steffens	Rolls-Royce 25-30, 1936	440
	3. S. Memminger / C. Wellmann	Volkswagen Käfer 1302 S, 1971	551
2013	1. Tim Westermann / A. Voigt	VW Decker Käfer 1302, 1972	763
	2. Beat Strupler / Peter Sting	Bentley MK VI Special, 1950	783
	3. Klaus & Ute Schepper	Porsche 9030 Turbo, 1979	806
2014	1. Gianmaria Aghem / R. Conti	Lancia Fulvia HF Coupé, 1970	270
	2. Burkhard Müller / Fabian Mohr	Mercedes-Benz 300 SLS, 1975	304
	3. Georg Weidmann / Curt Bloss	Aston Martin 1 1/2 Litre Ulster, 1935	471



Gianmaria Aghan und Rosella Conti siegen gleich dreimal: 2012 im BMW 328, 2014 und 2016 im Lancia Fulvia HF Coupé (hier im Bild).

GEWINNER

	FAHRER / BEIFAHRER	FAHRZEUG, BAUJAHR	PUNKTE
2015	<ol style="list-style-type: none"> 1. Burkhard Müller/Fabian Mohr 2. Dirk Hattenhauer / Andre Preiss 3. Stefano & Susanna Ginesi 	Mercedes-Benz 300 SLS, 1975 Volkswagen T1 Transporter, 1964 AC ACE, 1956	237 300 380
2016	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gianmaria Aghem/R. Conti 2. Stefano & Susanna Ginesi 3. Peter Göbel/J. Weccardt 	Lancia Fulvia HF Coupé, 1970 AC ACE, 1956 Skoda Favorit Rallye MC, 1992	141 548 575
2017	<ol style="list-style-type: none"> 1. Burkhard Müller/Fabian Mohr 2. Dirk Hattenhauer / Alex Mrozek 3. Peter Göbel/Melanie Gumbel 	Mercedes-Benz 300 SLS, 1957 Volkswagen T1 Transporter, 1964 Fiat 850 Sport, 1970	356 595 614
2018	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peter Göbel/Melanie Gumbel 2. Dieter Horn/Tina Horn 3. S. Memminger/C. Wellmann 	Fiat 850 Sport Coupé, 1970 Porsche 356 A, 1957 Volkswagen 1200, 1951	448 600 613
2019	<ol style="list-style-type: none"> 1. Urban Priol/Peter Göbel 2. Gereon & Falk Wischerhoff 3. S. Memminger/C. Wellmann 	Renault 15 TL, 1971 Porsche 911 SC, 1978 Volkswagen 1200, 1951	756 782 918
2021	<ol style="list-style-type: none"> 1. Norbert & Ute Schrader 2. Armin Rössner/Dr. Leonore Jahn 3. Stefan Wulff/Matthias Urbach 	Austin-Healey 3000 MK II, 1959 Ferrari 328 GTS, 1987 Triumph TR 3 A, 1959	712 951 960
2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Michael Pitsch/Malte Klarczyk 2. Jens & Eric Hermsmeier 3. Patrik & Jan Skála 	Porsche 911 3.2 Cabrio, 1987 Mercedes-Benz 300 SL Roadster, 1957 Porsche 911 E, 1971	515 591 593
2023	<ol style="list-style-type: none"> 1. Markus Hendel/C. Herbrig 2. Urban Priol/Peter Göbel 3. Michael & Christina Pitsch 	Shelby GT 500, 1967 Opel Kadett City, 1976 Alfa Romeo Giulietta Spider, 1961	313 563 564
2024	<ol style="list-style-type: none"> 1. Patrik & Jan Skála 2. András Noszvai / Zoltan Vandulek 3. Nicolaus & Andrea Hirsch 	Porsche 911 E, 1971 NSU 1000 C, 1971 BMW 325i Cabriolet, 1987	479 615 620

2020 hat keine Rallye stattgefunden.

EINTAUCHEN IN DAS **ALPENMOSAIK MONTAFON**

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



RÄTIKON



VERWALL

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



Mehr Informationen
findest Du auf
alpenmosaik-montafon.at



TAL

SILVRETTA



Finde zu Dir im stillen Verwall, setze Grenzen in der wilden Silvretta, tanke Kraft und Lebensfreude im malerischen Rätikon und finde Dein Gleichgewicht im belebten Tal, während Du Erinnerungen fürs Leben schaffst.



ALPENMOOSAİK
MONTAFON



**GENIESSERBERG
KRISTBERG**



**SILVRETTA-
BIELERHÖHE**



**SILVRETTA
MONTAFON**



**GARGELLNER
BERGAHNEN**



Kabinenbahn



Gondelbahn



Sesselbahn



Buslinie



Bahnhof



Wanderbus



Parkplatz



Tourismusinformation



Museum/Ausstellung



Schaubergwerk



Restaurant/Schutzhütte



Kiosk



Aussichtspunkt



Kinderspielplatz



Europatreppe 4000 / Aquastiege



Themenweg



Waldruutschenpark



Alpine-Coaster



**ERLEBNISBERG
GOLM**



LÜNERSEEBAHN

**Bergbahnen
Brandnertal**

BRANDNERTAL

MUTTERSBERG

MUTTERSBERG



Waldseilpark



Flying-Fox



Klettern



Paraglider Start- und Landeplatz



Bikepark/Biketrail



Mountaintart



Pumptrack/E-Trial



Kunstobjekte Bielerhöhe



Tennis



Golf



Freibad



Schanzenzentrum



Aktivpark



Alpenmosaik Montafon



Sommerbahnbetrieb



Winterbahnbetrieb



Wanderwege leicht



Wanderwege mittel



Fun und Action

RALLYE-HIGHLIGHTS

CAPRI SONNE



RALLYE-HIGHLIGHTS

MIT NINA ORTLIEB, DER ÖSTERREICHISCHEN
SKI-RENNLÄUFERIN, IN EINEM FORD CAPRI
UNTERWEGS IN IHRER HEIMAT,
AUF DEN STRECKEN DER DIESJÄHRIGEN
SILVRETTA CLASSIC RALLYE.



>



Idyllischer Auftakt: Die Wertungsprüfung Galgenul nach Gargellen wird auf der Alpe gestartet.

Der Wetterbericht klang dramatisch. In Oberlech herrschte noch Nebel, als wir Nina Ortlieb, unseren Guide im Montana, dem Hotel ihrer Eltern, abholten. Normalerweise sitzt sie in einem Alfa Romeo Stelvio, den ihr ein lokaler Sponsor stellt. Aber sie besitzt auch einen Oldtimer, ein BMW Z3 Cabrio, das ihr der Vater geschenkt hat. Patrick Ortlieb wurde 1992 Olympiasieger und 1996 Weltmeister in der Abfahrt. Nina versucht, es ihm nachzumachen. Die 29-Jährige gewann bereits die Junioren-Weltmeisterschaften im Riesenslalom und Super-G. Und bei der Weltmeisterschaftsabfahrt 2023 holte sie die Silbermedaille.

RALLYE-HIGHLIGHTS

Sie versuchte, ihre 1,78 Meter hinter dem Capri-Volant zu platzieren – und fragte erst einmal nach der Lenkradverstellung. Fehlanzeige. Und dann gestand sie, dass sie eigentlich keine Erfahrung mit Schaltgetrieben habe. Für den Führerschein mit 17 fuhr sie 3000 Kilometer, davon allerdings nur rund 100 mit einem Schalter. „In meiner Familie gibt es nur Autos mit Automatikgetriebe.“ Trotzdem, die beiden freundeten sich schnell an. Damit sich der Capri aus dem Jahr 1971 nicht so verloren fühlte, stellten wir ihm gleich einen Namenskollegen zur Seite, einen neuen, vollelektrischen Ford Capri. Wir fuhren im Konvoi. Vorn der Alte, dahinter der elektrische. Optisch verbindet sie wenig. Außen vielleicht die Scheinwerfergrafik, innen die typische Metallspeiche am Lenkrad.

>

Silvretta Hochalpenstraße
von Partenen hinauf zur
Bieler Höhe: 34 Kehren und
1.000 Meter Höhenunterschied.



