

3.

Luxembourg Classic

IM HERZEN EUROPAS ——— 29. – 30. SEPTEMBER 2023



OFFIZIELLES PROGRAMM

Teams • Autos • Strecke • Zeitplan

www.luxembourg-classic.de



Grand Tour du Luxembourg

ENTDECKEN SIE INSPIRIENDE
ROADTRIPS MIT DER
VISITLUXEMBOURG-APP



© Phoenix & Photography

www.visitluxembourg.com


**VISIT
LUXEMBOURG**

Luxembourg Classic 2023

- 4 Grußworte der Luxemburger Minister**
Lex Delles und François Bausch
- 6 Grußworte der Bürgermeister**
Léon Gloden und Mike Poiré
- 8 Grußworte Organisationsleiter und Chefredaktion Motor Klassik**
Von Dirk Johae und Hans-Jörg Götzl
- 10 Dank an die Partner**
- 12 Zeitplan**
Der Ablauf im Detail
- 14 Strecke und Highlights**
Die Strecken der 3. Luxembourg CLASSIC
- 24 Das Rallye-Poloshirt 2023**
Passend gekleidet mit GPO
- 26 Tour de Luxembourg**
Auf Cabriolettour durch das Großherzogtum
- 38 Mechanik fürs Handgelenk**
Die Uhren für die Sieger von UNION GLASHÜTTE
- 44 Tipps fürs Rallyefahren**
So läuft eine Klassik-Rallye
- 48 75 Jahre LOSCH**
Der erfolgreiche Weg des Luxemburger Generalimporteure für den Volkswagen-Konzern
- 54 Poster**
Faszination LUXEMBOURG CLASSIC
- 56 Teilnehmerkatalog**
Die Autos auf einen Blick
- 76 Großes Markenlexikon**
Geschichten und Fakten
- 102 Von Oldtimer bis Youngtimer**
Die spannende Welt klassischer Autos bei Motor Klassik und YOUNGTIMER
- 108 Dank an die Helfer**
- 112 Vorschau**
Die nächsten Classic Rallyes der Motor Presse Stuttgart

IMPRESSUM

Veranstaltergemeinschaft:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG Stuttgart, mit Motor Klassik und auto motor und sport

Organisations-Team:

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

Routenplanung und Sportliche

Leitung: Ed Goedert

Roadbook: Jens Meinig

Streckensicherung: Ed Goedert

Team-Betreuer: Stefan Nowack

Team Zeitnahme: Leo Wilhelm (Leitung), René Fritzsche

Team Auswertung: Markus Wilhelm (Leitung)

Streckensprecher: Christian Schmit und Johannes Hübner

Für den Inhalt verantwortlich:

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

Leitung Event & Corporate

Publishing: Bert Brandenburg

Verantwortlicher Redakteur: Dirk Johae

Mitarbeit: Hans-Jörg Götzl, Kai Henning Klauder, Michael Orth, Felix Seufert

Grafische Gestaltung: Raoul Rainer

Produktion: Paulina Ulherr

Anzeigen: Gabi Volkert

Herstellung und Repro: Nicole Peter, Alina Augenschein

Druck: P+K Solutions GmbH & Co. KG Julius-Hölder-Str. 30, 70597 Stuttgart

Lex Delles
Minister
für Tourismus



Natur, Kultur und Kulinarik

Bereits zum dritten Mal vereinen die „Luxembourg-Classic“ seltene Oldtimer mit den malerischen Strecken des Großherzogtums. So erkunden die Teilnehmer unter anderem die Hänge und Weinberge der Moselregion, die intakte Natur im Ösling, mittelalterliche Ruinen und Schlösser sowie unsere multikulturelle Hauptstadt. Dank einer ausgefeilten Streckenführung erwartet die Teams neben abwechslungsreichen Landschaften viel Fahrspaß.

Sollten die Teilnehmer der Oldtimer-Rallye eine Pause einlegen oder ihren Aufenthalt verlängern wollen, lege ich ihnen das gastronomische Angebot des Großherzogtums ans Herz. Dieses zeichnet sich durch seine Vielfalt, seine Qualität und seinen multikulturellen Charakter aus: von italienischer Pasta über französische Gourmet-Küche bis zur deftigen Hausmannskost aus Luxemburg. Dasselbe gilt für unsere touristischen Unterkünfte vom 5-Sterne-Hotel bis zu charmanter Jugendherbergen und Campingplätzen.

Die „Luxembourg Classic“ begeistert die Teilnehmer der Oldtimer-Rallye wie auch die Touristen, Einwohner und Grenzgänger. Tatsächlich kommen die historisch wertvollen Automobile einem fahrenden Museum gleich.

Ich freue mich daher sehr, die „Luxembourg Classic“ begrüßen zu dürfen und wünsche allen Teilnehmern eine spannende und sichere Fahrt.

François Bausch

Vizepremierminister
und Minister für Mo-
bilität und öffentliche
Arbeiten



Zeitreise in die Geschichte

Die „Luxembourg Classic“ verspricht ein wahres Fest für Oldtimerliebhaber zu werden - bereits zum dritten Mal. Historische Fahrzeuge gehen auf große Fahrt und verwandeln das Großherzogtum in ein rollendes Automuseum.

Das Erfolgsrezept dieser Rallye ist einfach: eine gelungene Mischung aus alter Technik, geschichtsträchtigen Gebäuden, charmanten Dörfern und faszinierenden Landschaften.

Den Teilnehmern als auch den Zuschauern wird eine spannende Zeitreise in die Automobilgeschichte geboten. Die Oldtimer erzählen mit jedem einzelnen zurückgelegten Kilometer eine Geschichte und spiegeln die Entwicklungen und technischen Fortschritte der Automobilindustrie wider.

Fahrspaß wird bei der diesjährigen Auflage großgeschrieben, jedoch müssen die Verkehrsregeln auf den öffentlichen Straßen stets eingehalten werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer steht an erster Stelle, um einen reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können.

Ich wünsche allen Fahrern und Oldtimer-begeisterten einen schönen Aufenthalt und eine angenehme, sichere Fahrt!

Einfach matschwätzen

Mam
Digitale Wort
beschrens
informéiert fir
20€ /Mount



abo.wort.lu

Informéiert sinn, och iwwer onbequem Saachen. Fir all déi déi matbestëmmen, matmaachen a matschwätze wëllen. D'Lëtzebuerger Wort - einfach liesen, online oder classesch op Pabeier.

Luxemburger Wort

www.wort.lu



Léon Gloden
Député-maire



Automobilgeschichte in der Moselmetropole

Die 3. Ausgabe der „Luxembourg Classic Rallye“ ist ein wichtiges Ereignis für die Stadt Grevenmacher. Über 100 Oldtimer werden in der Moselmetropole Halt machen.

Es freut mich sehr, dass die Rallye in diesem Jahr durch unsere malerischen Straßen führt und uns die Möglichkeit gibt, unsere reiche Geschichte und unsere lebendige Kultur mit den Teilnehmern und Besuchern zu teilen. Der Erfolg unserer jährlichen Oldtimertage zeigt, wie sehr sich die Menschen in unserer Region für klassische Fahrzeuge begeistern.

Als besonderes Highlight der Luxembourg Classic werden die Autos im Schritttempo durch unsere charmante Fußgängerzone fahren. Dadurch haben Sie die Gelegenheit, diese Schätze der Automobilgeschichte aus nächster Nähe zu bewundern. Die zahlreichen Geschäfte, Cafés und Restaurants laden derweil zum Bummeln und Genießen ein.

Ich möchte allen Teilnehmern, Organisatoren und Sponsoren meinen herzlichen Dank aussprechen, die dazu beitragen, dass diese Veranstaltung bei uns stattfinden kann.

Willkommen in Grevenmacher – der Stadt des „Miseler Way of Life“, in der Geschichte auf Moderne trifft und sich Tradition mit Fortschritt verbindet.

Ich wünsche ihnen eine erfolgreiche und sichere „Luxembourg Classic“ in Grevenmacher.

Mike Poiré

Bürgermeister der
Gemeinde Mertzig



Ein „rollendes Auto- museum“ in Mertzig

Zum dritten Mal veranstaltet die Motor Presse Stuttgart in Zusammenarbeit mit Ed Goedert eine Oldtimer-Rallye im Großherzogtum: die „Luxembourg-Classic“, eine bemerkenswerte Veranstaltung mit rund 100 Prachtexemplaren aus der Automobilgeschichte: ein „rollendes Museum“ auf den Straßen Luxemburgs, gefahren von leidenschaftlichen Autoliebhabern.

Dank der guten Zusammenarbeit freut es mich sehr, dass wieder ein Besuch in Mertzig eingeplant wurde, inklusive Wertungsprüfung vor der Mittags- und Verschnaufpause für Fahrer, Co-Pilot und Auto. Das Spektakel in unserer Gemeinde wird dieses Jahr noch länger anhalten, da die Oldtimer über die ganze Mittagspause bei uns parken werden. Der Autonarr Ed Goedert hat wieder eine schöne Route zusammengestellt.

Wir freuen uns also auf die Ankunft der Sammlerautos in Mertzig am Freitag, 29. September zur Mittagszeit auf dem ganz neuen Parkplatz hinter dem renovierten Gemeindefeuerhaus. Es wird eine einmalige Gelegenheit sein, sich die Oldtimer aus der Nähe anzusehen und vielleicht ein paar Worte mit den stolzen Eigentümern auszutauschen.

Im Namen der Gemeinde wünsche ich allen Teilnehmern viel Spass und Freude und einen schönen Aufenthalt in Luxemburg. Wir sind wieder froh, dabei zu sein!

Wir lassen Ihr Kapital arbeiten!



SIE VERTRAUEN UNS

Ihr Vermögen an



WIR SUCHEN

nach qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Unternehmen



WIR BEWERTEN

diese ausgewählten Unternehmen



WIR STELLEN

ein diversifiziertes Portfolio zusammen



DIE ZEIT TUT IHRE ARBEIT

und lässt Ihre Investitionen florieren

Bei CapitalatWork ist Ihr Wealth Manager Ihr ganz persönlicher Berater. Er steht Ihnen jederzeit zur Verfügung und hört Ihnen zu, um Ihnen eine Anlagelösung vorzuschlagen, die auf Ihre persönliche Situation, Ihre Bedürfnisse und Ihre Anlageziele abgestimmt ist.

Ein Vertrauensverhältnis: Unsere Wealth Manager haben im Durchschnitt mehr als 10 Jahre Erfahrung bei CapitalatWork.

Bitte kontaktieren Sie uns unter +352 437 43 6000 oder über contact@capitalatwork.com

WEALTH MANAGEMENT | ESTATE PLANNING

capitalatwork

Wealth Management  Foyer Group



Dirk Johae
Organisationsleiter
Rallyes

Leidenschaft für Luxemburg

Mit jedem Kilometer der Route durch das Großherzogtum spürt man die Leidenschaft und Begeisterung von Ed Goedert für sein Land. Als Routenplaner und sportlicher Leiter in Personalunion gelingt es ihm, Jahr für Jahr besonders reizvolle Strecken zu finden. Das Roadbook für die insgesamt rund 440 Kilometer ist somit beste Werbung für die Vorzüge Luxemburgs mit gut ausgebauten, kurvenreichen Straßen und wenig Verkehr, vorbei an beeindruckenden Bauwerken und durch wunderschöne Regionen.

Die zwei Rallyetage werden mit vielen Eindrücken wie im Flug vergehen. Sehr wahrscheinlich werden Sie mir zustimmen: Das Land ist eine Reise wert, besser noch, mit mehr Zeit im Gepäck, als bei einer Rallye. Wussten Sie zum Beispiel, dass Luxemburg als Land der Burgen und Schlösser gilt?

Wie im Flug sind auch die 75 Jahre der Firma Losch als Luxemburger Volkswagen-Generalimporteur vergangen. Die Entwicklung des Unternehmens seit dem Jahr 1948 ist beeindruckend. Die Motor Presse Stuttgart gratuliert herzlich zum Jubiläum. Bei der Rallye werden wir sicher auf die nächsten 75 Jahre unseres Rallye-Partners anstoßen.

Dirk Johae



Hans-Jörg Götzl
Chefredakteur
Motor Klassik

Reise in ein unbekanntes Land

Eine Rallye für klassische Automobile zählt wohl zu den schönsten Möglichkeiten, ein Land kennenzulernen – weil man auf zumeist eher kleinen und verwinkelten Wegen unterwegs ist, die man als normaler Tourist kaum befahren würde. Auf diesen oft nur von Einheimischen benutzten Nebenstraßen aber lernt man Land und Leute weitaus besser kennen, als wenn man nur auf schnellstem Weg von einer Sehenswürdigkeit zur anderen eilt. Im Fall unseres Gastgeberlandes kommt noch hinzu, dass dieses dem Anschein nach eher kompakte Großherzogtum Luxembourg aus dem Rallye-Cockpit gesehen auf einmal ziemlich groß wirkt, weil das Roadbook immer wieder zwischen zwei im Grunde benachbarten Orten noch eine kurvenreiche Schleife legt.

Und so sind wir zwar inzwischen bei der dritten Auflage der Luxembourg Classic angelangt, dennoch wird uns das Land im Herzen Europas wohl nicht so schnell langweilig werden. Dafür sorgen nicht zuletzt zahlreich verstreute Sonderprüfungen – von denen Sie sich allerdings nicht davon abhalten lassen sollten, dieses schöne Land in vollen Zügen zu genießen!

H.-J. Götzl

VINISSIMO

ITALIAN GOURMET



RESTAURANT

Le restaurant et sa cuisine authentique et gastronomique



VINOTHÈQUE

Une sélection exceptionnelle de vins avec plus de 1000 références



ÉPICERIE

Une épicerie fine pour découvrir la pure tradition de l'artisanat italien



TRAITEUR

Plats typiques, charcuteries et fromages, pâtes fraîches et bien plus encore

VINISSIMO

1 Boulevard F.W. Raiffeisen,
L-2411 Luxembourg

+352 52 52 10 500 — VINISSIMO.LU



[vinissimoluxembourg](https://www.facebook.com/vinissimoluxembourg)



[vinissimo.lu](https://www.instagram.com/vinissimo.lu)



Inscrivez-vous
à notre newsletter

PARTNER



Dank an die Partner

*Wir danken unseren Sponsoren und allen Personen,
Institutionen, Gemeinden, Vereinen und Unternehmen.
Ohne ihre Unterstützung wäre es nicht möglich
gewesen, die 3. LUXEMBOURG CLASSIC 2023
zu veranstalten.*

Herzlichen Dank!



ABLAUF

ZEITPLAN

3. *Luxembourg Classic* 2023

Mit der dritten LUXEMBOURG CLASSIC wird das Erfolgskonzept fortgeführt – zwei erlebnisreiche Tage über die schönsten Straßen des Großherzogtums.



Donnerstag, 28. September 2023

11:00 – 19:00 Uhr Akkreditierung und Technische Abnahme, Parc Hotel Alvisse, Luxembourg

Freitag, 29. September 2023

ab 8:30 Uhr Startaufstellung Parc Hotel Alvisse, Luxembourg

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

9:01 Uhr Start zur 1. Etappe über 261 km

9:35 Uhr Meysembourg

10:25 Uhr Schandel

10:45 Uhr Beckerich, Mühle

12:00 Uhr Mittagspause in Mertzig, Centre Turelbaach (ca. 75 Minuten)

13:40 Uhr Scheidel

14:00 Uhr Schloss Bourscheid (Aussichtspunkt)

14:45 Uhr Wiltz (Rathaus)

15:05 Uhr Alscheid

16:00 Uhr Bastendorf

ab ca. 16:50 Uhr Tagesziel, Parc Hotel Alvisse, Luxembourg

Samstag, 30. September 2023

ab 8:00 Uhr Startaufstellung am Parc Hotel Alvisse, Luxembourg

Die nachfolgend genannten Zeiten gelten jeweils für das erste Fahrzeug!

8:31 Uhr Start zur 2. Etappe über 181 km

9:25 Uhr Roost, LOSCH Lamborghini/Porsche

9:40 Uhr Colmar-Berg (Teststrecke)

10:20 Uhr Bettendorf

10:40 Uhr Burg Beaufort

11:25 Uhr Mittagspause Echternach, Abtei (ca. 80 Min. Pause)

12:45 Uhr Echternach (Denzelt)

13:00 Uhr Girst (Groesteen)

13:40 Uhr Grevenmacher (Fußgängerzone, UNION Glashütte, Hoffmann)

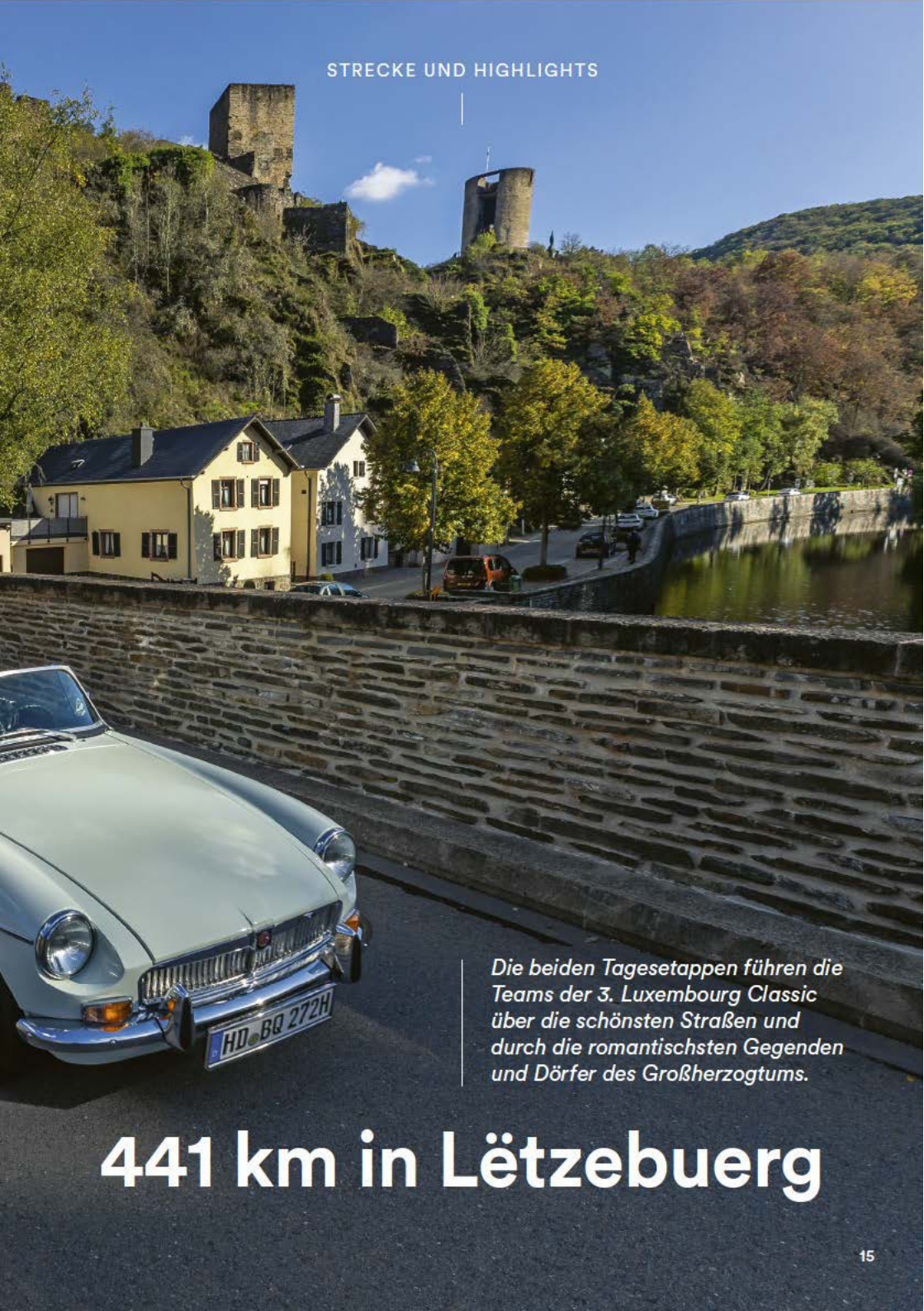
14:45 Uhr Ziel der Rallye, Gëlle Fra (Place de la Constitution), Luxembourg



Stand: 4.9.2023; Änderungen vorbehalten!