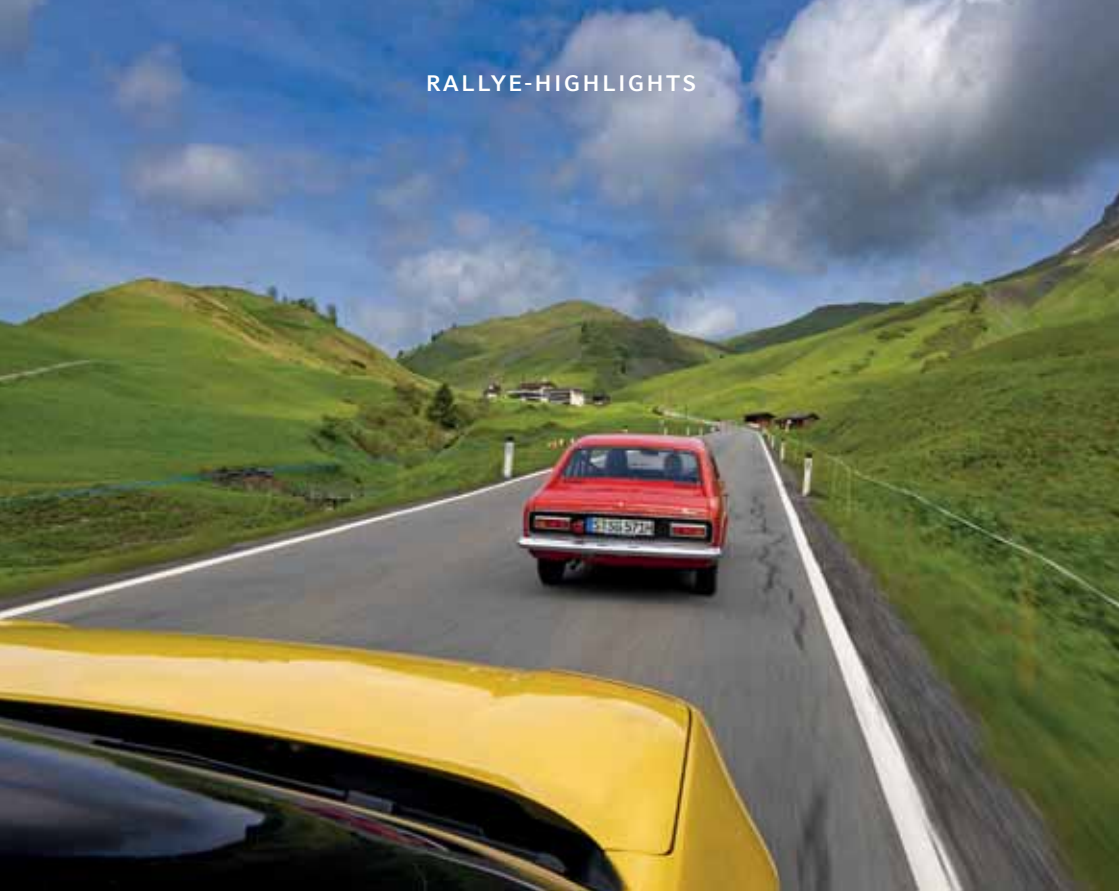
RALLYE-HIGHLIGHTS

Bei der Silvretta Classic Rallye geht es diesmal von Vorarlberg über Tirol in den Bregenzer Wald, dann ins angrenzende deutsche Allgäu und wieder zurück nach Österreich. Dabei werden nicht weniger als neun Pässe gemeistert. Los geht es über das Faschinajoch von Damüls nach Fontanella auf 1486 Meter. Von Schröcken führt die Route dann über spektakuläre, frei über dem Abgrund schwebende Brückenkonstruktionen hinauf zum Hochtannbergpass bis auf 1679 Meter. Das Oberjoch bringt es zwar nur auf 1139 Meter, ist aber das „Tor in die Region Allgäu“. Der Riedbergpass hat dann immerhin schon wieder 1407 Meter – und er ist der höchste befahrbare Gebirgspass in Deutschland. Auf dem Rückweg vom Allgäu geht es nach Schwarzenberg mit seinen pittoresken Bregenzer Wälder Häusern und seinem bekannten Lokal Hirschen.



Im Lechtal: pittoreske Bauernhäuser und einsame Brücken.





Der Oldie tut sich etwas schwer: das Capri-Gespann in Richtung Passhöhe.

Weiter führt die Route zum Losenpass auf 1139 Meter, auch Bödele genannt, und dann runter nach Dornbirn ins Rheintal. Später überquert die Rallye den Arlbergpass (1793 Meter) und dann den Flexenpass, er schafft es immerhin bis auf 1773 Meter. Und schließlich steht noch die Königsetappe auf dem Plan: die Silvretta-Hochalpenstraße von Partenen hinauf zur Bieler Höhe bis auf 2023 Meter. Die Tortur wartet auf die klassischen Automobile gleich zweimal – zum Auftakt am Donnerstag und zum Finale am Samstag. Früher, in den jungen Tagen des Automobils, waren die Alpen eine willkommene Testregion für die neuen Modelle. Auf den steilen Anstiegen kamen die Motoren an ihr thermisches Limit, die anschließenden Gefälle waren Gift für Bremsen und Bremsflüssigkeit.

>

RALLYE-HIGHLIGHTS



Macht auch als Tankwart eine gute Figur: Nina Ortlieb.

Imposante Kurvenbrücke: die Capris am Hochtannbergpass.

Speziell für die Vorkriegsmodelle sind die Pässe eine Tortur, aber auch die engagierten Automobilisten wissen, was sie bei Alpenetappen von über 300 Kilometern geleistet haben. All das ist kein Vergleich zu früher. Das Montafon erinnert gerade an einen Skifahrer der ersten Stunde: Ernest Hemingway, der Pulitzer- und Literaturnobelpreis-Träger, kam vor 100 Jahren zwei Winter lang ins Montafon. Skilifte oder präparierte Pisten gab es damals noch nicht, noch nicht einmal eine ordentliche Transportmöglichkeit für die Urlauber und ihr Gepäck. Wer damals Ski fahren wollte, der musste mühsam auf die Berge steigen. Hemingway war zu jener Zeit noch recht unbekannter Reporter und Nachwuchsschriftsteller. „Schruns war ein guter Platz zum Arbeiten“, so der Autor, der seinem Roman „Fiesta“ im Montafon den letzten Schliff gab, der ihm ein Jahr später zum Weltruhm verhelfen sollte. Vorher marschierte er von Schruns nach Gaschurn und dann weiter in die Silvretta-Region zum Skilaufen. „Man musste auf jeden Berg, von dem man abfuhr, hinaufklettern. Wir fanden das Skilaufen herrlich.“ Und er empfand das Montafon als sein „persönliches Paradies“.



20 25 DEINE KULTURVERANSTALTUNGEN



MONTAFONER THEATERWANDERUNG

NEUES STÜCK: GRENZERFAHRUNGEN AM ZAUBERBERG

18.–20.07. | 22.–24.08. | 29.–31.08. | GARGELLEN

Im Sommer 2025 feiert das neue Stück der Montafoner Theaterwanderung „Grenzerfahrungen am Zauberberg“ vor der beeindruckenden Kulisse der 2.770 Meter hohen Madrisa Premiere. Auf einem fünfstündigen Rundweg verbindet das Ensemble von Teatro caprile historische und kulturelle Aspekte der Maisäblandschaft, des Tourismus und der Bergeinsamkeit mit eindrucksvollen Umwelteinflüssen und Originalschauplätzen. Die Geschichte des legendären Hotel Madrisa in Gargellen wird dabei ebenso beleuchtet wie globale Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf lokale Bergregionen. Ein Chor „gelerhrter Gembsen“ verknüpft mit Texten von Ernst Krenek Vergangenheit und Gegenwart zu einem einmaligen Erlebnis.

montafon.at/theaterwanderung



MONTAFONER RESONANZEN

FESTIVAL VERSETZT TAL IN SCHWINGUNG

31. JULI BIS 6. SEPTEMBER | MONTAFON

Die Montafoner Resonanzen sind mehr als nur ein Musik-Erlebnis – sie bieten ein einzigartiges Klangerlebnis inmitten der beeindruckenden Bergwelt des Montafon. Mit einem facettenreichen Programm hochkarätiger Musikerinnen und Musiker aus verschiedenen Genres wird hier Musik auf besondere Weise erlebbar. Die Konzerte finden an außergewöhnlichen, authentischen Orten statt und ermöglichen einen intensiven Austausch zwischen Künstlerinnen und Künstlern sowie Publikum. Ein Erlebnis, das sowohl Einheimische als auch Gäste begeistert und ihre Herzen erobert.

31.07.–02.08.: Bläser | 06.–09.: Kammermusik | 14.–17.08. Jazz |
21.–27.08.: Cross-Over | 29.–31.08.: Volksmusik | 04.–06.09.: Orgel

montafon.at/montafoner-resonanzen

DIE UNGLEICHE PAAR

**SIE TRAGEN DENSELBE NAMEN –
UND SIND DOCH GRUNDVERSCHIEDEN.**



Zweimal Ford Capri – ein Oldie Baujahr 1971 mit Vierzylinder-Verbrennungsmotor und ein moderner, rein elektrischer Kompakt-SUV. Der Alte war in den 70er Jahren ein Traumwagen für den kleinen Mann. Kein Supersportler, aber ein erschwingliches Sport-Coupé. Mit seiner langen Motorhaube und dem wohlproportionierten Fastback-Kleid wirkt er wie ein US-Muscle-Car, allein ihm fehlt die Leistung. Der 1,5-Liter-Vierzylinder leistet gerade mal 88 PS, was den Capri nicht gerade zum Gipfelstürmer macht. Erst mit den V6-Motoren wird er zu einem richtigen Gran Turismo. Trotz seines simplen Fahrwerks liegt der Veteran satt in den Kurven und federt ordentlich. Caprifahren ist Autofahren pur, ohne Assistenten, ohne Gepipse, ohne Lenkeingriffe. Es gibt noch nicht einmal eine Servolenkung – was sich allerdings nur beim Parkieren bemerkbar macht.