STRECKE UND HIGHLIGHTS



Die beiden Tagesetappen führen die Teams der 3. Luxembourg Classic über die schönsten Straßen und durch die romantischsten Gegenden und Dörfer des Großherzogtums.

441 km in Lëtzebuerg



Sport & Anspruch

Die vielen Helfer und Zeitnehmer empfangen alle Teilnehmer freundlich und gut gelaunt bei den Wertungsprüfungen. Je nachdem, wie hoch die Teilnehmer ihren eigenen sportlichen Anspruch legen, ist die Stimmung im Auto angespannt oder locker

Gestartet werden beide Etappen der 3. LUXEMBOURG CLASSIC ganz teilnehmerfreundlich direkt am Parc Hotel Alvisse. Die Route des ersten Tages über 261 Kilometer führt vom Hotel, das vom Staatswald umgeben liegt, zunächst nach Norden und biegt dann kurz hinter Colmar nach Westen ab. Erstes Zwischenziel ist das Örtchen Beckerich mit seiner historischen Mühle, die aufwändig und mit viel Sachverstand restauriert wurde und heute unter anderem ein Kulturzentrum beherbergt. Von hier rollt das fahrende Museum weiter im Westen des Großherzogtums und passiert schließlich in Rindschleiden die auf das 10. Jahrhundert zurückgehende romanische Kirche St. Willibrord. Zum Betrachten der beeindruckenden Fresken aus dem 15. und 16. Jahrhundert bleibt den Teilnehmern allerdings keine Zeit – sie müssen daher wohl nochmal wiederkommen.

In der quirligen, modernen Gemeinde Mertzig mit dem engagierten Bürgermeister Mike Poiré wartet auf sie im Centre

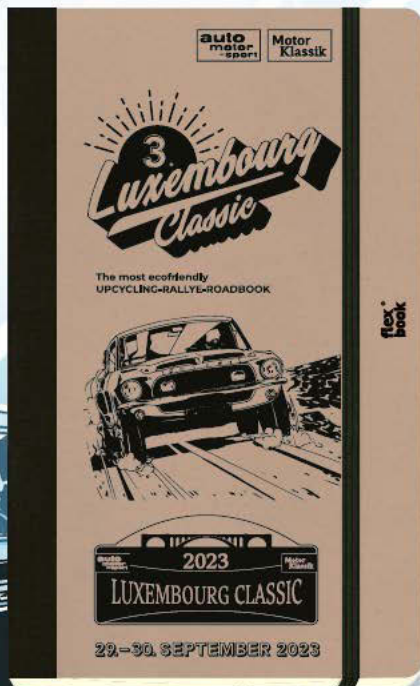


Luxembourg Classic Limited Edition 2023

The most ecofriendly
UPCYCLING-RALLYE-ROADBOOK

Das handgebundene Ecosmiles-Notizbuch wird ausschließlich aus natürlichen Ressourcen hergestellt, welche aus dem kreativen Upcycling von landwirtschaftlichen Reststoffen stammt.

- Cover aus Mandeln
- Vorsatzblatt aus Kaffeesatz
- 192 Seiten aus Zitrusfrüchten



General Distributor for

flex[®]
book

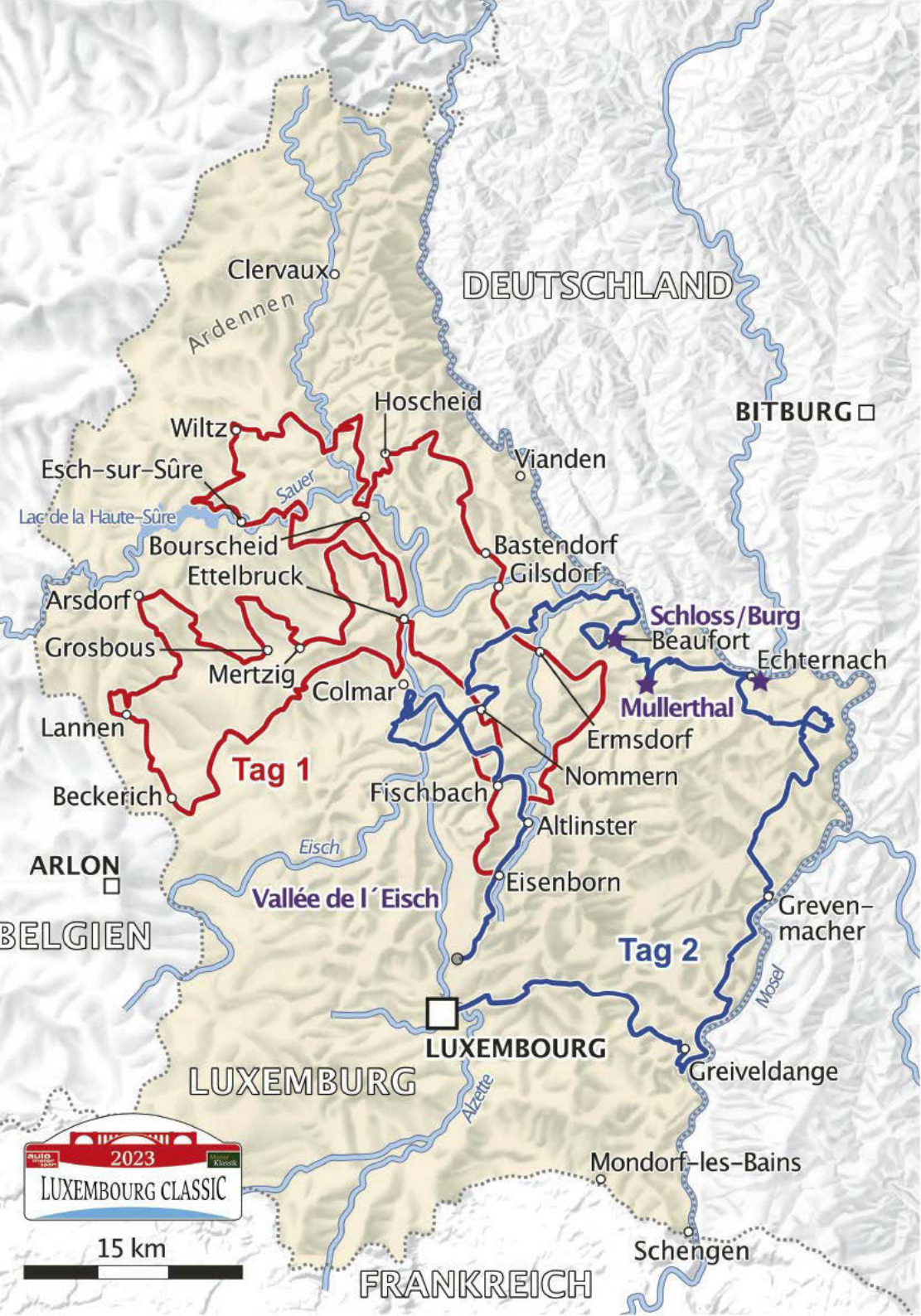


tinte-im-blut.de

SC. Lucht - P.B.S.-Sales
& Trademarketing

Kasteler Straße 3
D-65203 Wiesbaden

Fon +49 (0)611-98 77 344
Fax +49 (0)611-98 77 343
Mobil +49 (0)179-923 90 24
info@tinte-im-blut.de



STRECKE UND HIGHLIGHTS

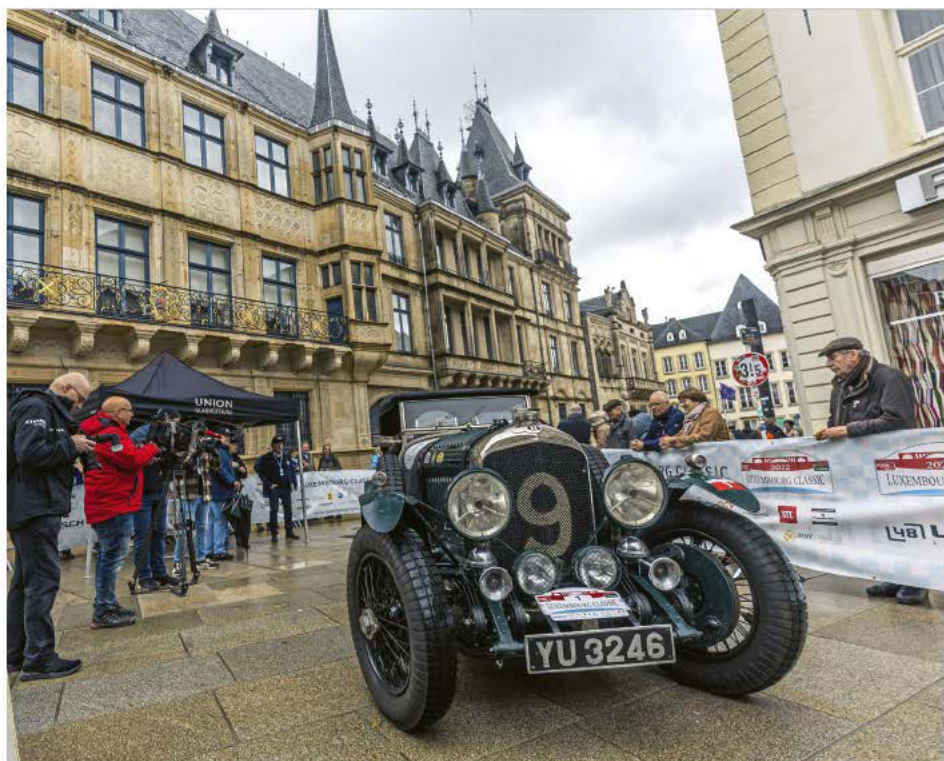
Turelbaach bereits die Mittagspause. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können sich danach auf viele weitere Höhepunkte entlang der Strecke freuen. So zum Beispiel auf einen Aussichtspunkt mit spektakulärem Blick auf Schloss Bourscheid. Diese weitläufige Anlage rund um die mittelalterliche Höhenburg ist das größte Bauwerk dieser Art in Luxemburg. Im weitläufigen Tal unterhalb dieses beeindruckenden Schlosses fließt die Sauer (Sure), ein Nebenfluss der Mosel.

ESCH-SUR-SURE UND WILTZ

Am Ufer der Sauer liegt das idyllisch gelegene Städtchen Esch-sur-Sure. Von hier aus führt die Tagesetappe weiter nach Wiltz, wo die Teams am Rathaus begrüßt werden. Im Anschluss folgt eine Route über reizvolle Straßen mit den beiden Zwischenstationen Alscheid und Bastendorf, bevor es zurück zum Parc Hotel Alvisse geht. Hier empfängt unser Partner Capital@Work die Teams mit einem Begrüßungsgetränk.

Großartige Kulisse

Herrschaftliche Gebäude in Luxemburg, Colmar oder Wiltz sowie Highlights wie Schloss Bourscheid oder die ehemalige Abtei von Echternach bilden – samt den vielen begeisterten Zuschauern – eine großartige Kulisse für die Klassiker





Gëlle Fra

Selbst wenn das Wetter nicht immer mitspielt, lassen sich die Teams nicht ihre gute Laune verderben. In diesem Jahr steht das Zielportal bei der Goldenen Frau (luxemburgisch: Gëlle Fra) auf dem Place de la Constitution im Zentrum von Luxemburg

JUBILÄEN AUF DER ZWEITEN ETAPPE

Auf der zweiten Etappe sind insgesamt 181 Kilometer zu absolvieren. Die Route ist gespickt mit weiteren Höhepunkten. Am Lamborghini- und Porsche-Center von Losch in Roost wartet gleich eine knifflige Aufgabe auf die Teams. Losch, Importeur aller Marken des VW-Konzerns, feiert in diesem Jahr sein 75-jähriges Bestehen. Gleich nach dem Besuch beim Jubilar geht es weiter auf die Teststrecke von Colmar-Berg, wo eine Prüfung auf der abgesperrten Rundstrecke zu meistern ist. Von dort fahren die Teams weiter über Bettendorf zur Burgruine Beaufort aus dem 12. Jahrhundert. Die Außenbereiche der historischen Anlage werden gerade restauriert.

Von der Burg führt die Route durch das landschaftlich beeindruckende Müllerthal mit spannenden Felsformationen zum Grenzort Echternach im Osten des Großherzogtums. In der ehemaligen Abtei, die heute ein Internat beherbergt, sind die Tische



LÉGÈRE HOTEL Luxembourg

A place made for living

- 156 Design Zimmer in unterschiedlichen Kategorien
- *faces* Lounge & Restaurant – Breakfast, Lunch, Dinner & Drinks
- Moderner Tagungs- und Eventbereich für bis zu 220 Personen
- Sauna & Fitnessbereich
- Tiefgaragenparkplätze (80) und kostenfreie Außenstellplätze
- Ladestation für Elektroautos
- Routen Empfehlungen
- Kostenfreies Highspeed Wi-Fi im gesamten Hotel

Lassen Sie uns jetzt Ihre nächste unvergessliche Rallye planen!



check
in now

STRECKE UND HIGHLIGHTS



Traumstraßen

Die Streckenführung der 3. LUXEMBOURG CLASSIC präsentiert den Teams an den beiden Rallye-Tagen die schönsten Ecken, Straßen und Landschaften des 2586 Quadratkilometer großen Großherzogtums, in dem rund 660 000 Einwohner leben





„Die Luxemburger Straßen sind wie geschaffen für das Rallyefahren“ – so die eindeutige Meinung von Rallye-Legende Walter Röhrl

im historischen Speisesaal und den angrenzenden Räumen bereits für die Mittagspause gedeckt.

FINALE BEI DER GOLDENEN FRAU

Nach der Pause wird die Etappe in der angrenzenden Altstadt mit einem kurzen Stopp vor dem „Denzelt“ fortgesetzt. Dieses imposante, mittelalterliche Gebäude stammt wohl aus dem 13. Jahrhundert und war einst Gerichtssitz, später Verwaltungsgebäude, von Echternach. In Grevenmacher rollt das Feld in die Innenstadt zur Durchgangskontrolle des Uhrenpartners UNION Glashütte. Hinter der Stadtgrenze genießen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine rund acht Kilometer lange wunderbare Strecke entlang des Moselufers und biegen hernach in Richtung Greiveldange in der Kommune Stadtbredimus ab. Nun folgt das Finale der 3. LUXEMBOURG CLASSIC, das zum Zielportal direkt am Großherzoglichen Palais mitten in der Luxemburger City führt. Hier darf nach der Gesamtdistanz von 441 Kilometern auf die erfolgreiche Zieleinfahrt angestoßen werden.

dj/kkl



Bestens angezogen

Kaum eine Farbkombination steht so sehr für die Hochphase des Motorsports wie Hellblau und Orange, die Farben von Gulf-Oil. Seinen Ursprung hat die Verbindung von Gulf-Oil und dem Motorsport 1966, als Grady Davis, damaliger Vizechef von Gulf-Oil, sich einen Ford GT40 kauft und fortan die orange-blauen-Renner zahlreiche Siege einfahren. Geschickt wurde auch die Macht der Kinobilder genutzt, denn mit Steve McQueens Film „Le Mans“ brannten sich die Farben seines ebenfalls in orange-blau lackierten Porsche 917 ins Gedächtnis. Diese Ikonografie funktioniert noch heute.

Die Rallye-Shirts der diesjährigen Luxembourg Classic kommen aus dem Badischen: Grandprix Originals gestaltet die Polos im Retro-Stil – und in einer legendären Farbe.

Auch die Teilnehmer der Luxembourg Classic 2023 werden in ihren Rallye-Shirts eine fantastische Figur machen. Die hochwertigen Polos in kräftigem Hellblau kommen in einem praktischen Materialmix aus 65 Prozent Baumwolle und 35 Prozent Polyester, trocknen daher schnell und tragen sich sehr angenehm auf der Haut. Die abgesteppten Schulterpartien und die Aufnäher erinnern an klassische Rennoveralls.

Die Marke Grandprix Originals existiert seit mehr als 20 Jahren und hat sich zu einer festen Größe der Szene rund um Klassiker und den historischen Motorsport – und weit darüber hinaus – entwickelt. Die Produkte aus dem Badischen, Sneaker, Lederjacken, Handschuhe, Shirts und Accessoires feiern die goldene Ära des Motorsports. Feiern Sie mit. *kkf*



Gulf-Blau

Das kräftige Hellblau und der Retro-Stil mit Steppnähten erinnert an die legendäre Gulf-Renn-Ära

All Moment erlieuen
All Moment deelen
All Moment RTL





DOUANES ZOLL

LUXEMBURG IM PORSCHE 911 CABRIOLET

Tour de Lux

Mit Vollgas bräuchte der zenitblaue Porsche 993 einmal quer hindurch nur eine Viertelstunde. Wer aber würde so einen Quatsch machen? Rasen in Luxemburg? Keine gute Idee. Besser: reisen. Ganz grobe Orientierung: einige Wegpunkte der dritten Luxembourg Classic.





Fotos: Dino Eisele

Luxemburg ist klein. Man kommt schnell an seine Grenzen. Die sind, einmal rundherum, nicht länger als 356 Kilometer. Von Osten, da ist Deutschland, nach Westen, Belgien, sind es gerade einmal 57 Kilometer – von Süden, Frankreich, nach Norden, ebenfalls Belgien, immerhin 82.