Und der Neue? Der überragt den Oldie. Er trägt die optischen Züge der modernen SUV-Generation und nennt sich Coupé. Und er hat einen anderen Paten: den Volkswagen ID.5 und die VW MEB-Plattform. Aber er wird bei Ford in Köln produziert und ist auf Eigenständigkeit bedacht. Im Cockpit gibt es beispielsweise ein stehendes Display auf der Mittelkonsole, das sich verschieben lässt und darunter ein Staufach freigibt. Den neuen Capri gibt es nur elektrisch in drei Leistungsstufen zwischen 170 und 240 PS. Seine Reichweite liegt im WLTP-Zyklus bei bis zu 627 Kilometern.

Und was verbindet die beiden abgesehen vom gemeinsamen Namen? Der alte Zweitürer wurde als geräumiges, „familientaugliches“ Coupé bezeichnet. Das neue Coupé hat vier Türen und ist ebenfalls sehr geräumig, also auch familientauglich.



Schöner Ausblick:
vom Bregenzerwald
in Richtung Dornbirn.

Ist Nina Ortlieb auch eine Tourengängerin? „Ich fahre gern im Gelände. Aber hoch dann doch lieber mit der Gondel.“ Nina ist nach einem schweren Sturz und einem fünfeinhalbwöchigen Krankenhausaufenthalt noch in der Reha – aber bereits wieder im Training. Deshalb lebt sie im Sommer in Innsbruck. Unter der Woche steht tägliches Training auf dem Programm – Kraft, Ausdauer, Koordination. Wobei alles auf den verletzten Knochen im Bein abgestimmt ist.

Neben diesem Knochen-Job gönnt sie sich kleine Auszeiten. Dann düst sie an den eineinhalb Stunden entfernten Gardasee zum Wingfoilen, einer Sportart zwischen Kitesurfen und Windsurfen. Das Board hebt sich dabei aus dem Wasser. Der Surfer reitet dann nur noch auf dem Schwert. Gerade hat Zell am See einen Wettbewerb zwischen Skifahrern und Golfern stattgefunden. Ob sie das reizen würde? Nein, die Mutter spielt zwar Golf, aber sie hält es wie ihr Vater: „Golf erst, wenn nicht mehr geht.“



Gute Adresse:
der Hirschen in
Schwarzenberg.

>

RALLYE-HIGHLIGHTS



Klassische Capri-Linie: Blick auf den Bodensee.



Zeitkontrolle in
Hohenems: Capri auf
dem Schlossplatz.



Partytime: Därfifest am Freitagabend in Gaschurn.

ICH BLICKE NACH VORN

**NINA ORTLIEB PLANT NACH
25 OPERATIONEN EIN COMEBACK.**



Die Frau hat Charakter. Sie ist todesmutig auf Skiern über eisige Rennpisten ins Tal zu stürzen, ist die eine Sache. Nach 25 Operationen erneut ein Comeback zu planen, ist die andere. Die Heim-WM in Saalbach stand vor der Tür. 13 lange Monate hatte sie sich zurückgekämpft. Da platzte der Traum in einer schnellen Rechtskurve in Garmisch. Im Fernsehen hörte man ihre Schmerzensschreie. Das Rennen wurde unterbrochen. Die Diagnose war niederschmetternd: erneuter Schien- und Wadenbeinbruch. Dabei war das Bein mit einer soliden Stahlschiene verstärkt worden. Der Aufprall war so brutal, dass die Schiene wie ein Streichholz abknickte. Nina Ortlieb: „Ich wurde schnell und gut versorgt.“ Es gab schon Rücktrittsspekulationen. Wer hätte es ihr übel genommen? Nicht

Nina. Nach drei Operationen scherzte sie: „Ich hab’ die Chance, dass mein Bein besser wird als zuvor.“

Was treibt sie an? Ist es der Vater mit seinem Olympiagold 1992 und seinem Weltmeistertitel 1996 – beides in der Abfahrt? Auch er hatte Höhen und Tiefen in seiner Karriere, aber auch er hat sich zurückgekämpft. Aber was seine Tochter betrifft, da kann der Hotelier aus Oberlech stolz sein. Nina: „Ich blicke nach vorn. Ich werde noch viele Chancen haben. Ich habe immer noch den Drang, weiterzumachen, wieder an die Spitze zu kommen. Ich habe das Gefühl, da steckt noch viel mehr in mir, dass ich noch zeigen möchte.“ Und sie hat ein Ziel: die Olympischen Spiele in Mailand und Cortina im Februar 2026. „Da will ich aufs Stockerl.“



RALLYE-HIGHLIGHTS

Die Abfahr-Eliteteams suchen ideale Trainingsmöglichkeiten zu finden. Deshalb reisen die Speed-Teams aller Nationen entweder nach Copper Mountain in Colorado, wo auf über 3000 Metern trainiert wird, oder nach Chile. „Da wohnen wir auf 3000 Metern Höhe“, so Nina, die jedes Jahr rund einen Monat in Chile verbringt. Trainiert wird unter idealen Bedingungen dann noch weiter oben. Was war das Schnellste auf Skiern? „148 km/h in Chile“, antwortet Nina trocken. Tempo 148 auf einer völlig vereisten Piste, über Sprungkuppen die nach den Kreuzbändern der Abfahrer schnappen. Wahnsinn. Aber aus ihrem Mund klingt es wie ein Trip durch die Kurzparkzone. „Aber“, gesteht die schnelle Dame dann doch, „da tue ich mir unter dem Helm die Haare über die Ohren, dann pfeift das nicht so.“

Am Samstag geht es noch einmal hoch her: zuerst fährt die Rallye auf die Bieler Höhe und schließlich am Nachmittag ins Ziel nach Schruns.



Im Ford Capri bekamen wir da weniger Probleme. Mit seinen 88 PS mag er es etwas gemütlicher. Und steile Anstiege sind ihm ohnehin eher ein Grauel. Das Wetter war gnädig mit uns. Zwischendurch war es sogar sonnig und richtig warm. Kurz vor dem Flexenpass fing es auf dem Rückweg allerdings an zu hageln. Als wir durch die dunklen, engen Galerien fahren, erklärte Nina: „Das ist für mich ein Stück Heimat. Wenn ich hier bin, dann bin ich gleich daheim.“ An diesem Abend fährt sie aber doch noch nach Innsbruck zurück. „Vielleicht kann ich noch eine Trainingseinheit einlegen.“ Ohne Fleiß kein Preis.





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



TSCHLAND

NTHOFEN

derschwang

Jochpass
1178m

Grän

Riedbergpass
1407m

Hochtannbergpass
1679 m

Grießau

Hahntennjoch 1894 m

Warth

orn Lech

ÖSTERREICH

Imst

Zürs

npass
m

Arlbergpass
1779 m

Valluga

Parseierspitze

Wenns/Pitztal

Landeck

Hoher Riffler

See/Paznaun

Tag 3

Kappl

irch

urn

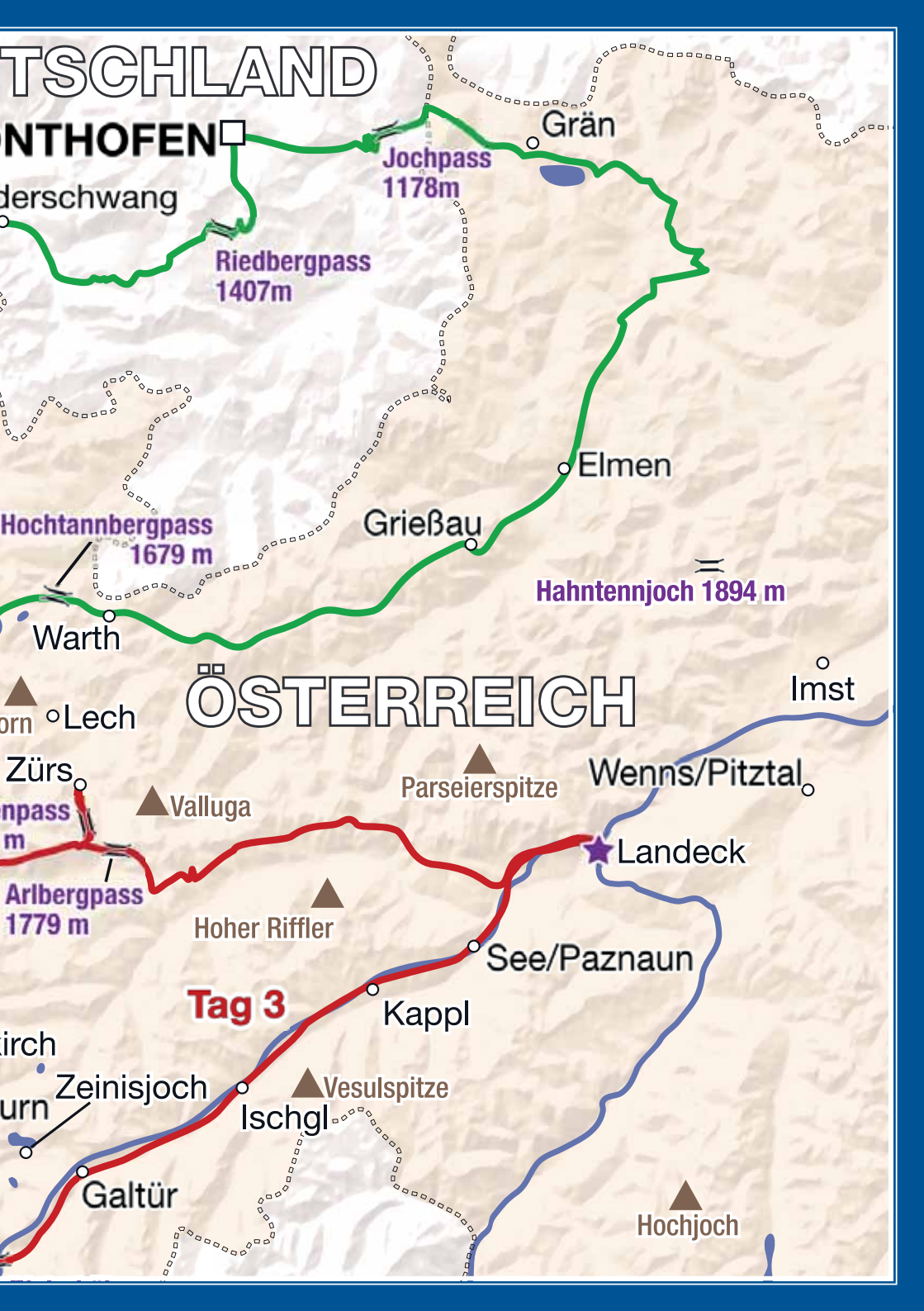
Zeinisjoch

Vesulspitze

Ischgl

Galtür

Hochjoch



ROLLENDES MUSEUM

BEI DER 27. SILVRETTE CLASSIC
RALLYE MONTAFON 2025
GEHT ES NICHT NUR UM DEN
GESAMTSIEG – AUCH DIE GEWINNER
IN SECHS KLASSEN WERDEN
ERMITTELT.



ALLE KLASSEN 2025



**BIS
BAUJAHR
1930**



KLASSE 1: Die älteste Klasse reicht von den Anfangstagen des Automobils bis ins Jahr 1930. Paul Pietsch errang mit dem Bugatti 35 B seine ersten Siege bis zum Baujahr 1930.

KLASSE 2: Die Zeit zwischen 1931 und dem Ende des Zweiten Weltkriegs wird als „Post Vintage“ bezeichnet. Ein Auto aus dieser Epoche ist der Alvis Speed 25 Open Sports Tourer.



**VON
1931 BIS
1946**



**VON
1947 BIS
1961**

KLASSE 3: Es ist die Zeit des Wirtschaftswunders und der Massenmotorisierung: mit Ford Taunus, Opel Kapitän, VW Käfer sowie Jaguar XK, Porsche 356 und der Lancia Aurelia B20 GT.

KLASSE 4: Für einige Hersteller ist es die Phase der Umbrüche. Porsche löst mit dem 911 den 356 ab, und BMW setzt mit der „Großen Klasse“, dem 2800, ein powervolles Statement.

**VON
1962 BIS
1969**



**VON
1970 BIS
1976**



KLASSE 5: Für viele sind es die Autos aus der Jugendzeit: Der VW Golf löst den ewigen Käfer ab, Ford bringt den Capri und Opel den Manta B.

KLASSE 6: Die Youngtimer-Klasse wird immer größer. Viele dieser Fahrzeuge haben das Zeug zum Klassiker: Audi Quattro, Porsche 928, VW Corrado, Maserati Spyder GT und BMW Z8.



**VON
1977 BIS
2003**

TEILNEHMER 2025

ZEITREISE AUF VIER RÄDERN

VOM VORKRIEGSMODELL BIS ZUM YOUNGTIMER –
BEI DER SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON
WIRD GESCHICHTE ERLEBBAR.



Zum 27. Mal präsentiert die Motor Presse Stuttgart ein faszinierendes rollendes Automuseum. Bei der traditionsreichsten Rallye des Medienhauses sind Autos aus neun Jahrzehnten am Start. Das älteste Auto, ein Rally NCP, stammt aus dem Jahr 1933, einer Zeit, in der die Silvretta-Hochalpenstraße noch in weiter Ferne lag. Jüngstes Auto ist ein BMW Z4 Roadster aus dem Jahr 2003. Wer im Teilnehmerkatalog blättert, wird erkennen, welches Spektrum von Automobilen da auf die Reise geht. Vom Austin A30 mit seinem Ein-Liter-Motörchen bis zum Hubraumriesen mit 5,7 Litern in der Chevrolet Corvette C3. Und er wird einige Marken finden, die es längst nicht mehr gibt: Auf Seite 102 finden Sie dazu weitere Informationen.

TEILNEHMER 2025

DR. JEAN-PAUL RISCH
MICHÈLE SCHUMACHER



1

RALLY NCP

1,5 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 75 PS, Bj. 1933

ANDREAS RENSCHLER
CHRISTINE RENSCHLER



2

ALVIS SPEED 25 OPEN SPORTS TOURER

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

MARTIN ZEBERG
IWAN HAUSHEER



3

MG K3 SPECIAL KOMPRESSOR

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 80 PS, Bj. 1937

STEPHAN MUSFELD
FELIX MARTI



4

JAGUAR SS 100 3.5 L JAGUAR

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

THOMAS HUNGERBÜHLER
RENATE HUNGERBÜHLER



5

MG TC BLOWER (SUPERCHARGER)

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 80 PS, Bj. 1945

KAY FISCHER
ROBERTO STÄBLEIN



6

BENTLEY „EDDIE HALL“ ROADSTER

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

MATTHIAS REISS
ULRIKE SCHEUERMANN



7

JAGUAR XK 120 OTS

3,6 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 170 PS, Bj. 1951

WILLI MEIER
REINER NOLDEN



8

JAGUAR XK 140 OTS

3,4 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 210 PS, Bj. 1953

DIPL.-ING. JÜRGEN NOWAK
HEIKE NOWAK



9

VOLKSWAGEN KÄFER CABRIO

1,8 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 93 PS, Bj. 1953

ONDREJ HAJEK
OLDRICH HAJEK



10

AUSTIN-HEALEY 100/4

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

JÖRG SCHUBERT
KIRSTIN SCHUBERT



11

JAGUAR XK120

3,8 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 180 PS, Bj. 1954

ROLF WEIDMANN
DR. DIETMAR LENDECKEL



12

BENTLEY R-TYPE

4,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 150 PS, Bj. 1955

KARLHEINZ KÖGEL
DR. PETER MAURER



13

MERCEDES-BENZ 300 SC-W 188

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 175 PS, Bj. 1956

JULIAN KÖGEL
JIL KÖGEL



14

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 214 PS, Bj. 1957

PETR FIALA
TOMAS FIALA



15

AUSTIN-HEALEY 100/4

2,7 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 103 PS, Bj. 1956

DR. ERICH ZANDERS
JOHANNES ZANDERS



16

AUSTIN A 30

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 75 PS, Bj. 1956

GUIDO HAARMANN
MICHAEL FABICH



17

PORSCHE 356 SPEEDSTER

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 70 PS, Bj. 1957

VIKTOR KUTTNER
TAMAS FRISS



18

MERCEDES-BENZ W111 220SB

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



Urlaub mit Discount!

condor 
Holidays
www.condorholidays.com

NORBERT SCHRADER
UTE SCHRADER



AUSTIN-HEALEY 3000 MK I

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

LEON MEYERS
ALIX MEYERS



AUSTIN-HEALEY 3000 MK I (BN7)