Was soll schon reinpassen in ein so kleines Land? Eine große Idee zum Beispiel, die von einem anderen Europa, einem Europa der offenen Grenzen. Wirklichkeit geworden 1990

Echternach, Marktplatz

Echternach ist die älteste Stadt des Landes und war eine der ersten mit elektrischer Beleuchtung in Europa

mit dem Schengener Abkommen. Außerdem, ganz weltlich nun, und vielleicht mehr als sonstwo in der Welt: Geld. Die Knete würde, in Scheinen und Münzen geschichtet, den Kneiff, mit 560 Metern höchster Punkt Luxemburgs, garantiert um ein gutes Stück überragen. Zum Kneiff aber, ganz im Norden, soll

75 YEARS OF DRIVING DREAMS



LOSCH

Thank you!

Losch Luxembourg can look back on three quarters of a century of success and continuous growth. We would like to thank our customers for their loyalty over the years, because customer orientation is of utmost importance to us. We have started the anniversary year with ambitious plans to realise our visions for the future. Our goal is to offer innovative concepts and solutions for the changing world of mobility. Find out more: [losch.lu](https://www.losch.lu)



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



Burg Beaufort

Die Burgruine am Rand der luxemburger Schweiz ist ein Highlight. Gruselige Einblicke ins Mittelalter gewährt eine Folterkammer



es gar nicht gehen und über das Geld auch nicht weiter Worte gemacht werden.

D'LUUCHT ASS ROU

Welche wären das auch? Deutsche? Französische? Lëtzebuergesche? Lëtzebuergesch ist eine der vielen Sprachen in dieser Mini-Monarchie, die 650.000 Menschen Raum gibt, und fast die Hälfte von ihnen kommt woandersher. Das Großherzogtum ist nicht weniger offen als der Porsche. Hoffentlich bleiben es beide. Hält das Wetter? Vielleicht.

Der Elfer nun aber ganz sicher an dr Kräizung, der Kreuzung also. Denn: D'Luucht ass rout. Rote Ampel. Mir waarden. Op Gréng. Bei Grün also weiter, no riets ofbéien, nach rechts abbiegen: Richtung Müllerthal.

Dort ist viel Wald und einiges an Felsen, dazu ein paar Straßen, meist sehr schmal, denn zwischen Felsen und Bäumen bleibt wenig Platz. Ohnehin die Straßen! Weil das

Taylor's Trail, Beaufort

Das kleine Gästehaus liegt nur einen Steinwurf von der Burg entfernt



„Luxemburg ist zwar klein, aber es ist auch großartig. Du findest so viel Abwechslung auf kleinem Raum. Und die Straßen sind ein Traum“

Pascal Zimmer

Land klein ist, sind auch die Straßen oft klein, und häufig müssen sie die Richtung ändern, sonst wäre man ja schnell wieder raus aus dem Land. So aber geht es mittenrein, ins Land und in die nicht ganz so neue Einsicht, dass Größe wie Großartiges mit Ausmaßen ja nichts zu tun haben müssen. Sie stecken nicht selten, ach was: im Kleinen. Wenig warm weht im Waldschatten des Müllerthals der Wind um den offenen Porsche. Hier und da werfen die Felsen den schönen Schall des

letzten Luftgekühlten zurück, hin und her geht das an manchen Stellen, und so rollt es sich unterm Blätterdach und wie eingehüllt in die eigene Klangblase, als wäre man fernab von allem.

SCHÉISSENDËMPEL

Aber ganz bei sich selbst. Und weil nicht jedem bei dieser Vorstellung wohl sein wird: Man ist hier auch ganz schnell woanders. Klein heißt eben auch: kurze Wege. Von



Kleines Land, große Weine

Platz im Kofferraum? Nehmen Sie eine Kiste luxemburger Riesling, Auxerrois oder Elbling mit

Müllerthal

Auf den kleinen Straßen zwischen Wald und Felsen ist toll zu fahren, abseits wunderbar zu wandern





Predigtstuhl und Werschrummschlüff und Sieweschlüff, Zickzackschlüff und Schéis-sendämpel – Felsnamen bis auf den letzten, das ist der Schiessentümpel – sind es keine zehn Kilometer bis zur Burg Beaufort am Rand der sogenannten Luxemburger Schweiz.

STRECKBANK MIT NADELWALZEN

Gleich an der Straße erheben sich neben einem bis vor zehn Jahren noch bewohnten Renaissance-Schloss die Ruinen einer über Jahrhunderte errichteten und ebenso über Jahrhunderte zerbröselnden Festung, um von düster mittelalterlichen Zeiten zu erzählen, besonders eindringlich in der Folterkammer. Dort vermittelt eine Streckbank mit Nagelwalzen in aller Schlichtheit eine schlimme Vorstellung davon, welche Abgründe sich im menschlichen Einfallsreichtum auftun.

Astreine Oberflächen

Selbst Oberflächliches kann Freude bereiten. Oft bester Belag auf luxemburgs Straßen

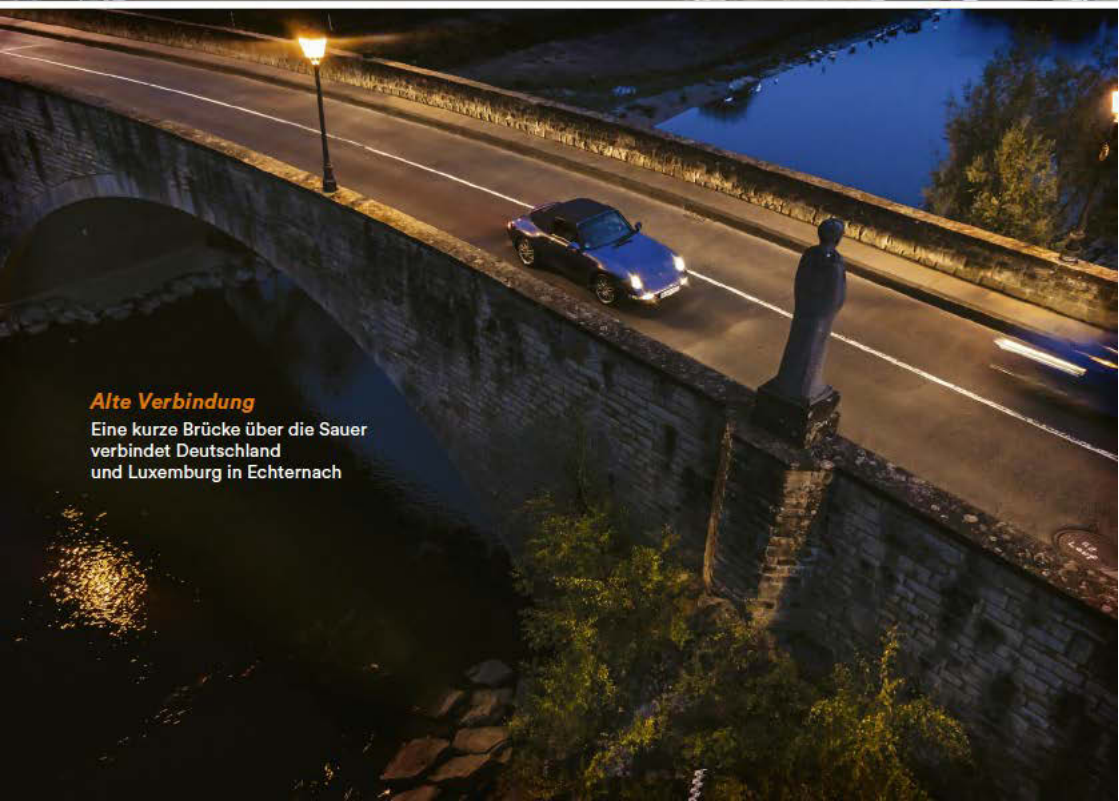
Schnell zurück in den Porsche und mit ihm zu den lichter Momenten der Kreativität nach Rosport ins Museum Henri Tudor, wo sich gewissermaßen der Vergangenheit der Zukunft des Automobils begegnen lässt. In Rosport? In Rosport.

Hat doch 1886 Henri Owen Tudor – der Name verrät es nicht sofort: luxemburgischer Ingenieur – sich hier den ersten brauchbaren Blei-Akku einfallen und später sogar produzieren lassen. Für Elektro-Autos, von denen er selbst gerne eines bewegte, und für die Straßenlaternen von Echternach. Die älteste Stadt Luxemburgs wurde so auch eine der ersten elektrisch beleuchteten in Europa.



Automuseum Diekirch

Das Jugendstil-Gebäude beherbergt einst die Karosseriebau-Werkstatt Jean Wagner. Heute hat hier das charmante Conservatoire National de Véhicules Historiques seinen Platz



Alte Verbindung

Eine kurze Brücke über die Sauer verbindet Deutschland und Luxemburg in Echternach



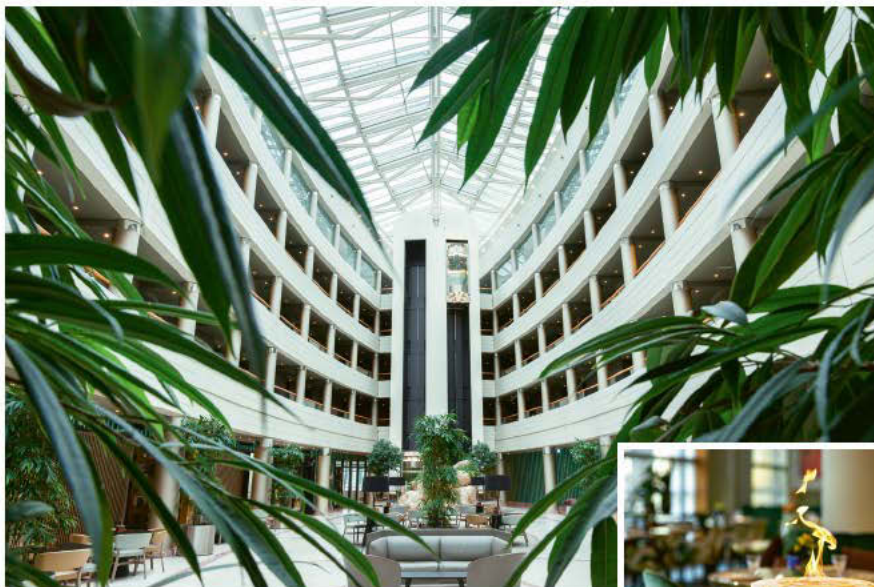
Ganz hübscher Marktplatz übrigens und eine alte Brücke rüber nach Deutschland.

Was würde man nicht alles verpassen, führe man Vollgas einmal quer durch dieses kleine Großherzogtum. Nur noch ein paar Beispiele: die umwerfende „Family-of-Man“-Fotoausstellung der Steichen Collections in Clerf. Polarisierende zeitgenössische Kunst im Musée d'Art Moderne,

Kurve an Kurve

Abseits der Hauptstraßen und Autobahnen hat man in Luxemburg überall viel zu tun: am Lenkrad

entworfen von Ieoh Ming Pei. Das Fahrzeugmuseum in Diekirch. Die letztjährige Kulturhauptstadt Europas: Esch-sur-Alzette. Überraschend Gutes und Vielfältiges aus den Weinbergen an Mosel und Sauer. Und nebenbei: jede Menge brillanter Oldtimer, nicht nur bei der dritten Luxembourg Classic. *mo*



S O F I T E L

LUXEMBOURG EUROPE

The only 5 star Superior Hotel on the Kirchberg Plateau, surrounded by the European Institutions and a short walk from the new exhibition centre, the Sofitel Luxembourg Europe is the ideal place to stay. Unwind at one of the nearby cultural attractions, or simply enjoy the many dining options on offer at the hotel. Our property is perfectly located and offers an indoor parking with a direct access to our majestic lobby, the Atrium.



Radici Restaurant Cucina Italiana

Radici Restaurant invites you on a journey to Italy. Lost recipes, traditional Italian specialties that locals no longer cook at home, will bring back memories of their youth, when they cooked with their mothers and grandmothers. The simple yet elegant food is perfectly complemented by the restaurant's stylish contemporary environment. Dishes are prepared according to the concepts of seasonality, simplicity and generosity - taste is key. Discover the authentic "nonna"'s cuisine and share an unforgettable moment. Menu Degustazione is offered to enrich your exceptional experience, based on the most sophisticated recipes and wines from Italy.

The Executive chef, Yann Castano, and the team are the guarantors of Italian cuisine in all its originality, simplicity and sincerity. Insatiably curious, Yann Castano has become well known for his unique, groundbreaking approach to the dining experience.

Sofitel Luxembourg Europe & RADICI, 6 Rue du Fort Niedergruenewald,
L-2226 Luxembourg +352 43 77 61, <https://radici.lu/>

Feinmechanik für das Handgelenk

Bei der 3. Luxembourg Classic erhalten die Gewinner Uhren vom langjährigen Partner UNION GLASHÜTTE. Das Spitzenteam der UNION-Wertungsprüfung bekommen Exemplare der Belisar Zeitzone. Die Gesamtsieger dürfen sich über zwei Noramis Datum freuen.

U NION GLASHÜTTE steht seit ihrer Gründung im Jahre 1893 durch Johannes Dürrstein für edle deutsche Uhrmacherkunst. Im Jahr 1895 wurde die erste, in Glashütte gebaute Grande Complication in Chicago präsentiert. Genau 130 Jahre später werden die Zeitmesser von UNION GLASHÜTTE immer noch mit der gleichen Leidenschaft und Hingabe entwickelt und gefertigt.

Die Belisar Zeitzone erscheint in einem besonderen, nostalgischen Look. Ein 41 Millimeter breites Edelstahlgehäuse umschließt ein olivgrünes Zifferblatt mit einem spannenden Dégradé-Farbverlauf.

Die in rot hervorgehobene Spitze eines zusätzlichen Zeigers zeigt die zweite Zeitzone an und verleiht der Uhr einen besonderen Touch. Ein leicht gewölbtes Saphirglas ermöglicht eine makellose Sicht auf das Zifferblatt. Eine lackierte Krone sowie aufgeschraubte Edelstahlflanken unterstreichen

UNION
GLASHÜTTE/SA.



den außergewöhnlichen Charakter der Belisar Zeitzone. Für die Genauigkeit der Uhr sorgt das mechanische Werk U2893-2, welches eine Gangreserve von 42 Stunden hat.

Die Noramis Datum präsentiert sich in einem klassischen Retro-Look. Das in Oldtimergrün erscheinende Zifferblatt ist inspiriert durch die Lackierungen von Oldtimern aus den 70er-Jahren und überträgt deren Eleganz auf das Design der Uhr. Eingeschlossen in ein rundes Edelstahlgehäuse schlägt das bewährte Werk UNG-07.S1 mit Siliziumspirale, die für eine hohe Ganggenauigkeit der Uhr sorgt.

Die Noramis Datum verfügt über eine Gangreserve 60 Stunden und hat eine Wasserdichtigkeit von bis zu 10 bar. Ein grünes Armband aus echtem Kalbsleder schließt die Uhr um das Handgelenk ihres Trägers und gewährt einen optimalen Sitz. Genau der richtige und zuverlässige Begleiter für lange Etappen mit einem klassischen Auto. *fs*



UNION GLASHÜTTE
Belisar Zeitzone

Werk: U2893-2

Funktionen: Stunden, Minuten,
Sekunden, 24-Stunden-Zeiger (zweite
Zeitzone), 24-Stunden-Skala (zweite
Zeitzone), Datum

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglas
Wert: 1950 Euro



UNION GLASHÜTTE
Noramis Datum

Werk: UNG-07.S1

Funktionen: Stunden, Minuten,
Sekunden, Datum

Gehäuse: Edelstahl 316L, Saphirglas
Wert: 2400 Euro

Das Großherzogtum ist eine Reise wert

Durch märchenhafte Felsenlandschaften, vorbei an beeindruckenden Bauwerken, entlang lieblicher Weinberge und durch beeindruckende Orte: Das kleine Luxemburg ist als Classic Car-Destination ganz groß. Tolle Aussichten, sympathische Menschen und nicht zuletzt regionale Köstlichkeiten verlocken dazu, Land und Leute kennenzulernen.



Fotos: Luxembourg Tourismus



Strakenkmal Wiltz

Der architektonisch besonders reizvolle Turm erinnert an den Widerstand der Luxemburger Armee im Jahr 1942

Großherzoglicher Palast

Den Stadtpalast des Großherzogs im Herzen von Luxemburg kann man nur in den Sommermonaten besichtigen



Die Hände am Steuer und unterwegs auf sanft gewundenen Straßen, von Städtchen zu Dörfchen, von Schloss zu Museum, von Felsenlandschaft zu saftigen Wiesen: Das einzige Großherzogtum der Welt bietet auf seinen knapp 2.600 Quadratkilometern beeindruckende Strecken durch die charmanten Regionen des Landes und die weltoffene Hauptstadt Luxemburg-Stadt.

DURCH DIE KLEINE SCHWEIZ

Die Region Müllerthal wird wegen ihrer hügeligen Landschaft und der bizarren Felsformationen auch „Kleine Luxemburger Schweiz“ genannt. Ein Höhepunkt ist zudem die märchenhaft schöne Schloss-Anlage in Belfort. Hier gibt es eine mittelalterliche Burg und ein Renaissance-Schloss zu besichtigen, inklusive leckerem Cassis-Likör zum Mitneh-

men und Genießen. Die Stadt Echternach, Heimat der berühmten Springprozession, die zum Immateriellen UNESCO-Welterbe gehört, ist in jedem Fall sehenswert. Hier ist die Abtei das charakteristischste Bauwerk, umgeben von einem Garten, der zum Träumen und Rastmachen einlädt. Eine Station in Echternach ist zudem der Denzelt (luxemburgisch: Dënzelt), ein historisches Gebäude auf dem Marktplatz und ehemalige Gerichtsstätte der Stadt.

SCHLÖSSER UND SCHLEIFEN

Auch durch das wild-schöne Éislek, den Norden des Landes, geht die Fahrt. Hier thront unter vielen anderen Schloss-Schönheiten die Burg Bourscheid auf einem Hügel. Es ist ein beeindruckendes, trutziges Bauwerk, erschaffen, um Feinde abzuhalten. Heute ist



Burg Beaufort

Die Burgruine zählt seit der ersten Luxembourg Classic zu den Zwischenzielen. Die Kernburg stammt aus dem späten 12. Jahrhundert.

es ein wunderbarer Ort, um die Aussicht zu genießen und ein original Burscheider Bier zu trinken. Eine weitere Preziose im Norden ist das Dörfchen Esch-Sauer. Die Schleife des Flusses umschließt das pittoreske Örtchen nahezu liebevoll.

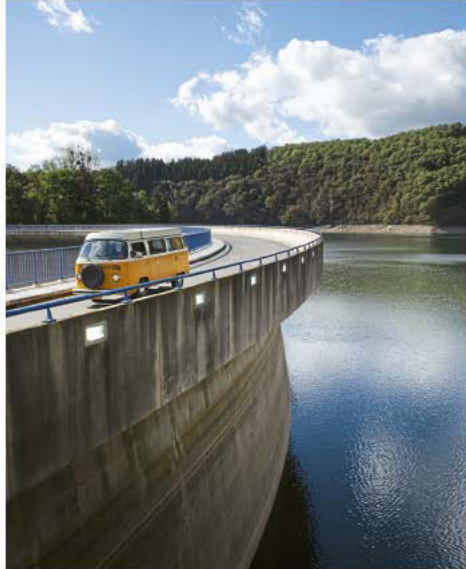
GUT UNTERWEGS IM GUTTLAND

Die Tour führt Sie weiter durchs Gutland, wo es sich inmitten von viel Grün wunderbar entsleunigen lässt. Eine Station ist hier die „Beckericher Millen“. Alles rund um das traditionsreiche landwirtschaftliche Kultur-Erbe der Müller erfahren Sie in diesem lebendigen Museum. Und auch das eine oder andere gute Tröpfchen wartet – natürlich in dem Fall besser zum Mitnehmen – am Wegesrand, ob Obst-Schnäpse oder Apfel-Cider aus der Region.

Das kleine europäische Land überrascht mit

Schloss Turelbaach

Streng genommen ist das Gebäude bei Mertzig kein Schloss, sondern ein in 40 Jahren gebautes Ferienchalet



Éislek

Der Region Ösling (Éislek) wird auch Luxemburger Ardennen genannt. Es ist ideal für Wanderer wie auch der beeindruckende Mullerthal Trail (rechts)



vielen spannenden touristischen Highlights

ENTLANG DER MÄANDER

Die Moselregion bietet mit ihren wunderbar gewundenen Straßen durch die beeindruckenden Weinberge und entlang des mäandernden Flusses ideale Bedingungen für eine genussreiche Fahrt. Winzer und ihre Produkte sind natürlich beliebte Gründe für Stopps. Das Städtchen Grevenmacher freut sich als Station hier über Ihren Besuch.

FINALE VORM PALAST

Großes Finale der Tour ist der großherzogliche Palast in der Innenstadt. Die Hauptstadt wird von den tiefen Schluchten der Flüsse Alzette und Petrus durchzogen. In den Felsen liegen die Höhlensysteme der Kasematten. Und hinter jeder Kurve warten neue Eindrücke. Skylines und Flusstäler, UNESCO-Welterbe, moderne Glasbauten auf historischen Fundamenten und jede Menge Grün: Luxemburgs Hauptstadt ist so vielseitig wie ihre Einwohner aus mehr als 170 Nationen.

Tipp

Eine eigene „Grand Tour du Luxembourg“

Übrigens: Die eigens ausgeschilderte „Grand Tour du Luxembourg“ führt über 450 Kilometer als Entdeckungstour durch das ganze Großherzogtum und vorbei an unzähligen touristischen Highlights. Sie ist eine schöne Alternative, wenn Sie noch einmal ins Großherzogtum zurückkommen wollen. Tipp: Teilen Sie sich die Reise in mehrere Etappen auf und entdecken Sie alle Highlights ohne Zeitdruck. Besuchen Sie auch das Land der Roten Erde, das Minett, wo sich die Zeitzeugen der industriellen Stahl-Vergangenheit des Landes finden.

Mehr Infos, Anregungen, Reisetipps und Geschichten: www.visitluxembourg.com

SO LÄUFT EINE KLASSIK-RALLYE

Timing statt Tempo

Was gehört zu einem guten Rallye-Start? Geht's um Schnelligkeit oder um Genauigkeit? Tipps zum Umgang mit Roadbook, Lichtschranke, Druckschlauch und Chinesenzeichen.

Zeitkontrolle

An den Zeitkontrollen sind immer mal kleine Staus möglich - gute Gelegenheiten zur Fahrzeug-Präsentation







Für Außenstehende sind Klassik-Rallyes oft ein Buch mit sieben Siegeln: Ein faszinierendes Gewusel nach geheimnisvollen Regeln. Wer aber schon einmal dabei war, weiß, dass das alles so kompliziert gar nicht ist. Leitfaden einer jeden Rallye ist das Roadbook, in dem die Strecken und Routen sowie die Wertungsprüfungen aufgeschrieben sind. Die Route wird durch sogenannte Chinesenzeichen dargestellt, wobei ein schwarzer Punkt den eigenen Standort symbolisiert und ein Pfeil die Fahrtrichtung angibt.

Die Kilometrierung gibt genau an, wann abzubiegen beziehungsweise die Richtung beizubehalten ist. In den Wertungsprüfungen weisen Piktogramme den Weg. Beifahrerin oder Beifahrer sind für das Roadbook zuständig. Sie müssen dem Fahrer die Ansagen machen: wo es langgeht, wann was zu tun ist,

und das alles so rechtzeitig und präzise wie möglich.

Entscheidend ist auch, stets im Blick zu behalten, wie weit es noch bis zur nächsten Zeitkontrolle ist, denn jeder Teilnehmer hat für die einzelnen Streckenabschnitte der Route individuell festgelegte Start- und Ankunftszeiten.

Strafpunkte bekommt, wer seine Bordkarte an den Zeitkontrollen zu spät oder auch zu früh abstempeln lässt. Wer diesen Teil ohne Strafpunkte meistert, hat die erste Hürde schon mal geschafft. Die Sollzeiten sind stets so großzügig bemessen, dass niemand zum schnellen Fahren genötigt wird. Normalerweise ist entspanntes Cruisen angesagt.

Bei den Wertungsprüfungen wird schließlich um vordere Plätze gekämpft. Hier muss eine definierte Strecke in einer vorgeschrie-

Gut gestoppt

– ist halb gewonnen.
Die Zeitmessung erfolgt durch
mechanische Uhren

Bei einer Klassik-Rallye wie der Luxembourg Classic wird niemand zum Schnellfahren genötigt

benen Zeit durchfahren werden. Diese wird entweder mit einer Lichtschranke gemessen oder mit einem sogenannten Druckschlauch – oft auch abwechselnd. Entscheidend dabei ist das Geschick an der Stoppuhr. Die exakte Bedienung und das präzise Herunterzählen der Sekunden vor der Zeitmess-Stelle ist die Voraussetzung für gute Ergebnisse. Um den Druckschlauch und die Lichtschranke gekonnt auslösen zu können, sollte man die Dimensionen seines Autos aber genau kennen.

Die Lichtschranke wird von der vordersten Wagenkante, sprich der Stoßstange, ausgelöst - im Unterschied zum Druckschlauch: Der wird nämlich erst von den Reifen der Vorderachse ausgelöst. Der Unterschied macht unterm Strich sicher gut ein paar Hundertstel Sekunden oder mehr aus. Unabhängig davon: Das Wichtigste dabei ist aber immer der Spaß an der Sache.

Wer einen Old- oder Youngtimer bis Baujahr 2003 besitzt, kann die Ausschreibungsunterlagen der Rallyes unter folgender Adresse anfordern:

Motor Presse Stuttgart, Telefon 0711/1821837 Oder im Netz unter event.motorpresse.de/rallyes. Bei rechtzeitigem Eingang der Nennung und mit etwas Glück sind Sie dann als Teilnehmer dabei. Es muss kein seltener oder verhältnismäßig teurer Porsche, Jaguar oder Mercedes sein – ganz im Gegenteil: Veranstalter als auch Zuschauer freuen sich über gut erhalten gebliebene Alltagsautos von früher – solche, wie sie heute aus dem Straßenbild fast völlig verschwunden sind. Ob BMW 02, Fiat 500, Ford Taunus, Mercedes „Strich-Acht“, Opel Rekord, Renault R4, Trabant 601, VW Käfer oder Wartburg: Die charmanten Zeitzeugen sorgen an Start und Ziel bisweilen für mehr Aufsehen, als die Traumwagen von früher, die inzwischen viele Teilnehmerfelder dominieren.

Der Motor Presse Stuttgart als Veranstalter liegt es am Herzen, eine möglichst große Vielfalt der Automobilgeschichte zu präsentieren. Die meisten Vertreter der Massenmotorisierung haben sich nämlich klammheimlich zu echten Exoten gemauert. vS



Im Ziel

Auch bei einer Klassik-Rallye ist der Ehrgeiz der Teilnehmer gefragt

Jubiläum einer Legende

Am 14. Juli 1948 schlossen Volkswagen und Martin Losch den Vertrag über den Generalimport für das Land Luxemburg: Der Beginn einer unvergleichlichen Erfolgsgeschichte.





Moderne Garage 1956 eröffnete Losch eine neue Firmenzentrale in Bonneweg nahe dem Güterbahnhof

Doch wie wird man ein Klassiker? Das belegt die Geschichte der heutigen Losch Gruppe, und die beginnt im Jahr 1948, als Martin Losch den Vertrag als Generalimporteur für Volkswagen in Luxemburg unterschreibt. Zwei Jahre später kommt die Generalvertretung für Porsche hinzu. Die ersten Porsche 356 rollen durch Luxemburg-Modelle, die auch bei der Luxembourg Classic vertreten sind.

BEHARRLICHKEIT UND WEITSICHT

Mit dem VW Käfer und dem Transporter beginnt Martin Losch eine Erfolgsgeschichte, die spätere Generationen fortschreiben. Mit entscheidend für den Erfolg sind Werte, wie sie auch im Sport – und gerade im Motorsport – gefordert sind. Da zählen Leidenschaft und Fairness, Beharrlichkeit und Weitsicht, technische Kompetenz und die Fähigkeit, Ressourcen zu schonen und richtig einzuteilen. Dabei geht es auch darum, Lücken zu erkennen und diese mit der eigenen Leistung zu füllen.

1971 ergänzt zunächst Audi das Portfolio – und setzt bald ein Signal für die Bedeutung von Losch für den Volkswagen Konzern: Am 6. August 1976 erlebt der brandneue Audi 100 vor 700 Journalisten aus ganz Europa seine Weltpremiere!

Bereits 1984 feiern der Importeur und seine Händler im Wolfsburger Stammwerk den 50.000. Volkswagen, der zu Losch nach Luxemburg geliefert wurde. Und das Portfolio wächst weiter, zunächst mit SEAT (1989), dann mit SKODA (1992). 1999 kommt die exklusive Marke Bentley hinzu, schließlich 2016 auch Lamborghini. Unter der Leitung von André Losch wird Losch Luxemburg so zu einem der wichtigsten und größten Generalimporteure der Volkswagen Marken in Europa.

Losch ist dabei zur Losch Gruppe gewachsen, die sich mittlerweile in fünf Geschäftsbereiche einteilt: Losch Import, Retail, Ser-

vices, Real Estate und Business, Mobility and Software Solutions. Über den Bereich Import vertreibt Losch Luxemburg Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, SEAT, Cupra, ŠKODA, Porsche, Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Lkw der Marke MAN und Busse der Marke Neoplan. Das Automobilhändlernetz besteht aktuell aus 24 Partnern. Dazu zählen auch 13 eigene Losch-Betriebe.

Der Bereich Losch Retail umfasst außerdem den Vertrieb von Bentley und Lamborghini im Großherzogtum Luxemburg sowie der Marke HESS in Luxemburg und Belgien. Volkswagen Losch Financial Services treten als Joint Venture von Losch Luxemburg und Volkswagen Financial Services Braunschweig an. Losch Reiff Real Estate betreut die Immobilienaktivitäten der Gruppe.

Der Geschäftsbereich Losch Business, Mobility and Software Solutions mit dem Losch Digital Lab in Porto sowie dem Losch Digital Lab Luxemburg in Kockelscheuer widmet sich der Software-Entwicklung. Gerade

Mit dem Volkswagen Käfer startete die beeindruckende Erfolgsgeschichte des Volkswagen-Generalimporteurs LOSCH in Luxemburg



Jubel mit Ovali Der 3000. VW zählte bereits zu den Autos, die auf der Schiene geliefert wurden



Ultramodern und verkehrsgünstig Das neue Firmengelände liegt ideal an einer Hauptverkehrsachse

Die Autodistribution LOSCH ist der einzige verbliebene unabhängige Importeur mit luxemburgischen Wurzeln

die Digital Labs sind richtungsweisend, wenn es drum geht, moderne Softwarelösungen für die Automobilindustrie zu entwickeln.

Cube4T8, eine Tochtergesellschaft von Losch Luxemburg, widmet sich dem Innovationsmanagement. Ziel ist es, in der sich wandelnden Automobilwelt neue Ideen und Produkte zu generieren und marktreif zu machen, um somit die Zukunft der Gruppe abzusichern.

Beispiel für die Innovationsfreude der Losch Digital Labs ist die Mobilitäts-Management-Software Savvy. Sie versetzt Kommunen, Regionalanbieter, Behörden sowie öffentliche und private Verkehrsbetriebe in die Lage, Ressourcen so zu steuern, dass sich Angebot und Nachfrage nach Personentransporten bestmöglich decken. Das ist ökologisch und ökonomisch wegweisend.

So steht Losch für zeitgemäße und zukunftsfähige Mobilität in Luxemburg. Diesen Anspruch verfolgt auch Thierry Beffort, der am 1. Januar 2021 als CEO übernommen hat. 2021 hat Losch rund 14.500 neue Fahrzeuge ausgeliefert, was einem Marktanteil von über

30 Prozent entspricht. Ein solches Ergebnis erreicht man nur, wenn man konsequent auf seine Kunden eingeht und nahe an deren Denken und Bedarf agiert.

Diese erfolgreiche Bilanz sieht man bei Losch jedoch lediglich als Basis für die Zukunft. Und die gestaltet Losch kräftig mit. Seit 2019 wird im „cube4T8“ über die Mobilität der Zukunft nachgedacht und es werden Ideen und Konzepte entwickelt, die bald Gestalt annehmen. Als ein herausragendes Beispiel für kundenfreundliche Komplettlösungen in Sachen Elektromobilität ist SWIO zu nennen. SWIO ist ein Rundum-Komplett-service-Paket inklusive Lademanagement für alle privat oder geschäftlich genutzten Elektro- oder Hybridfahrzeuge.

Bei Losch wird nicht nur über eine Zukunft ohne Verbrenner, sondern auch ganz ohne eigenes Auto nachgedacht. Dabei werden auch mögliche Geschäftsfelder abseits des Automobils ins Kalkül gezogen.

INDIVIDUELLER SERVICE

Gleichzeitig setzt Losch ganz stark auf Service und die Idee, es dem Kunden so einfach und bequem wie möglich zu machen. Dazu gehört auch das neue zentralisierte Gebrauchtwagenangebot und das Angebot, gezielt Wunsch-Gebrauchte für Kunden individuell zu besorgen.

Doch bei aller Faszination der modernen Automobile aus dem Volkswagen Konzern: Diese Autos werden nie bei einer zukünftigen Classic Rallye fahren. Damit aber die Autos, die dieses Jahr bei der Luxembourg Classic zu sehen sind, weiter Fahrern und Zuschauern Freude bereiten, bietet Losch den Service an, auch für diese Klassiker Ersatzteile verfügbar zu machen.

Dass der „Klassiker“ Losch kontinuierlich Zukunft vorausdenkt, hat also Tradition. Und auch dafür steht der Slogan „Driving Dreams“.

Wichtiges Signal

Ausfahrt mit vier historischen Fahrzeugen von Einbeck nach Zwickau:

P1 Fuels und Volkswagen liefern insgesamt 500 Liter synthetischen Kraftstoff, auch für das älteste jemals mit E-Fuel betankte Fahrzeug.

Ab 2035 können in der EU auch weiterhin Neuwagen mit Verbrennungsmotor zugelassen werden, betrieben werden müssen diese allerdings mit CO₂-neutralen Kraftstoffen. Solche klimafreundlichen Kraftstoffe, vereinfachend oft auch E-Fuels genannt, stellen demnach zukünftig eine Option für die angestrebte Dekarbonisierung des Verkehrs dar. Doch können auch historische Fahrzeuge mit modernen E-Fuel Kraftstoffen betrieben werden? Im Zeichen dieser speziellen Frage stand eine vom ACV Automobil-Club Verkehr und dem Auto-Museum

PS.SPEICHER organisierte Oldtimer-Ausfahrt. Auf einer Strecke von gut 400 Kilometern ging es Mitte August an zwei Tagen vom PS.SPEICHER in Einbeck über Weimar zum August-Horch-Museum nach Zwickau.

Aus dem Bestand des PS.SPEICHER nahmen drei Fahrzeuge teil: ein Delahaye Typ 1 aus dem Jahr 1899, ein Bentley 4,5 Litre aus dem Jahr 1931 und ein BMW M 635 CSi aus dem Jahr 1984. Der ACV war mit seinem VW T2 Westfalia aus dem Jahr 1977 dabei. Eine bemerkenswerte Sonderrolle in dieser Gruppe nahm der Delahaye ein. Das 1899 in Frankreich gebaute Automobil wurde 1912 eingelagert und befindet sich bis hin zur Originalpolsterung heute noch im Originalzustand. In Einbeck, Weimar und Zwickau fuhr es jeweils auf Achse und dürfte damit das aktuell älteste Fahrzeug sein, das je mit Klimakraftstoff im öffentlichen Straßenverkehr



Mit E-Fuels unterwegs

Die Tour über rund 300 Kilometer vom PS.Speicher nach Zwickau verlief ohne Probleme



Quartett mit E-Fuels

Delahaye Typ 1 (Baujahr 1899, links), Bentley 4,5 Litre (1931) und BMW M 635 (1984) aus dem PS-Speicher in Einbeck, verstärkt durch den orangefarbenen VW T2 Westfalia (1977) des ACV

betrieben wurde. Holger Küster, Geschäftsführer des ACV, betont nach der Tour: „Unsere Oldtimer-Ausfahrt hat gezeigt, dass sich selbst über 100 Jahre alte Fahrzeuge mit E-Fuels betreiben lassen. Aus Sicht des ACV ist das ein wichtiges Signal, denn es zeigt, dass es falsch wäre, den Einsatz von E-Fuels für das Automobil von vornherein kategorisch auszuschließen“. Mit der Klassiker-Ausfahrt des ACV verbindet Holger Küster eine wichtige Botschaft: „Um eine Dekarbonisierung des Autoverkehrs zu erreichen, benötigen wir alle verfügbaren Technologien. Allein in Deutschland sind aktuell 45 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen. E-Fuels eröffnen die Chance, den CO₂-Ausstoß dieser Fahrzeuge zu reduzieren.“

300 Liter E-Fuel steuerte der Kraftstoffhersteller P1 Fuels zu der Ausfahrt bei. Das Berliner Unternehmen produziert seinen Klimakraftstoff hauptsächlich synthetisch im Labor. Bei der Herstellung konzentriert man sich auf CO₂, das bei der Industrieproduktion anfällt und für liquide Kraftstoffe gebunden wird. Ein kleinerer Anteil stammt aus Ethanol auf Basis von Bioabfällen wie Laub. Laut dem

Hersteller lassen sich durch die Verwendung des modernen Kraftstoffs im Vergleich zu Kraftstoff aus fossilen Rohstoffen Klimagase um etwa 70 Prozent einsparen. Weitere 200 Liter Klimakraftstoff lieferte der VW-Konzern. Dieser E-Fuel stammt aus dem C3-Mobility Projekt und wurde in der Forschungsanlage der TU Bergakademie in Freiberg produziert. Er wird auf Grundlage von regenerativ gewonnenem Methanol erzeugt.