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

BRUNO LENHERR
FERNAND SCHLUMPF



ALFA ROMEO 2000 TOURING SPIDER

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

HANS FALLER
JONAS FALLER



PORSCHE 356 B

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

UWE QUACK
EVA QUACK



AUSTIN-HEALEY SEBRING SPRITE

1,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 70 PS, Bj. 1960

NICOLAS REDING
CLAUDINE REDING



PORSCHE 356 BT5

1,8 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 120 PS, Bj. 1961

NIKOLAUS KINZLER
MARTINA PINKEPANK



MERCEDES-BENZ 190 SL

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

PATRICK COLLÉ
TANJA COLLÉ-HEIRENS



PORSCHE 356 SUPER 90

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

FLORIAN SCHWEITZER
WERNER SCHWEITZER



PORSCHE 356 B ROADSTER

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 75 PS, Bj. 1962

SEBASTIAN SCHUBERT
VANESSA SCHUBERT



AUSTIN-HEALEY 3000 MK II (BN7)

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

THOMAS CLASS
SUNHILDE CLASS



VOLVO P 1800

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 100 PS, Bj. 1962

HOLGER HANLE
SABINE ROMMEL



MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

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

PATRIK SKÁLA
JAN SKÁLA



31

AUSTIN-HEALEY 3000 MK III

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

GERHARD WITZANY
ASTRID WITZANY



32

MASERATI SEBRING 3700 GTIS

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

DR. GEORG KIMMERLE
THOMAS KOPKA



33

ALFA ROMEO SPIDER VELOCE

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

BENJAMIN GENTSCH
ANDREAS BICKEL



34

SHELBY GT 350

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

TOBIAS WOLF
VANESSA TANKAM



35

VOLVO P544

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

DARIO CARLUCCI
ALEXANDER LEWINSKY



36

VOLVO P1800 S

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 96 PS, Bj. 1965

TEILNEHMER 2025

MICHAEL SCHWEITZER
WOLFGANG WIELAND



VOLVO AMAZON

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

PIA RIEGEL
KLAUDIA GIEZ



VOLVO P1800 ES

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 125 PS, Bj. 1973

PHILIPP LAYHER
GUNTHER HOLZ



PORSCHE 912

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

STEPHANIE ZANDERS
DOROTHEA ZANDERS



PORSCHE 912

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

PATRIK GOTTWICK
PETER SCHOREN



MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

FRANK HAUN
JAN CONSTANTIN HAUN



MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

MARKUS GUT
DR. STEFAN BÜCHI



PORSCHE 912

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

JÖRG NUSSER
NICKLAS NUSSER



MERCEDES-BENZ 280 SL

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

HORST LANGEL
DR. GERHARD ADLER



MERCEDES-BENZ 280 SL

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

MATTHIAS GILB
KATHARINA ECKER



MERCEDES-BENZ 280 SL

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

HORST BRÜHMANN
HEINZ VOGEL-RUDOLF



MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

PETER LUSTENBERGER
HANS BURKHARDT



ALFA ROMEO GIULIA SUPER

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

REMMELT VANDERWOUDE
PHILIPPE VANDERWOUDE



49

MERCEDES-BENZ 280SL

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

AXEL WITTIG
RICHARD GRISSEMANN



50

FORD MUSTANG GRANDE GT40

4,9 Liter, V8, 220 PS, Bj. 1969

JIŘÍ VLASÁK
TOMÁŠ SLAVÍK



51

MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

2,8 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 180 PS, Bj 1969

MICHAEL WAGENMANN
SILVIA WAGENMANN



52

PORSCHE 911 S

2,2 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 180 PS, Bj. 1969

DR. GISBERT VOGT
NILS VOGT



53

MERCEDES-BENZ 190 E 1 (AMG)

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

JOACHIM JAETSCH
EBERHARD LUDEWIGS



54

MASERATI GIBLI

4,2 Liter, 8-Zyl.-Boxer, 300 PS, Bj. 1969

JOHANN WEINZETTL
PROF. DR. D. TSCHOLAKOFF



55

PORSCHE 930 TURBO

3,3 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 300 PS, Bj. 1982

EKKEHARD LUDEWIGS
SVEN THOMS



56

LAMBORGHINI COUNTACH

5,2 Liter, V12, 455 PS, Bj. 1986

EWALD SPREY
GABI SPREY



57

PORSCHE 356 A

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

DR. STEFAN KRAUSS
SABINE KRAUSS



58

MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5

3,5 Liter, V8, 200 PS, Bj. 1970

FELIX LOPES-TRÖSCHER
JOANA LOPES-TRÖSCHER



59

MERCEDES-BENZ 280SE 3,5 COUPÉ

3,5 Liter, V8, 200 PS, Bj. 1970

CHRISTOPHER OECHSLE
TIM OECHSLE



60

PORSCHE 356 C

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 90 PS, Bj. 1964

HEISS GELAUFEN? NICHT MIT UNS.

PRÄZISE TEMPERATURMESSUNG NACH MASS.

Auspuff-Katalysator/Auspuff-Endtopf



Auspuffkrümmer



Kraftstoff/
Strömungs-
und Ansaugluft



Zylinderkopf bei
verschiedenen
Drehzahlen



Öl/Ölwanne
Kurbelwellengehäuse



Kühlwasser



WWW.SCHWEITZER-MESSTECHNIK.DE



Schweitzer
messtechnik

JAN WASER
NEPOMUK BATZER



61

PORSCHE 911 CARRERA

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

MATHIAS DÜLFER
SOPHIE DÜLFER



62

MORGAN PLUS 4 (FLAT RAD)

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 90 PS, Bj. 1952

JENS HERMSMEIER
ERIC HERMSMEIER



63

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

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

CHRISTOPH HARRAS-WOLFF
LUKAS SCHEMBECKER



64

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

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

DR. ANDREAS ELSNER
DR. YORCK STREITBÖRGER



65

PORSCHE 356

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 95 PS, Bj. 1965

DIPL.-ING. JOHANN P. STRENG
FELIX FÜRSATTEL



66

MERCEDES-BENZ 250 SE/C

2,5 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 152 PS, Bj. 1966

DR. JÖRG WESTPHAL
STEFAN ROTT



JAGUAR E-TYPE OTS

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

THORALF VOLKENS



ALFA ROMEO GT

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 190 PS, Bj. 1972

DR. JOST STREITBÖRGER
LUIS STREITBÖRGER



PORSCHE 911 CARRERA 3.0 TARGA

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 200 PS, Bj. 1977

DR. HINRICH MÄHLMANN
MATTHIAS ESDAR



MERCEDES-BENZ 500 SL

4,9 Liter, V8, 231 PS, Bj. 1985

SEBASTIAN ERNST
YANNICK RUSCHKE



PORSCHE 911 CARRERA CABRIO

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

MARKUS EIBERGER



PORSCHE 911 TARGA

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

TEAM MAC JEANS



73

MERCEDES-BENZ 500 SL

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

RALF RELLER
LINDA SILBER



74

MERCEDES-BENZ 300 SL

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

THOMAS WINKELS
NINA BRAHEM



75

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

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

MICHAEL MÜLDER
KLAUDIA KARAMARINOV



76

MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

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

STEFAN BRINKMANN
ZANETA OSAK



77

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

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

TRISTAN TUREK
NADINE TUREK



78

MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

2025 SACHSEN CLASSIC

**auto
motor
sport**

**Motor
Klassik**

**AUTO
Klassik**

HIGHLIGHTS DER RALLYE

- * Start und Ziel in Dresden *
- * Meißen und Chemnitz *
- * DEKRA Lausitzring *



14.-16. AUGUST 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.sachsen-classic.de



STICKER MANUFACTURER
CORPORATE DESIGN



RETRO
PROMOTION



SKODA



UNION
GLASHÜTTE SA



TEILNEHMER 2025

MICHAEL HÖHN
DANIEL NEFERU



79

CORVETTE C4

5,7 Liter, V8, 305 PS, Bj. 1994

FERDINAND BRAUTMEIER
DIETER BEYER



80

BMW Z8

4,9 Liter, V8, 400 PS, Bj. 1990

LARS UECKER
ANDRE TACKE



81

MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

HEIKE WEISSER
STEPHAN MÄRZ



82

PORSCHE 356 B CABRIO

1,6 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 75 PS, Bj. 1961

TOBIAS SCHNEIDER
ALEXANDRA SCHNEIDER



83

MERCEDES-BENZ 280 SE

2,8 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 171 PS, Bj. 1969

BURKHARDT BISCHOF
DIRK KIEFER



84

PORSCHE 911

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 180 PS, Bj. 1980



ESDAR

Klassische Fahrzeuge

- SINCE 1984 -

Ihr Spezialist für Oldtimer und exklusive Fahrzeuge

- Ankauf & Kommission
- Reparatur & Inspektion
- Teil- & Komplettrestauration
- Werkstattleistungen
- Sammlungsmanagement