Dass Oldtimer nach wie vor eine große Begeisterung wecken, zeigte der Zwischenstopp auf dem Theaterplatz in Weimar. Die historischen Autos waren ein beliebtes Fotomotiv. Den Abschluss bildete eine Podiumsdiskussion im Zwickauer August Horch Museum. Am Vorabend der 20. Sachsen Classic luden ACV, der PS.SPEICHER und die Motor Presse Stuttgart Pressevertreter und Teilnehmer der Rallye ein, gemeinsam die Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von E-Fuel im Automobil und Oldtimer zu diskutieren. Dabei zeigte sich, dass E-Fuels bei Oldtimerbesitzern an Relevanz gewinnt und man sich vermehrt über klimaschonende Betriebsmöglichkeiten von historischen Autos austauscht.





Grüne Hölle Luxemburg

Auf die Teams der LUXEMBOURG CLASSIC wartet eine beeindruckende Natur. Die kleine europäische Land überrascht mit vielen traumhaften Strecken. So schön kann Rallyefahren sein.



Das Starterfeld



Ein rollendes Museum zeichnet sich durch eine große Vielfalt aus. Da macht die 3. LUXEMBOURG CLASSIC keine Ausnahme. Das älteste Auto stammt aus den 1920er-Jahren: Der Bentley von 1924 erinnert an die glorreichen frühen Jahre der Marke. Und an die Ära, als beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans nur viersitzige Sportwagen zugelassen waren.

Nach dem Bentley 3/4,5 Litre folgen faszinierende Exponate der Automobilgeschichte bis 2003. Die 3. LUXEMBOURG CLASSIC zeigt viele berühmte Modelle aus acht Jahrzehnten Mobilitätsgeschichte, zum Teil von nicht mehr existierenden, klangvollen Marken wie beispielsweise Invicta, Alvis oder Frazer Nash. Im Feld sind faszinierende Preziosen wie ein Mercedes-Benz 500 K Cabriolet oder ein seltener Ghia 450 SS Convertible, aber auch ein Porsche 356 Pre-A Speedster oder ein Qvale Mangusta. Schon beim Blättern durch die folgenden Seiten kommt man aus dem Schwärmen nicht mehr heraus. Der umfangreiche Katalog wird durch das umfangreiche Markenlexikon mit Angaben zu über 100 Herstellern ergänzt. Viel Spaß bei der 3. LUXEMBOURG CLASSIC, dem rollenden Automobilmuseum.

Gaston Schandeler LU
Alex Schandeler LU



1

Bentley 3 Litre/4,5

3,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 86 PS, Baujahr 1924

Leon Meyers LU
Alix Meyers LU



2

Invicta S-Type

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

Dr. Christian Schoch DE
Patrick Seitz DE



3

Vauxhall Special

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

Romain Rinck LU
Luc Marschal LU



4

MG K1/K3

1,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 140 PS, Baujahr 1933

Jason Schandeler LU
Laurent Schandeler LU



5

Chevrolet Grand Prix

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 80 PS, Baujahr 1934

Dr. Horst Bittner DE
Elizabeth von Kürthy DE



6

Alvis Speed 20 SC Special

4,3 Liter, 6-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1935

Uwe Rebmann DE



7

Mercedes-Benz 500 K Cabriolet

5,0 Liter, 8-Zyl. Reihe, 100 PS, Baujahr 1935

Gebhard Müller DE
Simone Müller DE



8

Mercedes-Benz 190 SL

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

Rudolf Mayr DE
Ulrike Mayr DE



9

BMW 326

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1939

Josef Elsensohn AT
Christine Elsensohn AT



10

Chevrolet Thriftmaster 3100

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

Team Losch
Luxemburger Wort



11

Porsche 928

4,5 Liter, V8, 240 PS, Baujahr 1993
Team LOSCH - Luxemburger Wort

Jean-Michel Deltgen LU
Pia Deltgen LU



12

Citroen Traction Avant 15/6

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 78 PS, Baujahr 1952

Max Schenck DE
Graf Franz zu Ortenburg DE



13

Jaguar XK 120 SE

3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 180 PS, Baujahr 1954

Dr. Albert Streminski DE
Christine Barendregt-Lang DE



14

Frazer Nash Le Mans Coupé

2,0 Liter, 6-Zyl., Reihe 130 PS, Baujahr 1954

Oliver Dratius DE
Robert Petrovic DE



15

Triumph TR3

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

Dr. Rüdiger Stahl DE
Peter Steng DE



16

Porsche 356 Speedster Carrera GT

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1957

Alain Gaspar LU
Malou Eschbour LU



17

MG A

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

Gast Mahowald LU
Marie Delles LU



18

Austin-Healey 100/6 (BN6)

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1959

Jacques Lanners LU
Marc Olsem LU



19

Porsche 356 Speedster Pre A

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 55 PS, Baujahr 1955
Team LOSCH

Ferdinand Hein LU
Nicolas Hein LU



20

Porsche 911 Speedster (964)

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

Angelika Bürger Rittler DE
Siegfried Rittler DE



21

Porsche 356 A 1600 Super

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

Peter Koch DE
Thomas Kübler DE



22

Austin-Healey 3000 Mk1 (BT 7)

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

Frank F. Beelitz DE
Victoria Zimmermann von Siefert DE



23

Mercedes-Benz 300 SL

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 215 PS, Baujahr 1960

Arthur Mocarski DE
Dr. Andreas Imkampe DE



24

Alfa Romeo Spider 2000 Touring

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 112 PS, Baujahr 1960

Erik Dratius DE
Anna Dratius DE



25

Mercedes-Benz 180 Ponton

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 68 PS, Baujahr 1962

Pierre Wies LU
Frank Wies LU



26

Austin-Healey 3000 (BT7)

3,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1962

Patrick Collé LU
Tanja Collé-Heirens LU



27

Porsche 356 Super 90

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

Kurt Schmitt DE
Ursula Schmitt DE



28

Porsche 356 Super 90

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

Johannes Zilkens DE
Angelika Zilkens DE



29

Alfa Romeo Giulia Spider 1600

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 92 PS, Baujahr 1964

Peter Obermaier DE
Barbara Benz DE



30

Porsche 356 C Cabriolet

1,7 Liter, 4-Zyl. Boxer, 96 PS, Baujahr 1964

Prof. Dr. Thomas Zeller DE
Silvia Zeller CH



31

Porsche 356 SC Coupé

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

Michael Schubert DE
Hendrik Schubert DE



32

Wartburg 311/3

1,0 Liter, 3-Zyl. Reihe, 42 PS, Baujahr 1964

Max Wolsfeld LU
Nathalie Hoffmann LU



33

Ford Cobra

6,4 Liter, V8, 520 PS, Baujahr 1965

Jean Lorang LU
Erny Mattiussi LU



34

Porsche 911

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

Paul Janssen CH
Olivia Janssen CH



35

Porsche 356 C Cabriolet

1,6 Liter, 4-Zyl Boxer, 75 PS, Baujahr 1965

Dirk Kolvenbach DE
Dagmar Kolvenbach DE



36

Porsche 911 Carrera

3.2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1985

Pininfarina Cambiano LUXEMBOURG CLASSIC Limited Edition 2023

Handgegossenes Aluminium,
Walnuss-Holz, also dem klassischen
Material für Armaturenbletter und eine
patentierete Ethergraf-Spitze, bei der man
nur durch Oxidation schreibt, also aufgrund
des Kontaktes der Spitze zum Papier. Der
Schreibstrich erscheint wie mit Bleistift
gemacht, kann jedoch nicht verblassen im
Laufe der Zeit und schreibt unendlich lang
und das ohne Tinte oder Mine. Bereits das
italienische Genie Leonardo da Vinci
skizzierte seine Zeichnungen mit einem
Silberspitzen-Stift.



SC. Lucht - PBS-Sales
& Trademarketing

Kasteler Straße 3
D-65203 Wiesbaden

Fon +49 (0)611-98 77 344
Fax +49 (0)611-98 77 343
Mobil +49 (0)179-923 90 24
info@tinte-im-blut.de

tinte-im-blut.de

General Distributor for

pininfarina
Segno

WRITING & ACCESSORIES

Dr. Norbert Bröcker DE



37

Aston Martin DB6 Vantage

4,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 325 PS, Baujahr 1966

Jens Hohenbild DE
Bettina Petsch DE



38

Talbot Matra Murena

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

Harald Weimer DE
Andreas Albiez DE



39

Mercedes-Benz 230SL

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

Roland Heintz LU
Myriam Schwall BE



40

Citroën DS 21

2,2 Liter, 4-Zyl. Reihe, 104 PS, Baujahr 1966

Konrad von Danwitz DE
Harald Weber DE



41

Jaguar E-Type Series I

4,2 Liter, 6 Zyl. Reihe, 240 PS, Baujahr 1966

Wilhelm Middelberg DE
Silke Middelberg DE



42

Mercedes-Benz 230 SL

2,3 Liter, 6 Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1967

Prof. Dr. Christian Harm DE
Gudrun Hatlapa DE



43

Ghia 450 SS Convertible
4,5 Liter, V8, 250 PS, Baujahr 1967

Axel Vögele DE
Tanja Vögele DE



44

Jaguar E-Type Series 1
4,2 Liter, 6-Zyl. Reihe, 265 PS, Baujahr 1967

Christoph Besters DE
Michael Bestier DE



45

Mercedes-Benz 250 SE Cabrio
2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 150 PS, Baujahr 1967

Roger Hermkes CH
Rosmarie Hermkes CH



46

Triumph TR 250
2,5 Liter, 6-Zyl. Reihe, 95 PS, Baujahr 1968

Horst Langel DE
Dr. Gerhard Adler DE



47

Mercedes-Benz 280 SL
2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1968

Hans-Ulrich Huegeli LU
Antoinette Huegeli LU



48

Jaguar XK 120
3,4 Liter, 6-Zyl. Reihe, 140 PS, Baujahr 1953
Team LOSCH

Paul Besenius LU
Nico Deltgen LU



49

MG C GT

2,9 Liter, 6-Zyl. Reihe, 145 PS, Baujahr 1968

Gerrit Reichel DE
Dr. Sylvie Koslowsky DE



50

Ford 17M 2000S (P7B)

2,0 Liter, V6, 90 PS, Baujahr 1968
Team acv

Roland Heiderscheid LU
Guy Rolling LU



51

Morgan 4/4 Competition

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 86 PS, Baujahr 1970

Mario Ketterer DE
Andreas Laidig DE



52

Volkswagen Käfer

1,2 Liter, 4-Zyl. Boxer, 100 PS, Baujahr 1970

Christian Schäfer DE
Nacéra Schäfer DE



53

Mercedes-Benz 280 SL

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 170 PS, Baujahr 1971
Team RedAnts CarSystems

Joerg Auf der Heide DE
Tommes Nicklaus DE



54

Mercedes-Benz 280 SL Pagode

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 165 PS, Baujahr 1971
Team RedAnts CarSystems



Michel Witte LU
Dr. Jutta Süßmuth DE



55

Fiat Dino 2400 Coupé

2,4 Liter, V6, 185 PS, Baujahr 1971

Prof. Dr. Tobias Kollmann
Frauke Kollmann



56

Triumph GT 6 Mk 3

2,0 Liter, 6-Zyl. Reihe, 105 PS, Baujahr 1971

Frank Wiedemeijer NL
Karin Berger DE



57

Triumph TR 6

2,5 Liter, 6 Zyl. Reihe, 143 PS, Baujahr 1971

Walter Dörrenberg DE
Sandra Dörrenberg DE



58

Volkswagen 1302S „Salzburg-Käfer“

1,5 Liter, 4-Zyl. Boxer, 105 PS, Baujahr 1972

Harald U. Hoffmann CH
Harald M. Hoffmann CH



59

Chevrolet Corvette C3 T-Roof

5,7 Liter, V8, 300 PS, Baujahr 1972

Markus Noll DE
Derk Helmdach DE



60

Porsche 911 T 2.4 Targa

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

Achim Heisler DE



61

Mercedes-Benz 350 SLC

3,5 Liter, V8, 200 PS, Baujahr 1972

Dr. Karl-Thomas Neumann DE
Dr. Jan Becker DE



62

Porsche 911 Carrera RS

Liter, 6-Zyl. Boxer, 210 PS, Baujahr 1973

Harald Schiff DE
Benjamin Bartels DE



63

Jaguar E-Type V12 Cabriolet

5,3 Liter, V12, 272 PS, Baujahr 1973

Prof. Hajo Riesenbeck DE
Percy Müllet DE



64

Porsche 911 T Targa

2,3 Liter, 6-Zyl. Boxer, 130 PS, Baujahr 1973

Stephan Lucht DE
Isabella Lucht DE



65

Lancia Fulvia Montecarlo 1,3 S

1,3 Liter, V4, 90 PS, Baujahr 1974
Team Pininfarina

Raymond Le Lourec LU



66

Porsche 911S Club Sport

2,7 Liter, 6-Zyl. Boxer, 180 PS, Baujahr 1975

Sebastian Voss DE
Stefan Ehinger DE



67

Porsche Carrera 3.0

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

Berthold Hoffmann DE
Reinhard Pöhlein DE



68

Mercedes-Benz 280 SL (R 107)

2,8 Liter, 6-Zyl. Reihe, 177 PS, Baujahr 1977
Team UNION Glashütte

Jürgen Papst DE
Pit Papst DE



69

Porsche 911 (964)

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

Yves Wallers LU
Gilles Wallers LU



70

Volkswagen T2

1,6 Liter, 4-Zyl. Reihe, 50 PS, Baujahr 1979

Gert Volker Hildebrand DE
Moritz Roggentin DE



71

Volkswagen 1303 Käfer

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

Ralf Böcking DE
Peter Sting DE



72

Citroën Méhari

0,6 Liter, 2-Zyl. Boxer, 29 PS, Baujahr 1981



COLLECTING CARS[®]
24/7 ONLINE-AUKTIONEN

DER VERKAUF IHRES SAMMLERFAHRZEUGES KOSTET WENIGER ALS DIESER FLYER

Wir bei Collecting Cars haben den besten Online-Marktplatz für Enthusiasten geschaffen, auf dem Ihr geschätztes Auto von einem internationalen Publikum gesehen wird.

collectingcars.com ist mit mehr als **11.000** durchgeführten Auktionen die führende Plattform für Sammlerfahrzeuge in Europa.

Darüber hinaus erheben wir keine Verkäufergebühren, sodass Sie bei jedem Verkauf **100%** des gewinnenden Gebots erhalten.

AKTUELLE
AUKTIONEN



KONTAKT
AUFNEHMEN



[COLLECTINGCARS.DE](https://collectingcars.de)



Raymond Echternach LU
Romain Octave LU



73

Porsche 911 Carrera

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1983

Dr. Bob Biewer LU
Martine Biewer LU



74

Porsche 911 Turbo

3,3 Liter, 6-Zyl. Boxer, 300 PS, Baujahr 1984

Philippe Hoss LU
Maurice Wagner LU



75

Bentley 4,5 Litre Le Mans

4,5 Liter, 4-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1927
Team LOSCH

Holger Hanle DE
Sabine Rommel DE



76

Mercedes-Benz 500 SL

5,0 Liter, V8, 245 PS, Baujahr 1986

Marco Pilloud CH
Etienne Pilloud CH



77

Ferrari Testarossa

4,9 Liter, V12, 390 PS, Baujahr 1987

Philippe Cellina LU
Dr. Maria Cellina AT



78

Porsche 911 Carrera 3.2 Targa

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 204 PS, Baujahr 1987

Bernd Therre DE
Tamara Veith DE



79

Porsche 944

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

Ryck Thill LU
Laurent Mathékowitsch LU



80

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer, 231 PS, Baujahr 1989
Team RTL Lëtzebuerg

Claude Dublin
Elio Maiorano



81

Alfa Romeo Spider

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 120 PS, Baujahr 1990
Team RTL Lëtzebuerg

Micha Neubert DE
Kerstin Neubert DE



82

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet

3,2 Liter, 6-Zyl. Boxer 217 PS, Baujahr 1989

Christian Witte DE
Dr. Dr. Stephan Ziegeler DE



83

Alfa Romeo 75 3,0 V6 QV

3,0 Liter, V6, 192 PS, Baujahr 1990

Jochen Kinscher DE
Andrea Kinscher DE



84

Porsche 911 Carrera (964 WTL)

3,6 Liter, 6-Zyl. Boxer, Baujahr 1991

Ulrich Oehm DE
Anke Oehm DE



85

BMW Z8 (E52)

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

Frank Rübesame DE
Jens Rübesame DE



86

Porsche 911 Carrera 2 Cabrio (964)

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

Holger Leukel DE
Ines Hilliger DE



87

Porsche 911 Carrera 2 Cabrio (964)

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

Peter Lustenberger CH
Dario Pergolini CH



88

Porsche 968

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

Horst Randecker DE
Norbert Lehmann DE



89

Lancia Delta Integrale Evo 2

2,0 Liter, 4-Zyl. Reihe, 210 PS, Baujahr 1994

Johann Troidl DE
Manuela Troidl-Legner DE



90

MG MGF

1,8 Liter, 4-Zyl. Reihe, 145 PS, Baujahr 1997

André Wilwert LU
Patrick Wilwert LU



91

Ferrari 550 Maranello

6,6 Liter, V12, 485 PS, Baujahr 1997

Dr. Benjamin König DE
Thomas Lampart DE



92

DeTomaso Qvale Mangusta

4,6 Liter, V8, 340 PS, Baujahr 2000

Hubert Drescher DE
Benjamin Drescher DE



93

Mercedes-Benz SL 55 AMG

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

Bertrand Manhe
Laurent Pichonnier



94

Lancia Delta Integrale Evo 1

2,0 Liter, 4, 205 PS, Baujahr 1992
Teasm Losch - Luxemburger Wort



DAS GROSSE MARKEN- LEXIKON

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



AC

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



ADLER

Die von Heinrich Kleyer 1880 in Frankfurt gegründeten Adler-Fahrradwerke stellten 1900 ihr erstes Auto vor – mit fortschrittlichem Kardanantrieb. Schon bald gehörte Adler zu den bedeutendsten Automobilherstellern im deutschen Reich und bot sowohl kleine als auch luxuriöse Wagen an, die als zuverlässig und langlebig galten. Bemerkenswert waren der Standard 6 von 1927, der bereits hydraulische Vierradbremsten besaß, oder der 1932 erschienene Junior mit Frontantrieb. Eine Sensation war der 1937 vorgestellte 2,5 Liter mit Stromlinienkarosserie, bekannt als Autobahn-Adler. Im Sport war Adler vorwiegend bei Zuverlässigkeits- und Dauerfahrten präsent und setzte Ende der dreißiger Jahre, wie etwa in Le Mans, Autos mit Stromlinienkarosserien ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die Autoproduktion nicht mehr in Gang. Bis 1957 wurden noch Motorräder gebaut.



ALTA

In den 30er Jahren baute die britische Firma Alta Ltd. in Surbiton, Surrey, reinrassige Sportwagen. Die eigenentwi-

ckelten Motoren hatten 1,1, 1,5 oder 2 Liter Hubraum, eine obenliegende Nockenwelle und Kompressor und sorgten für Aufsehen in der Szene. Der Alta 2-Litre war zu der Zeit der schnellste Sportwagen seiner Klasse. Während des Zweiten Weltkrieges entstanden 1947 sogar einige futuristische Stromliniencoupés, die Streamliner. Anfang der 50er-Jahre stieg Alta-Chef Geoffrey Taylor zudem in die Produktion von Formelrennwagen ein. Ein hart umkämpftes Geschäft, dem der Kleinhersteller Alta letztendlich nicht gewachsen war. Nur rund 50 Alta wurden insgesamt hergestellt.



ALFA ROMEO

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



ALLARD

Nach Anfängen im britischen Coventry zwischen 1899 und 1902 kam nach dem 2. Weltkrieg der Allard J2 auf den Markt. Zwischen 1945 und 1961 entstanden diverse Sportwagen,

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



ALVIS

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

AMERICAN LA FRANCE

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



ASTON MARTIN

1914 begannen Lionel Martin und Robert Bamford mit dem Automobilbau. Ein Sieg beim Aston-Clinton-Bergrennen war der Anlass, fortan Fahrzeuge unter dem Namen Aston Martin zu bauen – exklusive und feine

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



AUDI

August Horch verließ nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat die Horch-Werke und rief 1909 in Zwickau eine neue Marke ins Leben – Audi, die lateinische Übersetzung des Namens Horch. Eine symbolisierte Eins thronte bald als Markenzeichen auf dem Kühler – Sinnbild für die Qualität dieser Wagen. Der nach dem Ersten Weltkrieg gebaute Typ M mit Sechszylindermotor fand viel Beachtung, war aber zu teuer. 1932 wurde Audi Teil der Auto Union. Dem Audi Front mit Vorderradantrieb folgte 1938 der viel versprechende Audi 920 mit Heckantrieb, aber der Krieg vereitelte den Erfolg.

1940 wurde der letzte Audi gebaut, doch im Jahr 1965 griff die Auto Union in Ingolstadt den Markennamen wieder auf – mit dem Audi 100 ab 1968, der damals eine Marktlücke traf. Ein Jahr später übernahm Volkswagen die Marke und verschmolz sie mit NSU. Mit dem Audi quattro (ab 1980) und dem A8 (ab 1994) entwickelte sich der Hersteller zu einer der deutschen Premiummarken. Heute genießt Audi ein sportlicheres und fortschrittlicheres Image als je zuvor. Daran haben die insgesamt 13 Le-Mans-Siege (2. Platz in der ewigen Bestenliste hinter Porsche) ab 2000 einen entscheidenden Anteil.



AUSTIN

Nachdem Herbert Austin bei Wolseley als Direktor gearbeitet hatte, stellte er 1906 sein erstes eigenes Auto auf die Räder. Bis zum Ersten Weltkrieg konzen-

trierte er sich auf größere Wagen mit Motoren von fünf bis neun Liter Hubraum. Doch der Erfolg kam mit den Kleinwagen wie dem 1922 präsentierten Austin Seven, der in zahlreichen anderen Ländern in Lizenz gebaut werden sollte, und aus dem auch der BMW Dixi entstand. Bis zum Zweiten Weltkrieg stellte Austin sehr konservativ konstruierte Vier- und Sechszylinderwagen her.

Nach dem Tod von Austin 1941 leitete Leonard Lord die Firma, die im neuen Modell Sixteen erstmals einen ohv-Motor (Ventile im Zylinderkopf) verwendete. 1952 schlossen sich Austin und Morris zur BMC (British Motor Corporation) zusammen. Ein Trumpf war der kleine A30 Seven, dessen Motor auch den Morris Minor antrieb. 1959 wurde dann der Mini vorgestellt, der zur Legende werden sollte. Die Austin-Modelle der 60er- und 70er-Jahre blieben in Deutschland Außenseiter. Einen größeren Erfolg konnte das Unternehmen, das längst zu Leyland gehörte, mit dem Metro von 1980 landen – wiederum ein Kleinwagen. In der 1982 entstandenen Austin Rover Group lebte der Name Austin noch einige Zeit weiter, bevor er Ende der 80er Jahre verschwand.



AUSTIN-HEALEY

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



AUTO UNION

Die Auto Union AG vereinte 1932 die vier sächsischen Automobilfabriken Audi, DKW, Horch und Wanderer, um in der Wirtschaftskrise ihr Überleben zu sichern. Alle behielten ihre Identität. Den Namen Auto Uni-

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

AWE

siehe Wartburg

AWZ

siehe Trabant

BARKAS

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



BENTLEY

Walter Owen Bentley baute bereits 1919 sein erstes Auto. Die Bentley der Frühzeit genossen ein sehr sportliches Image, was allein fünf Siege beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans dokumentieren. Mit der Übernahme durch Rolls-Royce im Jahr 1931 verlor die britische Marke an Charakter, doch heute hat sie mit eigenständigen und

feinen Automobilen wieder an alte Zeiten angeknüpft. Seit 1998 gehört die Marke zum Volkswagen-Konzern.



BERLIET

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



BMW

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

Mit der sportlichen Kompaktlimousine BMW 1500 „Neue Klasse“ ging es in den Sechzigern endlich wieder aufwärts, und schon bald erwarb sich die Marke den Ruf, innovative Autos zu bauen. Ab 1972 erhielten dann die Renneinsätze durch die

Gründung der BMW Motorsport GmbH (heute BMW M GmbH) neuen Schwung. Neben einer großen Zahl von Tourenwagen-Erfolgen zählen die Formel-1-Weltmeisterschaft als Motorenlieferant von Brabham (1983) und der Le-Mans-Sieg (1999) zu den Meilensteinen.



BORGWARD

Carl F. W. Borgward baute zunächst Kühler für die Hansa-Lloyd-Werke. Mit dem Transportwagen Blitzkarren und der Goliath getauften Weiterentwicklung stieg er in den Fahrzeugbau ein. Borgward gelang es, die Hansa-Lloyd-Werke zu übernehmen und vereinte sie 1931 mit seinem Goliath-Werk. Erst kurz vor dem Zweiten Weltkrieg tauchte erstmals Borgward als Markenname auf. 1949 wurde der Borgward Hansa 1500 vorgestellt, das erste deutsche Auto mit Pontonkarosserie.

Das bekannteste und erfolgreichste Modell wurde jedoch die 1954 vorgestellte Isabella, während der auf der IAA 1959 präsentierte 2,3 Liter (P 100) zum ersten deutschen Wagen mit Luftfederung avancierte. Auch im Motorsport mischte Borgward erfolgreich mit. Zum Einsatz kamen hier Motoren mit Doppelzündung, zwei oberliegenden Nockenwellen und Direkteinspritzung. 1961 brach die Borgward-Gruppe zusammen, Sanierungsmaßnahmen schlugen fehl.



BUGATTI

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

der stromlinienförmige Atlantic bewies. Aber das Flaggschiff war der Typ 41, bekannt als „Royale“. Von dem majestätischen Auto mit einem 12,8 Liter-Achtzylinder wurden nur sechs Exemplare gebaut. 1963 wurden die Bugatti-Werke von Hispano-Suiza übernommen. 1987 wurde die Marke wieder belebt, von 1998 bis 2021 gehörte sie zum VW.



BYERS

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



CADILLAC

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

CERTUS

Das Certus-Automobilwerk im badischen Offenburg entstand aus der Karosseriefabrik Dierks und Wroblewski. 1927 und 1928 fertigten die beiden Karosseriebauer in Handarbeit knapp 50 Fahrzeuge mit zugelieferten Vier- und Achtzylindermotoren. Nicht bekannt ist, ob Exemplare erhalten blieben. Bereits 1929 stoppte die Wirtschaftskrise weitere Pläne.



CHEVROLET

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



CHRYSLER

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



CITROËN

Das erste Automobil mit Namen Citroën erschien im Jahr 1919. Dieser Typ A avancierte zum ersten in Europa gebauten Großserienauto. Erkennungsmerkmal der Citroën war ein Markenzeichen mit einem Doppelwinkel, das die Verzahnung eines Zahnrads symbolisierte, denn bevor André Citroën mit dem Automobilbau begann, hatte er Zahnräder hergestellt. Den Typ Trèfle baute er in Lizenz als Laubfrosch.

Mit der Entwicklung des Traction Avant im Jahr 1934 begann für die französische Marke eine neue Ära, die von Modellen geprägt war, die zur Avantgarde des Automobilbaus zählten. Dazu gehörten der 11 CV, auch Gangster-Citroën genannt, der DS mit hydropneumatischer Federung und der exotische SM mit Maserati-Motor. Ebenso genial geriet der 1948 präsentierte 2 CV, der trotz niedriger Kosten für seine Klasse einen einzigartigen Federungskomfort bot.



COBRA

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



DAIMLER

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

DATSUN

siehe Nissan



DE DION-BOUTON

Bekannt als Erfinder der nach ihm benannten De Dion-Achse, produzierte das Gemeinschaftswerk von Albert de Dion und Georges Bouton ab 1882 Fahrzeuge, zunächst mit Dampftrieb. Das De-Dion-Bouton-Motordreirad von 1897 wurde zum erfolgreichsten Motorfahrzeug seiner Zeit. Um die Jahrhundertwende gelang die Entwicklung eines erfolgreichen Benzinmotors, der auch in viele andere Fabrikate eingebaut wurde, zudem war De Dion-Bouton zu dieser Zeit der weltweit größte Automobilhersteller. Nach dem ersten Weltkrieg verlegte man sich zusehends auf Eisenbahnfahrzeuge und LKW, die PKW Produktion endete 1932.



DELAHAYE

Automobiles Delahaye produzierte ab 1894 zunächst im französischen

Tours, dann in Paris erst ein- und zweizylinderige Autos, bald Vierzylinder mit bis zu 4,4 Litern Hubraum. Bereits 1910 stellte Delahaye einen Monoblock-V6 mit Wasserkühlung vor. Seine Blütezeit erlebte das Unternehmen in den Dreißigerjahren, die überaus formschönen Sportwagen brillierten bei Rennen und stellten sogar Rekorde auf.

Ein Rennsieg 1938 von René Dreyfus auf einem Typ 145 gegen einen Mercedes-Benz Silberpfeil wirkte sich sehr positiv auf die Verkaufszahlen in Frankreich aus. Nach dem zweiten Weltkrieg konnte Delahaye nicht an alte Erfolge anknüpfen, wurde 1954 von Hotchkiss übernommen, der Name verschwand vom Markt.

DMC DELOREAN

Die DeLorean Motor Company, abgekürzt DMC, gegründet von John DeLorean, stellte 1981 und 1982 den DMC-12 her, einen Sportwagen mit Flügeltüren, Edelstahlkarosserie und einem 2,8 Liter V6-Motor mit 132 PS. Die Produktion im irischen Dunmurry verschlang etwa 130 Millionen Pfund Subventionen, etwa 9000 Autos wurden gebaut, damaliger Verkaufspreis je 25000 Dollar.



DKW

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



EMW

Das BMW-Werk in Eisenach wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der Sowjetischen AG Awtowelo weiterbetrieben. Gebaut wurden BMW 321 und Zweiräder des Typs R 35. Aus dem BMW 326 entwickelte man den 340 und baute ferner den 327



SHOPPING CENTER
OPEN 7/7

massen.lu

70 SHOPS - SUPERMARKET - 13 RESTAURANTS & BISTROS
CONFERENCE & EVENT CENTER - HOTEL****

weiter. 1952 wurde die Firma wieder deutsch, durfte aber nicht mehr das BMW-Signet verwenden. Nun hießen die Fahrzeuge EMW (Eisenacher Motoren-Werke). Basierend auf der bewährten Technik des Sportwagens BMW 328 erfolgte ab 1951 die Entwicklung einer völlig neuen Rennwagenengeneration in der DDR. Bis 1956 zählten die AWE-Rennsportwagen aus Eisenach in ihrer Klasse zu den erfolgreichsten und schnellsten Typen der Welt für die 1,5-Liter-Klasse.

ENZMANN

Eine in einem Stück aus Kunststoff gefertigte Karosserie, montiert auf einem Fahrgestell vom VW Käfer – das ist der Enzmann Spider. Die Inspiration soll vom Porsche 550 Spyder stammen, insgesamt 100 Fahrzeuge sollen zwischen 1953 und 1968 gebaut worden sein, als ganz offener Spider, als Cabriolet mit Verdeck sowie als Hardtop-Version. Entworfen vom Schweizer Landarzt und Hobby-Konstrukteur Dr. Emil Enzmann, machte erst die Weigerung von Volkswagen, dem eidgenössischen Kleinbetrieb weiterhin Chassis zu liefern, der Produktion des türlosen Flitzers den Garaus.



EXCALIBUR

Der erste Excalibur entstand 1963 als Blickfang für Automessen unter der Regie von Studebaker auf einem Studebaker Chassis und mit 290 PS starkem Studebaker-V8. Er war optisch angelehnt an den 1928er Mercedes SS. Als Produzent von Show-Cars mit Großserientechnik unter einer Oldtimer-Hülle überlebte die Marke Excalibur auch nach dem Ende von Studebaker, dann meist mit getunten Motoren von Chevrolet, die sonst unter den langen Hauben von Corvette oder Camaro zu finden waren. Auch Nachbauten der Cobra oder gar ein optisch an den Bugatti T35B angelehntes Modell finden sich unter dem Excalibur-Label.



FACEL VEGA

Die französische Firma Facel Vega begann 1954 mit dem Bau von Luxuswa-

gen. Facel steht für Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire und ist der Name eines Unternehmens, das Jean Daninos 1938 gegründet hatte, und das unter anderem Karosserien fertigte. Vega ist vom gleichnamigen Stern abgeleitet.

Zu den exklusiven Autos mit achtzylinderigen US-Motoren gesellte sich 1959 die kleinere Facellia mit einem Vierzylinder-Doppelnockenwellen-Aggregat. Dieses technisch anfällige Fahrzeug leitete das Aus der Marke ein. Der Umstieg auf einen Volvo-Motor im Jahr 1962 kam zu spät. Letztes Modell war der Facel 6 mit Austin-Healey-Triebwerk. 1964 lief die Produktion aus.



FERRARI

Nach der Trennung von Alfa Romeo gründete Enzo Ferrari im Jahr 1939 die Auto Avio Costruzioni, die den Tipo 815 herausbrachte. Erst 1946 tauchte Ferrari als Markenname auf, der bis heute zahllose Siegerlisten bedeutender Rennen anführt. Die Straßensportwagen, die erst ab dem 250 GT in größerer Stückzahl entstanden, profitierten stets direkt von den im Motorsport gesammelten Erfahrungen. In der Formel 1 ist Ferrari das einzige Team, welches sich seit 1950 ohne Unterbrechung beteiligt. Auch in der Markenweltmeisterschaft war Ferrari 13 Mal erfolgreich, neun Mal gewann ein Auto aus Maranello in Le Mans.

Zu den legendären Modellen zählen der 250 GTO (1962–1964), der 365 GTB/4 „Daytona“ (ab 1968) und der F40 (1987–1992). Der erste Mittelmotor-Seriensportler trug den Markennamen Dino. 1967 debütierte der nach Ferraris 1956 verstorbenen Sohn Alfredo („Dino“) benannte 206 GT. 1971 folgte mit dem 365 GT4 BB der erste Ferrari mit Mittelmotor. Der V12 ist vom Formel 1 abgeleitet.



FIAT

Fiat ist die Abkürzung von Fabbrica Italiana Automobili Torino – ein 1899 gegründetes Unternehmen. Fiat hatte schon frühzeitig den Massen-Automobilismus

im Fokus, entwickelte einfache und robuste Gebrauchswagen wie den 501 von 1919 und leistete Pionierarbeit auf dem Gebiet vollwertiger Kleinwagen, wie der geniale Topolino und der Nachfolger Fiat 500 bewiesen. Aber auch Mittelklassefahrzeuge mit praktischen und sportlichen Eigenschaften trugen den Namen Fiat. Besonders in der Frühzeit baute das Werk durch Einsätze im Rennsport seinen Bekanntheitsgrad aus.

Das Fahrzeugprogramm wurde mit den Jahren immer umfangreicher, und so traten neben die praktischen Autos auch immer wieder hübsch gestylte Sportwagen. Ausflüge in die höheren Preissegmente wie mit dem 2800, dem 8V, dem Dino mit Ferrari-Motor oder dem 130 blieben ohne großen Erfolg.



FORD

Die Ford Motor Company entstand 1903. Henry Ford setzte auf die Massenermotorisierung, das Model T bildete den ersten Schritt. Auch das folgende Model A war ein großer Erfolg. Beide Typen wurden in den Zwanzigern auch in Berlin aus angelieferten Teilen montiert. In England war Ford schon seit 1911 vertreten, nun entschloss er sich, auch in Deutschland eine größere Automobilfabrikation aufzuziehen. Die Grundsteinlegung fand 1930 in Köln statt. Der Taunus von 1939 war die erste Eigenentwicklung der Kölner Werke.

Große Beachtung fanden der P 3 von 1960 mit stromlinienähnlicher Karosserie, genannt Linie der Vernunft, und der 1969 präsentierte Capri. Dieses Coupé hatte einen ähnlichen Erfolg wie der Mustang in den USA und war auch im Rennsport erfolgreich. Für ein sportliches Ford-Image sorgten besonders die GT 40 und die Ford-Motoren in der Formel 1.