Kontaktieren Sie uns



**TRANSPARENZ &
EHRlichkeit**



KOMPETENZ



ERFAHRUNG



Waldbadstraße 9-13,
33803 Steinhagen



www.esdarclassiccars.de



+49 5204 9956135



[esdarclassiccars](https://www.esdarclassiccars.de)

SEBASTIAN QUENTIN
LARA QUENTIN



85

MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

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

BERNHARD LINNENSCHMIDT
BETTINA HARTUNG



86

PORSCHE 911

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 272 PS, Bj. 1995

NICHOLAS J. DUNNING
EDGAR LÜHR



87

PORSCHE 911 S TARGA

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

BERND OSTMANN
FRANK KLAAS



88

BMW E3 2800

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

DANIEL SANDRELL



89

BMW E3 3.0S

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

ULRICH HAUPT
ALEXANDER HAUPT



90

VW 1302 LS

2,3 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 100 PS, Bj. 1971

ANDRÁS NOSZVAI
ZOLTAN VANDULEK



91

NSU 1000 C

1,2 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 65 PS, Bj. 1971

ALEŠ KOČÍ
JANA KOČÍ



92

BMW E 9

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 200 PS, Bj. 1972

UWE KOHRS
JOACHIM TAMBOSI



93

JAGUAR E-TYPE

5,3 Liter, V12, 262 PS, Bj. 1972

STEFAN SCHAMBECK
STEPHAN HOFMEISTER



94

JAGUAR E-TYPE SERIE 3 V12

5,3 Liter, V12, 268 PS, Bj. 1972

KONSTANTIN MARQUARDT
VALERIE MARQUARDT



95

ALFA ROMEO GT JUNIOR

1,6 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 110 PS, Bj. 1972

HEIMO WITTWER
JÜRGEN BERTHOLD



96

BMW 2002 TII

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 131 PS, Bj. 1972

HAJO RIESENBECK
THEO PRÜMM



97

PORSCHE 911 T TARGA

2,4 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 130 PS, Bj. 1973

MARKUS NESER
STEFAN ALBRECHT



98

BMW 3,0 CS

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

RUDOLF GLASS
ACHIM MÖRTL



99

TOYOTA CORONA MARK II

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 89 PS, Bj. 1974

STEPHAN LUCHT
ISABELLA LUCHT



100

LANCIA FULVIA MONTECARLO 1,3 S

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

KAI ECKERT
MATTHIAS GRIMM



101

JAGUAR E-TYPE S III

5,3 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 268 PS, Bj. 1974

HELMUT GÖGGL
JOHANNES SCHUG



102

MERCEDES-BENZ 280 SLC

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

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

ALEXANDER NAGHIBI
ULRIKE MUNTE



103

PORSCHE 911 SC TARGA

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 204 PS, Bj. 1980

CHRISTIAN WACHTER
VERONIKA WACHTER



104

PORSCHE 911 SC TARGA

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

FABIAN TÜRTSCHER
JACKY DIEMER



105

VOLKSWAGEN T2 WESTFALIA

1,9 Liter, 4-Zyl.-Boxer, 69 PS, Bj. 1973

FRANZ TÜRTSCHER
ANNE TÜRTSCHER



106

ALFA ROMEO SPIDER 2.0

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 127 PS, Bj. 1984

MANFRED RENZ
MAXINE MUSTERMANN



107

FERRARI F40

2,9 Liter, V8, 478 PS, Bj. 1991

JANA UHLEMANN
FALK BURGHARDT



108

OPEL MANTA 1600 S

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

ALEXANDER AICHHORN
ELKE AICHHORN-VOLGGER

109



BMW Z3

1,8 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 140 PS, Bj. 1998

HARALD STADLER



110

PORSCHE 993 TURBO

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 450 PS, Bj. 1998

THOMAS BREITKOPF
TONI WENDT



111

BMW M 635 CSI

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

JOACHIM ZORN
VALENTINA MAIER



112

CHEVROLET CORVETTE (C3)

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

JÜRGEN PAPST
UWE REICHENBACH



113

PORSCHE 911 (964)

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

RAINER SCHMITT
LINA SCHMITT



114

BMW Z4 ROADSTER 3.0i

3,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 231 PS, Bj. 2003

JÖRG HAAGER
LORENZ HAAGER



115

PORSCHE 911 RSR

3,0 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 315 PS, Bj. 1986

THOMAS AMMANN
DR. GÖTZ GEIGES



116

PORSCHE 911 CABRIO

3,2 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 217 PS, Bj. 1987

ERTI BEYDILLI
JÜRGEN HENSING



117

MERCEDES-BENZ 190E 2.3-16

2,3 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 177 PS, Bj. 1987

PATRIC JACOB
JURGITA JACOB



118

PORSCHE 911 TARGA

3,2 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 235 PS, BJ. 1988

BERND THERRE
TAMARA VEITH



119

PORSCHE 944 S2

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

SEBASTIAN BÜSCHER
CLAUDIA BÜSCHER



120

PORSCHE 911/964

3,6 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 250 PS, Bj. 1989

Ihr Spezialist für Oldtimer in Paderborn



Historische Mercedesfahrzeuge sind unsere Leidenschaft.

Vom Service bis zur Frame - off - Restaurierung bieten wir Ihnen alles aus einer Hand. Ein besonderes Augenmerk legen wir seit über 30 Jahren auf die Modelle 300 SL, Pagode und 190 SL.



Unser aktuelles Fahrzeugangebot finden Sie hier:



PETER SESSLER
CORNELIA KAUFMANN

121



BMW M3 E30 CABRIO

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

DIETER MÜNCH
ULRICH FISCHER

122



ALFA ROMEO SPIDER 2000

2,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 120 PS, Bj. 1991

KAI WICKE
DR. THOMAS FROITZHEIM



123

PORSCHE 968 CLUBSPORT

3,0 Liter, 4-Zyl.-Reihe, 240 PS, Bj. 1993

NILS OPPERMANN
MONA PUCHER

124



PORSCHE 911 (964) CARRERA C2 WTL

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

SÖREN POLSTER
TORSTEN HILLE



125

BMW 850 CI

5,0 Liter, V12, 326 PS, Bj. 1993

MANFRED KREYSA
EVELYNE RULAND



126

JEEP WRANGLER

4,0 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 168 PS, Bj. 1994

JAN LAUBACH
CHRISTIAN PLATTER



127

PORSCHE 993

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 285 PS, Bj. 1996

WOLFGANG ANDRÄ
ELKE VIETMEYER



128

NISSAN 300 ZX TWIN TURBO

3,0 Liter, V6, 283 PS, Bj. 1996

MARKUS KROPP
MAXIMILIAN KROPP



129

PORSCHE 993 CABRIO

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 285 PS, Bj. 1996

DIMITRIOS TASSIKAS
ANASTASIOS GOUTSIOUKOSTAS



130

BMW M ROADSTER

3,2 Liter, 6-Zyl.-Reihe, 321 PS, Bj. 1998

DR. THOMAS RYZLEWICZ
DR. MED. URSEL JAGHZIES



131

MERCEDES-BENZ SLK 230

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

STEFAN SCHMITT
IRIS SCHÖTTLER



132

FERRARI F355 SPIDER F1

3,5 Liter, V8, 380 PS, Bj. 1999

JOHANNES STEINER
SILVIA STEINER



133

BMW Z8

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

JANEK VAN WISSEN
THEO VAN WISSEN



134

PORSCHE 911 CARRERA 4S (996)