GLAS

Eine Landmaschinenfabrik bildete die Wurzeln der Hans Glas GmbH, die sich mit dem 1954 vorgestellten Goggomobil dem Automobilbau zuwandte. Nach diesem sehr erfolgreichen Kleinwagen führte der Weg über das Modell Isar hin zu

größeren Autos wie der 04-Baureihe, deren Anfang der 1961 vorgestellte Typ 1004 bildete. Die 04-Modelle, die auch auf Rennstrecken von sich reden machten, waren die ersten Serienwagen mit einem Motor, dessen Nockenwelle von einem Zahnriemen angetrieben wurde. Das Flaggschiff im Glas-Programm war ein V-Achtzylinder-Coupé mit Frua-Karosserie. Frua kleidete ebenso die gelungenen Coupés 1300 GT/1700 GT ein.

Ende 1966 übernahm BMW das finanziell angeschlagene Werk und baute den GT noch bis 1968 mit dem Motor des BMW 1600 TI weiter.



GEORGES IRAT

Die französische Marke produzierte in den Dreißigerjahren etwa 40 Autos, wohl überwiegend Roadster. Darunter befanden sich auch zumindest zwei Fahrzeuge mit Kompressor, denn diese sind aktuell noch erhalten. Der 1100er Vierzylinder des Modells MDS leistet in dieser Ausbaustufe etwa 55 PS. Er verfügt als weitere Besonderheit über ein Vierganggetriebe anstatt der nur drei Gänge bei den Modellen ohne Kompressor.



GORDON KEEBLE

John Gordon und Jim Keeble hießen die Initiatoren eines 2+2-Sitzers, der 1960 vorgestellt wurde, aber erst 1964 in Produktion ging. Bemerkenswert waren die hintere De-Dion-Achse, die damals noch nicht üblichen Scheibenbremsen rundum, das 5,4 Liter große Chevrolet-Triebwerk und die von Giugiaro entworfene Karosserie. Der Sportwagen vereinte britische Fahrwerkskunst mit amerikanischem Motorenbau und italienischem Design. Nach finanziellen Schwierigkeiten und einem Produktionsstopp 1965 wurden unter dem neuen Firmennamen Keeble Cars noch einige Exemplare gebaut. Insgesamt entstanden 99 Stück.



HANOMAG

Das Großunternehmen Hanomag (Hannoversche Maschinenbau AG) stieg mit dem 1924 vorgestellten Typ 2/10 PS

in den Automobilbau ein. Es handelte sich dabei um einen fortschrittlich konstruierten Kleinwagen in Pontonform und mit Mittelmotor. Dem populären, im Volksmund Kommissbrot oder rollender Kohlenkasten genannten Wägelchen folgten größere, aber konservativer konstruierte Fahrzeuge.

1936 wurde ein Pkw mit Dieselmotor präsentiert. Die Krönung der Autoproduktion bei Hanomag stellte der sechszylindrige Typ Sturm dar, der ab 1934 in verschiedenen Karosserie-Varianten entstand. Nach dem Zweiten Weltkrieg sollte ab 1951 mit dem neuen Modell Partner die Pkw-Produktion wieder anlaufen – der Versuch scheiterte.



HILLMAN

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



HORCH

August Horch gründete 1899 seinen ersten Betrieb in Köln. 1904 rief er die Horch & Cie. Motorwagenwerke AG in Zwickau ins Leben, wo einige sehr angesehene Modelle mit Vierzylindermotor entstanden. Nach Konflikten mit dem Aufsichtsrat verließ August Horch das Werk und gründete Audi. Die Firma Horch konzentrierte sich fortan auf exklusive und teure Automobile. Paul Daimler entwickelte zunächst als Nachfolger aller bisherigen Typen den 10/50 PS – der ers-

te deutsche Wagen mit Vierradbremsten. 1926 entwarf er einen Horch-Achtzylinder-Motor, der als Deutschlands erstes serienmäßiges Achtzylindertriebwerk eingesetzt wurde.

Wenngleich Horch 1931 einen Zwölfzylinder präsentierte, lag der Schwerpunkt auf Achtzylindermotoren, von denen über 30000 Stück als V8 und als Reihentoren entstanden. Die ab 1935 gebaute Fünfliter-Version fand unter der Haube besonders prachtvoller Karossen Platz, erkennbar an der Typenbezeichnung 850 und höher. Seit 1932 gehörte die Marke zur Auto Union und machte Zwickau zum Zentrum des deutschen Luxusautomobilbaus der 30er-Jahre. Unter der Regie von Sachsenring tauchte der Markenname 1954 noch einmal auf – aber nur beim Musterwagen für den ab 1956 serienmäßig gebauten Sachsenring P240.



HONDA

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

HUDSON

Als Hudson Motor Car Company firmierte der US-Amerikanische Hersteller von 1909 bis 1954 mit Sitz in Detroit. 1954 entstand aus Hudson und Nash Motors die Marke AMC, American Motors Corporation. Mal als eigene Marke, mal als Baureihe bezeichnet wird der Terraplane, ein elegantes Modell in der günstigeren Preisklasse. Andere Modelle von Hudson hießen Pacemaker, Metropolitan oder Super Six.



HUMBER

Die einstige Fahrradfabrik beschäftigte sich ab 1896

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



IFA

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

INTERMECCANICA

Als Hersteller von Tuningteilen 1959 in Turin gegründet, entstand zunächst ein Formel Junior Rennwagen, bevor ab 1962 amerikanische Großserientechnik als Basis von selbst designten Sportwagen verwendet wurde. Der Ende der 60er-Jahre entstandene Indra, konstruiert von Firmengründer Frank Reiser, nutzt die europäische Technik des Opel Diplomat.

Der Name Indra geht auf einen Schlager von Udo Jürgens zurück, nicht etwa auf den österreichischen Ingenieur Dr. Fritz Indra. Die letzten Indra wurden 1974 produziert. Nach einer Zwischenstation in Kalifornien zog

die Firma ins kanadische Vancouver, wo bis heute Replicas bekannter Klassiker gebaut werden, vorwiegend Porsche 356 oder VW Kübelwagen.

INVICTA

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



ISO

Die Wurzeln von Iso liegen in der Mailänder Firma Isothermos, die neben Kühlschränken auch Motorroller herstellte. 1953 brachte Iso einen Kleinwagen auf den Markt, der auch von BMW als Isetta in Lizenz gebaut wurde. Von 1955 bis 1962 zog man sich für einen kurzen Zeitraum aus dem Fahrzeugbau zurück, um 1962 mit dem Sportwagen Iso Rivolta – der mit einem großvolumigen amerikanischen V8 ausgerüstet war, und dessen Karosserie die Handschrift Giugiaros trug – in die Riege der italienischen Superautos aufzusteigen.

Besonders bekannt wurde das Modell Grifo, unter dessen zweisitziger Karosserie jener 5,5-Liter-Chevrolet-V8 fauchte, der auch den Rivolta antrieb. 1968 erschien der Grifo sogar mit einem 390 PS starken, sieben Liter großen Motor. Iso wurde 1975 von der amerikanischen Firma Ennezeta übernommen.



JAGUAR

In den 20er Jahren baute William Lyons zunächst Motorradseitenwagen, die Swallow Sidecars. Danach rüstete die Firma diverse Fahrzeuge mit Spezialkarossen aus. Nach der Vereinigung mit der Standard Motor Company wurde 1931 der SS 1 vorgestellt. Der Markenname

Jaguar tauchte erstmals 1935 auf, als die Firma mit dem SS 90 ihren ersten Sportwagen präsentierte – aus dem der legendäre SS 100 hervorging.

Nach dem Krieg wurden zunächst Limousinen gebaut, bevor 1948 mit den XK-Modellen die sportliche Linie weitergeführt wurde. Auch im Motorsport sorgte Jaguar mit den C- und D-Type für Furore, die in den 50er-Jahren fünf Le Mans-Siege verbuchen konnten. Mit dem sensationellen E-Type brachte Jaguar einen faszinierenden Sportwagen zum günstigen Preis auf den Markt. 1961 war der Seriensportwagen mit der vom D-Type inspirierten Karosserielinie die Sensation auf dem Automobilsalon in Genf. Bereits ab 1959 setzte die sportliche Limousine Mk 2 neue Maßstäbe. Die Geschichte der sportlich eleganten XJ-Limousine begann 1968 und reicht bis in die heutige Zeit. Die Coupé-Tradition führte der XJ-S ab 1976 fort, der nach 20 Jahren Bauzeit vom XK 8 abgelöst wird.



JENSEN

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



KARMANN

Mit dem Kauf der Osnabrücker Wagenfabrik im August 1901 setzte Wilhelm Karmann den Grundstein für das heute weltbekannte Unternehmen. Schon 1902 wurden für Dürkopp erste Karosserien gefertigt. In den 20er-Jahren gewann Karmann durch die Zusammenarbeit mit Marken wie Adler, AGA, Buick, Citroën, Chrysler, Chevrolet, Hansa, Mercedes-Benz und Opel nicht nur national, sondern auch international

an Bedeutung – als Karosseriehersteller und als Cabrio-Spezialist.

Zu den bekanntesten Fahrzeugen mit Karmann-Karosserie zählen das VW Käfer Cabriolet, der 1955 erschienene Karmann-Ghia, der Porsche 356, die zwischen 1965 und 1989 gebauten BMW Coupés sowie die VW Scirocco I und II. Mittlerweile ist das Unternehmen mit eigenen Standorten in Deutschland, Portugal, Brasilien, Mexiko und den USA präsent. Der Name Karmann ist außerdem mit Fahrzeugen wie Mercedes CLK Cabrio, Chrysler Crossfire, Audi Cabrio und vielen anderen verknüpft.



KLEINSCHNITTGER

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



LADA

1966 schloss die Sowjetunion mit Fiat ein Abkommen über den Bau von Personewagen. Ein Jahr später entstand an der Wolga in Togliatti ein völlig neues Werk, in dem die Volzhsky Automobilny Zavod (VAZ) ab 1971 den Shiguli produzierte, dessen Exportbezeichnung Lada war. Dabei handelte es sich um eine Lizenzfertigung des Fiat 124, die sich allerdings in einigen Details vom Original unterschied. Mit dem Geländewagen Lada Niva präsentierte das Werk Mitte der 70er Jahre seine erste Eigenentwicklung. Mit dem Samara ging 1985 ein frontgetriebener Pkw mit Schrägheck in Serie.



LAGONDA

Anfang des 20. Jahrhunderts stellte Lagonda

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



LAMBORGHINI

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



LANCIA

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

LAURIN + KLEMENT

siehe Skoda



LINCOLN

Nachdem Henry M. Leland Cadillac verlassen hatte, begann er mit seinem Sohn Wilfrid ab 1920 Luxuswagen unter dem Namen Lincoln zu bauen. Als die Firma in finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurde sie 1922 von Henry Ford übernommen. Seit 1923 vertrauen die amerikani-

schen Präsidenten auf Fahrzeuge der Marke Lincoln. Eines der bekanntesten Modelle ist dabei der Continental. Von 1932 bis 1948 gab es auch verschiedene Typen mit Zwölfzylinder-Motor. Mit 4,4 Liter Hubraum trieb ein solch exklusives Aggregat den ab 1936 gebauten, vergleichsweise populären Zephyr mit Stromlinienkarosserie an.



LLOYD

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



LOTUS

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



MARCOS

Das Unternehmen wurde 1959 in Bedfordshire/England von Jem Marsh und Frank Costin gegründet. Die jeweils ersten drei Buchstaben der beiden Nachnamen bildeten den Markennamen Marcos. Costin, der zuvor im Flugzeugbau tätig war, hatte die Idee, Sperrholz auch im Rah-

menbau seiner radikalen, leichtgewichtigen Kleinserien-Sportwagen zu verwenden. Die Motoren unterschiedlicher Modelle lieferten Ford England, Triumph, Rover und später auch Volvo. Zwei Umzüge innerhalb weniger Jahre und Absatzprobleme in den USA führten 1970 zur Geschäftsaufgabe. Jem Marsh kaufte 1976 die Namensrechte und wagte 1981 einen Neustart mit Kit-Cars, musste aber im Jahr 2000 erneut Konkurs anmelden. Tony Stelliga kaufte die Konkursmasse auf, um wieder Marcos Sport- und Rennwagen zu produzieren. Der Markt war jedoch zu klein, und so musste Marcos 2007 endgültig aufgeben.



MASERATI

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

MATRA

Matra ist die Abkürzung von Mécanique Aéronautique et TRAction, gegründet 1941. Zunächst in der Luftfahrt tätig, übernimmt Matra 1964 den Sport- und Rennwagenhersteller René Bonnet und dabei auch das Modell Djet. 1970 ging der Vertrieb der Automobile an Simca, die französische Niederlassung von Chrysler, 1978 über die PSA-Gruppe zurück in den Matra-Konzern. Aus Simca wurde Talbot, weshalb die Autos fortan Talbot-Matra hießen. Bekannte Modelle: Matra 530, Simca-Matra Rancho, Matra Murena, Simca-Matra Bagheera. 1984 schloss Matra eine Kooperation mit Renault. Die ersten Generationen des Espace sowie des Avantage wurden bei Matra gebaut. Als Renault den Avantage einstellte und den Espace selbst baute, wurde das Werk 2003 geschlossen.



mazda

MAZDA

Gegründet 1920, produzierte die japanische Firma Mazda ab 1930 zunächst Motorräder, dann auch kleinere Lastwagen. Erst 1960 entstand der erste PKW, das kleine Coupé Mazda R 360 bereicherte den japanischen Markt. 1977 erschien der Mazda 110 S Cosmo mit Zweischeiben-Wankelmotor, basierend auf einem Lizenzvertrag mit NSU. Bis 2010 entwickelte Mazda den Wankelmotor weiter und verbaut ihn in zahlreichen RX-Modellen, mit dem RX 8 ging auch bei Mazda die Wankel-Ära zu Ende. Seit 1973 sind Mazda-Fahrzeuge in Deutschland zu haben, der seit 1989 gebaute MX-5 hat bereits Roadster-Geschichte geschrieben.

MELKUS MELKUS

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



MERCEDES-BENZ

Carl Benz und Gottlieb Daimler bauten 1886 unabhängig voneinander die ersten Benzin-Motorwagen. 1926 wurden die Firmen Benz und Daimler zur Daimler-Benz AG vereint, die Fahrzeuge hießen künftig Mercedes-Benz. Kurz zuvor hatte die Kompressor-Ära begonnen, die nun mit den SSK, SSKL und Silberpfeilen auf der Rennpiste beziehungsweise 500 K und 540 K in Kreisen der feinen Gesellschaft ihre Blütezeit erlebte. Ab 1931 gab es mit dem 170 ein preisgünstiges Mittelklassemodell. Die Typenbezeichnung 170 blieb nach dem Krieg im Programm. Später wurde das entsprechende Marktsegment mit dem Ponton besetzt. Besondere Anerkennung fanden nach wie vor die Wagen der Oberklasse wie der Typ 300,

der legendäre Sportwagen 300 SL oder der 600. Für sportliche Lorbeeren sorgten die Rennversionen des 300 SL und der W 196. 1972 feierte die S-Klasse als Flaggschiff-Baureihe ihre Premiere. Neuer Meilenstein ist der elektrisch angetriebene EQS mit einem cW-Rekord von 0,2.



MESSERSCHMITT

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



MINI

Alec Issigonis war der Schöpfer eines 1959 vorgestellten Kleinwagens, der als Meilenstein in die Automobilgeschichte einging. Zunächst als Austin Seven und Morris Mini Minor vertrieben, wurde der Mini zu Beginn der 70er-Jahre eine eigenständige Marke. Die sportlichen Talente dieses Fahrzeugs hatten die ab 1961 gebauten Cooper-Versionen unter Beweis gestellt, unter anderem durch drei Siege bei der Rallye Monte Carlo. Mittlerweile gehört die Marke Mini zur BMW Group.



MG

MG steht für Morris Garages – wo man zunächst Morris-Wagen mit leichten Karosserien versah. 1924 tauchte erstmals das Oktagon als Markenzeichen auf, 1930 wurde die MG Car Company gegründet.

Die Stärke der Firma waren leichte offene Wagen zu einem günstigen Preis mit ausgeprägten sportlichen Talenten – wie diverse Rennerfolge belegten. Der 1962 vorgestellte MGB ist einer der beliebtesten Roadster.



MITSUBISHI

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



MORGAN

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

MORRIS

Der britische Fahrzeughersteller Morris, 1913 gegründet und 1952 mit Austin zur British Motor Corporation (BMC) verschmolzen, stellte zunächst Fahrräder, dann zahlreiche populäre Automobile her. Bekanntestes Modell ist der Morris Minor, aber auch der große Viertürer Oxford, die Modelle Cowley und Isis sowie der berühmte Mini firmierten unter Morris. Letzterer ist indes eher unter dem Namen Austin bekannt. Die Ära endete 1984 mit dem letzten Modell Morris Ital.



NISSAN

Die Ursprünge von Nissan lassen

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



NSU

Eine Strickmaschinenfabrik war die Keimzelle von NSU. Die Firma avancierte 1886 zum Fahrradhersteller, ums Jahr 1900 kamen Motorräder hinzu. Ab 1905 wurden Autos gebaut, zunächst nach belgischer Pipe-Lizenz. Im Jahr darauf entstand dann der erste „Original Neckarsulmer Motorwagen“. Besonders die NSU-Motorräder sammelten viele sportliche Lorbeeren, die Autos zogen nach – zum Beispiel siegte 1925 ein Sechszylinder-Wagen mit Kompressor beim Großen Preis von Deutschland für Sportwagen. Finanzielle Engpässe führten zum Ende des NSU-Automobilbaus. Fiat übernahm das neu in Heilbronn errichtete Werk und ließ dort Produkte aus eigenem Hause montieren, die als NSU-Fiat auf den Markt kamen. Die Neckarsulmer blieben mit Zweirädern gut im Geschäft, brachten dann aber 1957 wieder ein Auto heraus, den legendären Prinz. Geschichte schrieb NSU mit dem ersten Serienauto der Welt mit Wankelmotor – dem Wankel Spider –, und dem futuristischen Ro 80.



OPEL

Im Jahr 1862 gründete Adam

Opel eine Firma, die Fahrräder und Nähmaschinen erzeugte. Erst seine fünf Söhne begannen 1898 mit dem Automobilbau. Der Opel-Patent-Motorwagen basierte auf dem veralteten System Lutzmann, doch ab 1902 verwirklichte Opel eigene Konstruktionen. Bereits mit dem Doktorwagen erlangte die Firma den Ruf, zuverlässige Autos zu bauen. Erfolge bei Sportveranstaltungen unterstrichen dies. Zwar entstanden in der Frühzeit auch Luxuswagen, in Erinnerung blieben aber die kleineren Typen wie der schon am Fließband entstandene Laubfrosch.