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

ELMAR MARIA HENRICH



135

PORSCHE 911 / 993

3,6 Liter, 6-Zyl.-Boxer, 272 PS, Bj. 1995

BERNHARD MÜLLER
GERNOT FICHEL



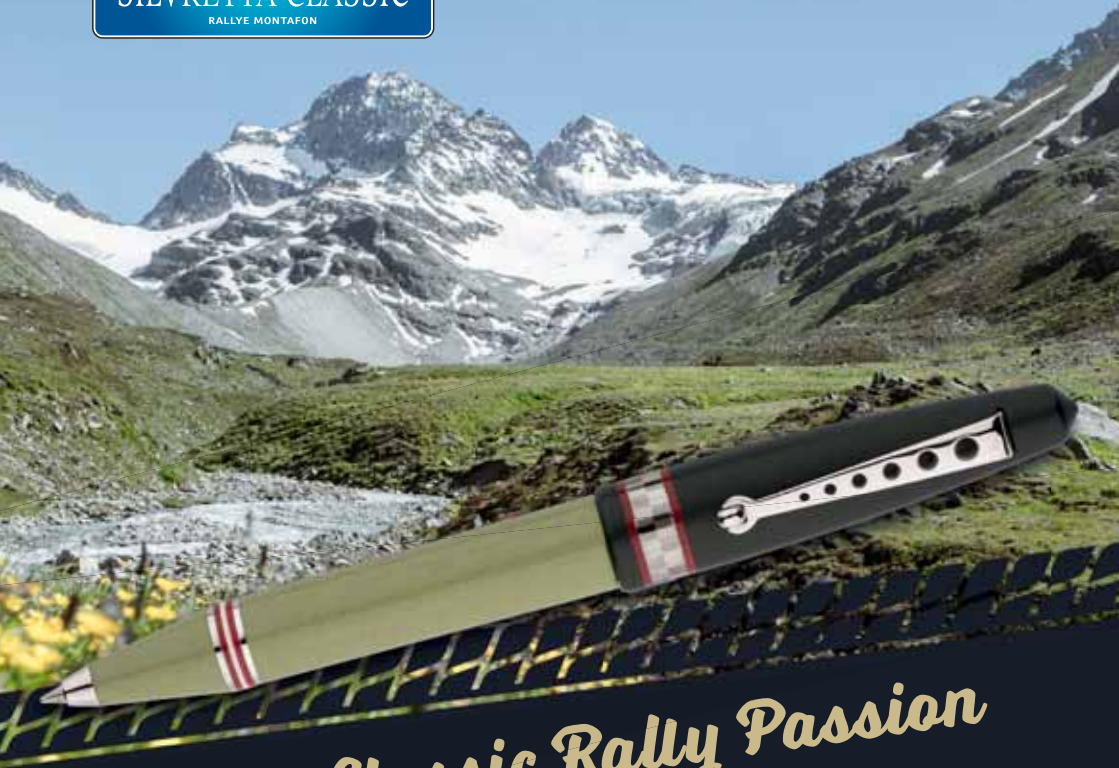
136

MERCEDES-BENZ E-KLASSE

4,3 Liter, V8, 279 PS, Bj. 1999



Wir wünschen gute Fahrt und viel Erfolg. Das Team der Silvera Classic freut sich auf Euch!



Silvretta Classic Rallye Passion

Silvretta Classic Montafon Rallye Passion 2025

Diese handgefertigte Schreibgeräte-Edition wurde mit ihren zahlreichen Details kreiert, um die Silvretta Classic Rallye Montafon, eine der traditionsreichsten und landschaftlich schönsten Rallyes überhaupt, zu ehren: Der Clip mit Löchern, wie in klassischen Sport-Lenkrädern, schwarz matt, analog zu den blendfreien Motorhauben der 1970er, sowie der über 6 Monate gebackene Schaft aus Acrylharz in der Gesteinsfarbe des Piz Buin, dem höchsten Gipfel Vorarlbergs.

Handgefertigt in der Neapolitanischen Manufaktur DELTA und streng limitiert auf nur 220 Exemplare.



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

Foto mit freundlicher Unterstützung von Montafon Tourismus

MARKEN VON EINST

IM PROGRAMMHEFT WERDEN SIE EINIGE AUTOS VON MARKEN FINDEN, DIE ES NICHT MEHR GIBT – MARKEN, DIE DEN BESITZER GEWECHSELT HABEN ODER GERADE WIEDERBELEBT WERDEN. WIR HABEN EINIGE INFORMATIONEN ZUSAMMENGESTELLT.

ALVIS

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



LANCIA

1906 begann der Rennfahrer Vincenzo Lancia mit dem Automobilbau. Seine Fahrzeuge, bevorzugt nach Buchstaben des griechischen Alphabets oder antiken römischen Straßen benannt, zeichneten sich durch fortschrittliche Technik aus. Sie hatten aber auch eine gewisse Eleganz, wie beispielsweise bei der Aurelia. Und es gab sehr sportliche Modelle wie Fulvia, Stratos oder Delta Integrale. Die italienische Kultmarke wird gerade mit Hybrid- und Elektromodellen wiederbelebt.



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 Leonard Lord eine Kooperation angeboten hatte. Der Roadster wurde weiterentwickelt und war auch im Motorsport erfolgreich. Parallel dazu entstand noch der Sprite.



MG

Ursprünglich firmierte MG unter dem Namen Morris Garages. 1930 wurde die MG Car Company gegründet. Die Stärke der Firma waren leichte, offene Wagen mit ausgeprägten sportlichen Talenten – wie diverse Rennsporterfolge belegten. Der K3 wurde 1933 vorgestellt und errang zahlreiche Klassensiege in der 1100er-Klasse. Der 1962 präsentierte MGB wurde eines der beliebtesten Roadster-Modelle. MG wurde später von BMW übernommen und wieder verkauft. 2005 ging der Name in chinesische Hände über. Mittlerweile werden unter der Marke MG erfolgreich Elektro-Modelle angeboten.



RALLY

Unter dem Markennamen Rally wurden ab 1921 im französischen Colombes bei Paris sportliche Wagen mit zugelieferten Motoren gebaut. Das erste Modell war ein Kleinwagen mit Zweizylindermotor von Harley-Davidson. Ab 1924 kamen Vierzylinder-Triebwerke zum Einsatz.

NSU

Zuerst baute man Strickmaschinen, dann Fahrräder, ab 1900 Motorräder und ab 1905 schließlich Automobile. Besonders die Motorräder sammelten sportliche Erfolge. Zwischenzeitlich übernahm Fiat das Werk in Neckarsulm. Aber dann brachte NSU den Prinz und produzierte ab 1957 wieder Autos. Herausragend waren schließlich der Wankel Spider (1964) und der futuristische Ro 80 (1967). Zwei Jahre später fusionierte die NSU AG mit der Auto Union AG, aus der dann Audi entstand.



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.





KFZ | WOHNMOBIL | OLDTIMER

UNSERE LEISTUNGEN

KFZ-SERVICE

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

WOHNMOBIL- UND CARAVAN-SERVICE

- Gasprüfung und Nachrüstungen
- Reparaturen und Wartung

OLDTIMER-SERVICE

- Wir warten Ihren Klassiker mit Kompetenz und Fachverstand

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

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

„NUR SECHS SEKUNDEN, UM DAS INTERESSE ZU WECKEN.“

**MADELEINA SCHWANTES IST ALS CONTENT CREATORIN
DAS NEUE GESICHT VON AUTO MOTOR UND SPORT UND
MOTOR KLASSIK AUF ALLEN DIGITALEN KANÄLEN.**



Madeleine Schwantes kümmert sich vor allem um die Social-Media-Kanäle.

Frau Schwantes, wie muss man sich Ihre Arbeit vorstellen?

Schwantes: Für die erste große crossmediale Produktion waren wir zu Gast bei der BMW Group Classic. An nur zwei Drehtagen haben wir zusätzlich zum Online-Fahrbericht zwei Videos für die Website und YouTube, Stories vom Dreh und sieben Reels für Instagram und TikTok produziert – zusätzlich zum Fahrbericht als Online-Artikel. So konnten unsere Leser und Follower die Fahrzeuge viel intensiver und vielschichtiger erleben. Schon während des Drehtags durften sie quasi Teil der Produktion sein, Fragen stellen und persönliche Eindrücke von unserer Arbeit bekommen – beispielsweise, wie diese wunderschönen Fahraufnahmen entstanden sind. Passenderweise hatte ich zu diesem Termin mein BMW E36 Cabrio als Kameraauto mitgenommen.

Wie kommt das an?

Sehr gut. Seither waren wir unter anderem zu Gast in den Heiligen Hallen von Porsche, Audi und VW Nutzfahrzeuge. Man würde jetzt vielleicht erst einmal denken, dass Instagram und Co. aufgrund ihrer jungen Zielgruppen nicht die richtige Plattform für solche Klassiker sind. 50 Prozent unserer Follower sind selbst noch keine Oldtimer-Besitzer – und da gehöre ich ja auch noch dazu. Und trotzdem laufen Videos rund um Young- und Oldtimer richtig gut an. Unter den zehn Reels, die in den letzten zwölf Monaten die meisten User auf Instagram erreicht haben, waren jede Menge Klassiker. Und in den Kommentaren erzählen die Leute dann ihre Geschichten zu den Autos.

„DESHALB IST ES IMMER WICHTIG, IN ERSTER LINIE DARAN ZU DENKEN, WAS EIN BEITRAG ODER EIN VIDEO DEM NUTZER BRINGT.“

MADELEINA SCHWANTES ÜBER DIE BEDEUTUNG NUTZERZENTRIERTER INHALTE.



Was sind das für Geschichten?

Der Klassiker ist natürlich: „Meine Eltern, mein Onkel, mein Nachbar hatte so einen.“ Wir hatten im letzten Jahr eine Werbepartnerschaft mit der Belmot Oldtimer-Versicherung rund um den Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring. Verlost wurden dabei Tickets zum Event und exklusive Einblicke hinter die Kulissen des Rennens. Der Gewinner hat tatsächlich über Instagram teilgenommen. Und seine Geschichte fand ich besonders schön: Mit 24 Jahren schraubt er nämlich an einem Fiat 124 Spider 2000, Baujahr 1980, der als Scheunenfund bei seinem Opa wiederaufgetaucht ist. Er hat sich fest vorgenommen, den Wagen wieder auf die Straße zu bringen. Zum Oldtimer-Grand-Prix hat er übrigens seinen genauso klassikbegeisterten 13-jährigen Bruder mitgenommen. Und genau diesen „Nachwuchs“ gilt es zu erreichen, wenn wir auch in Zukunft gepflegte Klassiker auf der Straße sehen wollen.

Was braucht man, um diese Zielgruppe anzusprechen?

Zunächst muss man ihr Nutzerverhalten im Internet verstehen. Sie verbringen viel Zeit in den sozialen Netzwerken und wollen dort auch nicht weg. Informationen transportiert man daher am besten direkt auf der jeweiligen Plattform und nicht erst über Verlinkungen auf Artikel oder Webseiten. Dafür ist allerdings nicht viel Zeit. Reels und TikToks sind in der Regel maximal eine Minute lang. Davon habe ich aber nur etwa sechs Sekunden, um das Interesse zu wecken – sonst sind die Zuschauer einfach weg. Die Inhalte müssen also kurz und knackig sein. Vielleicht haben Sie den Begriff „snackable Content“ schon mal gehört. Es geht darum, Informationen in wenigen Sekunden erfassen und daraus einen Mehrwert schöpfen zu können – beispielsweise eine neue Information, die man weitererzählen kann. Deshalb ist es immer wichtig, in erster Linie daran zu denken, was ein Beitrag oder ein Video dem Nutzer bringt – vor allem auch dann, wenn es nicht nur um redaktionelle Inhalte, sondern um Werbung geht.

WEGBEGLEITER

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

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 7/2025:

Fünf Stil-Ikonen, 50 Jahre VW-Polo,
Service-Kosten Ford Model A,
Porsche 944 gegen Mitsubishi Starion.

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.

„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.



Mit positiver Energie in die Zukunft.

JETZT UNSEREN
BLOG
KENNENLERNEN!
blog.illwerkevkw.at

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

illwerke  **vkw**
Energie für Generationen.

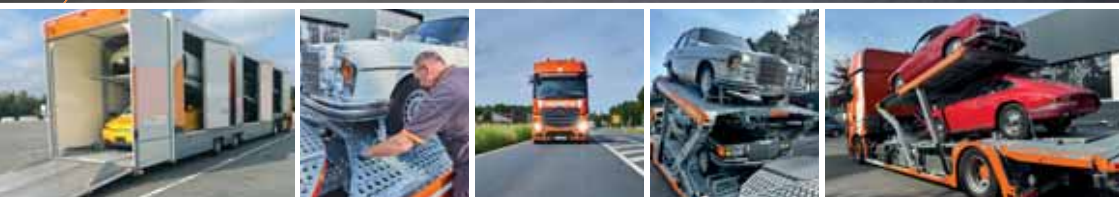
VIELEN DANK AN DIE HELFER



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



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



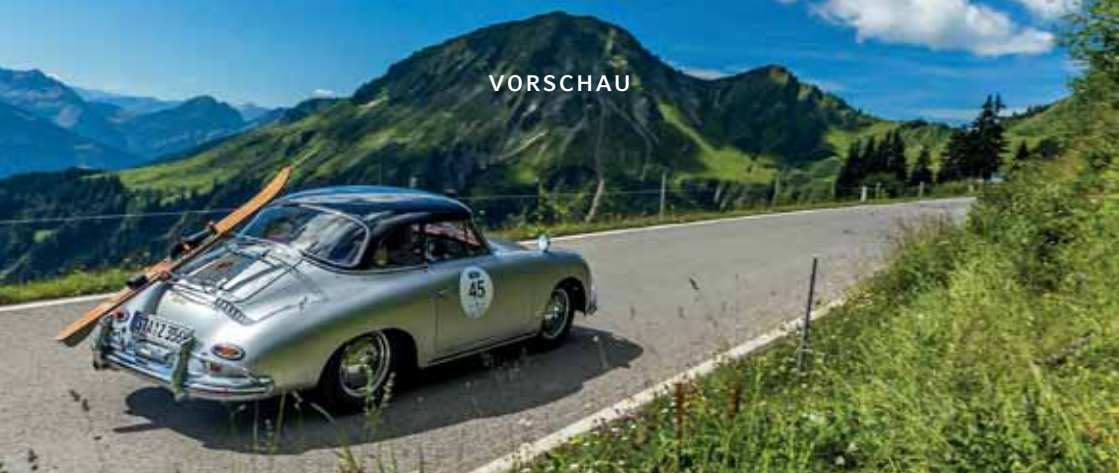
 facebook.com/fehrenkoetter
 instagram.com/spedition_fehrenkoetter/
 youtube.com/c/FehrenkötterTransportLogistikGmbH

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

VORSCHAU



AUF ZU NEUEN TOUREN

ZWEI WEITERE RALLYES UND
JEDE ERZÄHLT IHRE EIGENE GESCHICHTE



22. SACHSEN CLASSIC RALLYE

14.-16. AUGUST 2025

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

www.sachsen-classic.de



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 Röhrl das Großherzogtum für seine atemberaubenden Erlebnisstraßen, die sich durch eine vielfältige Landschaft schlängeln.

www.luxembourg-classic.de

Ein ganzes Jahr Abenteuer mit nur einer Karte.



QR-Code scannen und
Jahreskarte sichern!

auf geht's



**Silvretta[®]
Montafon**



Bereit für jedes Abenteuer: Der neue Ford Explorer.



Entdecken Sie die neuen Ford Modelle bei unseren Partnern in Dresden, Düsseldorf, Frankfurt, Göppingen, Hannover, Heilbronn, Hildesheim, Leverkusen, Leonberg, Neu-Ulm, Pforzheim, Roth, Schwabach, Stuttgart, Magdeburg, Hanau, Waiblingen oder Schwäbisch Hall. Wir freuen uns auf Sie!

Leasingangebot für Verbraucher

Fahrzeuggrundpreis (UPE** inkl. MwSt.)	48.500,00 €
Nachlass auf den Fahrzeuggesamtpreis in Euro	-7.707,60 €
Gesamtnachlass in Prozent	15,89 %
Hauspreis	40.792,40 €
Gesamtlaufzeit in Monaten	36
Gesamtfahrleistung	15000 km
Leasing-Sonderzahlung	0,00 €
Voraussichtlicher Gesamtbetrag ²	8.964,00 €
Monatliche Leasingrate	249,00 €
Restwert in Euro	28.130,00 €
Restwert in Prozent	58,00 %
Restwertabweichung in Prozent	0,00 %
Restwert Ford Bank	28.130,00 €
Belastung/Provision	0,00 €

Ford Explorer BEV Select - SUV

79 kWh Elektromotor 150 kW (204 PS),
1-Gang-Automatik-Getriebe, Heckantrieb
Frozen White · Stoffpolsterung Onyx Black

Leasingrate

249€

² Summe aus Leasingsonderzahlung und mtl. Leasingraten. Alle genannten Beträge sind inkl. 19% MwSt. Maßgebend sind die Preise und Konditionen bei Vertragsabschluss. Die Zulassungs- und Überführungskosten werden separat in Rechnung gestellt. Ein Angebot der Ford Bank GmbH, Henry-Ford-Straße 1, 50735 Köln, für Privatkunden. Weitere Details erfragen Sie bei uns im Autohaus. Dieses Angebot basiert auf: Preisliste Ford Ford Explorer BEV gültig ab 28.02.2025 (MY: 2025,75) und wurde erstellt für die Kundenart Private Nutzung.

Cannstatter Strasse 46
70190 Stuttgart
www.emilfrey.de

Jetzt Ford E-Explorer
unverbindlich anfragen



Angebotskonditionen: Maßgebend sind die Preise und Konditionen bei Vertragsabschluss. Ein freibleibendes Angebot der Ford Bank GmbH, Henry-Ford-Straße 1, 50735 Köln für Privatkunden. Das Angebot stellt das repräsentative Beispiel nach § 17 Preisangabenverordnung dar. Ist der Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein Widerrufsrecht. Weitere Details erfragen Sie bei uns im Autohaus. Wir sind für mehrere bestimmte Darlehensgeber tätig und handeln nicht als unabhängiger Darlehensvermittler. Der Fahrzeugpreis ist inkl. 19% MwSt. **UPE = Unverbindliche Preisempfehlung der Ford-Werke GmbH

Ford Explorer: Antriebsart: Elektromotor · Kraftstoff: entfällt · anderer Energieträger: Strom · Energieverbrauch (kombiniert): 16,6 kWh/100 km
CO₂-Emissionen (kombiniert): 0,0g/km · Elektrische Reichweite: 544 km · CO₂-Klasse: A