1929 übernahm der US-Konzern General Motors das Ruder, 1935 wurde mit dem Olympia erstmals ein Modell mit selbsttragender Karosserie vorgestellt. Schon in den 30er-Jahren tauchten Namen wie Kadett, Kapitän und Admiral auf, ab 1953 gab es den Olympia Rekord. Das Opel-Programm glänzte stets mit Typenvielfalt. Neben der neuen Rekord-Baureihe (ab 1953) wurde der im neuen Werk Bochum gebaute neue Kadett (ab 1961) zu einer tragenden Säule im Modellprogramm. Als Flaggschiffe fahren die Limousinen der KAD-Baureihen (Kapitän, Admiral und Diplomat) ab 1964 vorneweg.

1968 folgte mit dem GT ein legendäres Modell. Nur zwei Jahre danach kam mit dem Manta die nächste Baureihe, die bis heute Kultstatus genießt. Im Sommer 1991 wurde die Kompaktbaureihe in Astra umgetauft. Seit August 2017 gehört Opel ebenso wie die britische Marke Vauxhall zur französischen PSA-Gruppe (Peugeot, Citroën, DS) und in diesem Verbund seit Januar 2021 zum multinationalen Stellantis-Konzern.

OSCA

Osca ist die Abkürzung für Officine Specializzata Costruzioni Automobili. Der Firmenname trägt den Zusatz „Fratelli Maserati Bologna“. Der italienische Hersteller wurde 1947 in Bologna von den Brüdern Maserati gegründet und baute bis 1967 Rennwagen und Sportwagen, überwiegend mit Vierzylindermotoren in kleinen Stückzahlen. Die anfangs

bis zu 100, später 120 PS starken Aluminium-Renner wogen lediglich 550 Kilogramm. Nur das Modell 2000 S wurde von einem Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben.

Packard **PACKARD**

Packard war ein amerikanischer Hersteller großer, luxuriöser Wagen für wohlhabende Kunden mit Fertigung ab 1904 in Detroit. H-Kulissen-schaltung und ein Lenkrad anstelle des Lenkhebels waren frühe Innovationen, Anfang der 20er folgte ein V12-Motor, 1940 die erste Klimaanlage in einem Serienfahrzeug, dann Automatik und Sperrdifferential. Autos wie der Clipper glänzten mit außergewöhnlichem Design. Mit Studebaker fusionierte Packard 1954 zur Studebaker-Packard-Corporation.



PANHARD

Der französische Hersteller Panhard und Levassor produzierte von 1891 an serienmäßige Fahrzeuge mit Motor, ist somit zusammen mit Peugeot der älteste Fahrzeughersteller der Welt. Bis zur Fusion mit Citroën im Jahre 1967 wurden Autos für den zivilen Markt gefertigt. An Fahrzeugen mit Starrachsen wird bis heute der Panhardstab eingebaut, den Panhard und Levassor bereits zur Jahrhundertwende erfanden. Besonders erwähnenswert ist die Verwendung von leisen, starken Schiebermotoren und die breite Produktpalette vor dem Zweiten Weltkrieg, die auch Lastwagen, Schienenbusse, Flugzeugmotoren und gepanzerte Fahrzeuge umfasste. Erst in den fünfziger Jahren stellte sich Panhard auf die wachsende Nachfrage nach Kleinwagen ein, baute Modelle mit 750er-Zweizylinder-Boxermotoren, sogar mit Aluminiumkarosserie. Eines der letzten Modelle war der recht bekannte Panhard 24 CT, der auch optisch die Verwandtschaft zu Citroën nicht leugnen kann.



PEUGEOT

1890 begann Armand Peugeot mit der Entwicklung eines eigenen Ben-

zin-Kraftwagens, nachdem er ein Jahr zuvor mit Léon Serpollet ein dreirädriges Fahrzeug mit Dampfantrieb gebaut hatte. Bis zum Ersten Weltkrieg hatte die Firma bereits 30 000 Autos hergestellt. Parallel dazu setzte sich die Marke im Rennsport gut in Szene und gewann 1913 die 500 Meilen von Indianapolis.

Der Typ 201 von 1929 eröffnete die bis heute fortgeführte Reihe der Modellbezeichnungen mit einer Null in die Mitte. Im Jahr 1935 erregte der 402 wegen seiner aerodynamischen Karosserie überaus große Aufmerksamkeit. Für die Eleganz mancher Nachkriegskonstruktion sorgte der Designer Pininfarina, der erstmals am 403 von 1955 Hand anlegte. Mit dem fünf Jahre später präsentierten 404 trat die Marke wieder in der gehobenen Mittelklasse an, während der 204 von 1965 zum ersten Peugeot mit Frontantrieb wurde.



PLYMOUTH

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



POBEDA/GAZ

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



PONTIAC

Die Firma Pontiac ging aus der Oakland Motor Company hervor, die seit 1909 zu General Motors gehörte. Das erste Auto mit Namen Pontiac stand auf der New Yorker Motorshow 1926. Pontiacs verkauften sich gut. Es wurden diverse Sechszylinder und Achtzylindermodelle herausgebracht, und 1941 konnten 330 000 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Nach dem Krieg betonte Pontiac stets die günstigen Preise seiner Modelle: „The fine car with the low price.“

Den immer größer werdenden Wagen, wie etwa dem Bonneville, wurde Anfang der 60er-Jahre ein Kompaktauto namens Tempest zur Seite gestellt, das es mit Vierzylindermotor gab, aber auch mit V8. 1964 erschien der GTO, der als erstes wahres Muscle Car gilt. 1967 kam der Firebird als Antwort auf den Mustang von Ford. Bei vielen Modellen gab es Übereinstimmungen mit anderen GM-Produkten. Ein eigenständiges Pontiac-Modell war der ab 1983 gebaute Fiero mit Mittelmotor und Kunststoffkarosse.



PORSCHE

Professor Ferdinand Porsche war zunächst für andere Autofirmen tätig. 1931 gründete er in Stuttgart ein Konstruktionsbüro. Die Geschichte von Porsche als Automobilhersteller beginnt 1948, als auf Basis des VW Käfer ein sportliches Auto entstand, das als Typ 356 ein großer Erfolg werden sollte. 1963 wurde der 911 vorgestellt, dessen Geschichte bis in die heutige Zeit reicht. Neben den Heckmotorwagen entstand Ende der sechziger Jahre der Typ 914 mit Mittelmotor, während der 924 (1976) und der achtzylindrige 928 (1977) mit einem Transaxle-Prinzip aufwarteten – also mit Frontmotor und einem an der angetriebenen Hinterachse sitzenden Getriebe.

Das sportliche Renommee der Firma beruht auf den zahlreichen und sehr erfolgreichen Einsätzen im Rennsport, dazu zählen allein 14 Marken- und Teamweltmeisterschaften sowie 19 Gesamtsiege beim 24-Stun-

den-Rennen von Le Mans – insgesamt gewonnen Porsche-Fahrzeuge rund 25000 Rennen und Rallyes in allen Klassen. Daran hat auch der seit 1990 ausgetragene Porsche Carrera Cup seinen Anteil, der in vielen Ländern der Erde ausgetragen wird. Drei Jahre später startete die Tradition des Porsche Super Cup, ein Markenpokal im Rahmen von Formel-1-Rennen. 1999 wurde Porsche Leipzig gegründet, wo die Baureihen Panamera und Macan gefertigt werden.

RALLY

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



RENAULT

1898 baute Louis Renault sein erstes Auto – bereits mit Kardanwellenantrieb. Im gleichen Jahr gründete er mit seinen Brüdern die Renault Frères, deren stetig steigender Umsatz auch den Rennerfolgen zu verdanken war, die Marcel Renault erzielte. Dieser verunglückte im Jahr 1903 jedoch tödlich, deshalb zog sich das Unternehmen vorübergehend vom Rennsport zurück.

Hauptsächlich wurden in den folgenden Jahren volkstümliche Mittelklassewagen gebaut – mit Ausnahmen wie dem 40 CV mit 9,1-Liter-Motor von 1921 oder dem 1929 präsentierten Achtzylindertyp Reinastella. Zu den bekanntesten Modellen nach dem Krieg wurden die Heckmotorwagen 4 CV, die Dauphine als damals meistverkauftes französische Auto sowie die Frontriebler R4 und R16. Die zwei Letzteren verdankten ihren Erfolg größtenteils ihrer hohen Alltagsaug-

lichkeit – beide warteten mit einem höchst variablen und praktischen Innenraum auf. Das setzte die Regie ab 1972 auch beim R 5 um. Der kompakte Zweitürer lieferte auch die Basis für den breiten R 5 Turbo, der im März 1980 vorgestellt wurde. 1973 übernahm Renault zudem die Aktienmehrheit bei der Sportwagenmarke Alpine.



Das erste Riley-Automobil entstand in Coventry (UK) 1898, blieb aber nur ein Prototyp. Zunächst standen Dreiräder im Vordergrund, aber 1906 wurde wieder ein Auto entwickelt, das als Novum abnehmbare Speicheräder mit Zentralverschluß besaß – ein Patent, das zahlreiche andere Hersteller übernahmen. Riley galt stets als technisch innovativ und errang speziell in den 20er- und 30er-Jahren mit ihren kleinen und leichten Autos viele sportliche Erfolge. Den Grundstein legte Percy Riley, der mit seinem Bruder Stanley die Firma in Coventry neu gründete.

Percy war zugleich der Technikchef, mit dem Nine setzte er einen ersten Meilenstein. Ursprünglich als kompakter Familienwagen mit 1,1-Liter-Vierzylinder geplant, sorgte er als offener Sportwagen bei vielen Rennen und Rallies für Furore. Das entsprechende Sportmodell mit verkürztem Radstand hieß Brooklands. Der 12/4 kam 1934 auf den Markt. Doch die insgesamt unüberschaubare Modellvielfalt trieb die Firma in wirtschaftliche Probleme: 1939 übernahm Morris die Marke, die somit ab 1952 auch Teil der British Motor Corporation (BMC) wurde. 1961 erschien der Elf auf Mini-Basis. Acht Jahre später lief endgültig der letzte Riley vom Band.



ROLLS-ROYCE

Die Geschichte der Firma, die behauptete, das beste Auto der Welt zu bauen, begann 1904. Frederick Henry Royce hatte ein qualitativ hochwertiges Auto gebaut, worauf ihm Charles Steward Rolls eine Partnerschaft anbot. Zunächst wurde nur der Silver Ghost produziert. Vor dem Zweiten

Weltkrieg baute man keine eigenen Karosserien. Erst der Silver Shadow ab 1965 hatte eine selbsttragende Karosserie.



ROVER

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



SAAB

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

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



SEAT

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

SINGER

siehe Hillman



SKODA

1895 begannen in Böhmen der Fahrradmechaniker Václav Laurin und der Buchhändler Václav Klement, Fahrräder und danach Motorräder zu bauen. Ab 1905 gehörten Laurin und Klement zu den Automobilherstellern. 1925 übernahmen die in Pilsen ansässigen Skoda-Werke das Ruder, und in der Folgezeit brachte die Marke einige angesehene Fahrzeuge auf den Markt. Bei Langstreckenfahrten und Rallyes bewiesen die Modelle Popular und Rapid ihre Zuverlässigkeit, und das gelang auch ihren Nachfolgern.

Nach dem Krieg verhalfen Octavia und Felicia den Skoda auch im Westen zu Ansehen. Mit dem Typ 1000 MB begann 1964 die Ära der Heckmotoren. Über 20 Jahre hielt Skoda an diesem Konstruktionsprinzip fest und präsentierte stets weiterentwickelte Modelle. Einen Erfolgsschub brachte 1987 der Wechsel zum Frontantrieb. Unter der Regie von Volkswagen begann ab 1991 für Skoda ein neues, großes Erfolgskapitel.



STEYR

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

tisch dem Fiat 500 glich, aber einen von Steyr entwickelten Motor besaß.



STUTZ

Harry Clayton Stutz hatte schon das eine oder andere Auto gebaut, bevor er 1911 einen Rennwagen auf die Räder stellte, der bei den 500 Meilen von Indianapolis einen beachtlichen elften Rang belegte. Die daraufhin gegründete Ideal Motor Car Co., die 1913 mit der Stutz Auto Parts Co. zur Stutz Motor Car Co. verschmolz, baute Replicas dieses Rennwagens. 1912 begann die Geschichte des Bearcat, der bald zum Traumsportwagen jener Ära wurde.

Stutz errang viele Rennerfolge und gehörte zu den US-Marken mit dem sportlichsten Image. Ab 1917 baute man eigene Motoren. Mitte der 20er-Jahre kamen luxuriöse Achtzylinder-Modelle hinzu, 1931 gehörte gar ein Achtzylinder-Viertventiler zum Programm. 1935 endete die Autoproduktion, doch 1970 wurde Stutz für den Bau des von Virgil Exner extravagant gestylten Blackhawk wiederbelebt – ein Auto mit in Italien gebauter Karosserie und amerikanischer V8-Technik.



STUDEBAKER

Schon 1852 bauten Henry und Clem Studebaker Pferdefuhrwerke. 1902 entstand bei Studebaker ein von Thomas Alva Edison entworfenes Elektroauto. Mit dem Übergang zu Ottomotoren stellte Studebaker zunächst kleinere Wagen her, hatte aber schon 1913 den ersten Sechszylinder im Programm. In den Dreißigern sicherte nur ein Zusammenschluss mit Lkw-Hersteller White ein Weiterleben der Marke, für die berühmte Designer wie Raymond Loewy und Virgil Exner arbeiteten. 1954 musste man sich mit Packard zusammentun. Zu den bekanntesten Modellen zählen der Champion, der Hawk sowie das Kunststoff-Coupé Avanti mit V8-Motor. 1964 erfolgte die Schließung des Werks in South Bend. Bis 1966 wurden in Kanada noch einige Studebaker produziert.



SUBARU

Allradantrieb und Vierzylinder-Boxermotor sind untrennbar mit der japanischen Marke Subaru verbunden. Das Tochterunternehmen von Fuji Heavy Industries baut seit 1954 Autos und gilt als weltgrößter Hersteller von Allrad-PKW. Bis 2007 hatte Subaru in Deutschland nur allradgetriebene Autos im Programm, die nicht nur durch permanenten symmetrischen Vierradantrieb, sondern auch durch Spezialitäten wie bereits 1985 eine Berganfahrhilfe sowie eine Geländeuntersetzung überzeugten.

Die Stückzahlen sind in Relation zu den Mitbewerbern relativ klein, dafür ist die Kundenzufriedenheit bei Umfragen beeindruckend. Bis zum Rückzug aus der Rallye-Weltmeisterschaft im Jahre 2008 wurden je drei WM-Titel bei den Marken und den Fahrern gewonnen. Starke Märkte sind traditionell besonders bergige Länder. Von 2008 bis 2020 hatte Subaru auch einen Dieselboxer im Angebot, den einzigen Motor dieser Art in der Automobilgeschichte.



SUNBEAM

Der erste Prototyp eines Sunbeam-Autos entstand 1899, aber erst ein 1901 kreiertes Modell ging in Serie. Die britische Marke genoss bald große Anerkennung im Motorsport und konnte in den Zwanzigern sogar einige Geschwindigkeitsrekorde aufstellen. Sportliche Talente besaß auch der 1955 eingeführte Rapier, der sich als Dauerbrenner erwies und in weiterentwickelter Form bis 1976 gefertigt wurde. Mit dem Alpine von 1959 gelang ein attraktiver Sportwagen, den es auch als Tiger mit US-Achtzylindermotor gab.

SWALLOW

Die 1922 von William Lyons und William Walmsley in Blackpool gegründete Swallow Sidecars Co. war die Keimzelle von Jaguar. Zunächst baute man Motorradseitenwagen, dann kam die Produktion von Autos hinzu, weshalb die S.S. Cars Ltd ins Leben ge-

rufen wurde. Das ursprüngliche Unternehmen firmierte ab 1935 als Swallow Coachbuilding Co. Als Anfang der 50er Jahre die Nachfrage nach Seitenwagen stagnierte, fiel die Entscheidung zum Bau eines Sportwagens. Der offene Zweisitzer mit vielen Technik-Komponenten des Triumph TR 2 fand in den USA einen begeisterten Importeur. Dessen Tochter hieß Dorothy, was sich dann in der Typenbezeichnung wiederfand – Swallow-Doretti.

TALBOT

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



TATRA

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



TOYOTA

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



TRABANT

Trabant

Nach dem Krieg wurden im Werk Audi zunächst Reparaturen durchgeführt, bis die Besatzungsmacht die Montage der Auto Union-Konstruktionen F8 und F9 freigab. Deren Karosserien aus Holz und Kunstleder brachten zwar Vorteile wegen des Mangels an Tiefziehblech, aber die Fertigungskosten waren hoch. Aus dieser Situation heraus entstand die Idee, ein Holzgerippe mit Kunstharzbeplankung zu bauen. Erstes Ergebnis war der 1955 in Serie gehende P 70 Zwickau, der erste deutsche in dieser Art hergestellte „Gebrauchswagen“.

Den nächsten Schritt bildete der Trabant P 50. Die Bodengruppe entstand im ehemaligen Horch-Werk, Karosseriebau und die Endmontage erfolgten bei Audi. Die beiden Werke firmierten unter VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (AWZ). Technisch modifiziert und ab 1964 als Typ 601 mit neuer Karosserie erreichte der Volkswagen Trabi eine Stückzahl von über 2,5 Millionen.



TRIUMPH

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



VAUXHALL

Das britische Unternehmen, das 1857 mit dem Bau von Schiffsmotoren begann, stellte 1903 sein erstes Automobil auf die Räder. Auf der Motor Show in London 1905 wurde das erste Vierzylinder-Modell gezeigt, 1910 folgte der erste Sechszylinder. Zu den bekanntesten Modellen der Frühzeit zählen der Prince Henry und der Typ 30/98. Vauxhall engagierte sich auch im Motorsport und zeigte sich techni-

schen Neuerungen aufgeschlossen. So besaß ein 1922 bei der Tourist Trophy eingesetzter Wagen einen Vierventil-Motor, und das kleine Sechszylindermodell Cadet wartete kurz nach seiner 1931 erfolgten Einführung als erstes britisches Auto mit einem synchronisierten Getriebe auf. 1925 war Vauxhall von General Motors übernommen worden, in den 30er-Jahren stiegen die Produktionszahlen drastisch an.

Nach dem Krieg, speziell in den 50ern, wirkten die Modelle sehr amerikanisch, wie etwa der Velox oder der Cresta. Der kleine Viva von 1964 basierte auf dem Opel Kadett, später entstanden dann fast alle Vauxhall aus Opel-Modellen.



VERITAS

Die Renn- und Sportwagenmanufaktur wurde in Hausen am Andersbach gegründet und nahm im März 1947 den Betrieb auf. Gründer war der ehemalige BMW-Rennleiter Ernst Loof. Sein kleines Unternehmen fertigt Rennsportwagen auf Basis von BMW 328. Vom RS baute die Firma zwischen 30 und 40 Exemplare, von denen einige auch ins Ausland verkauft wurden.

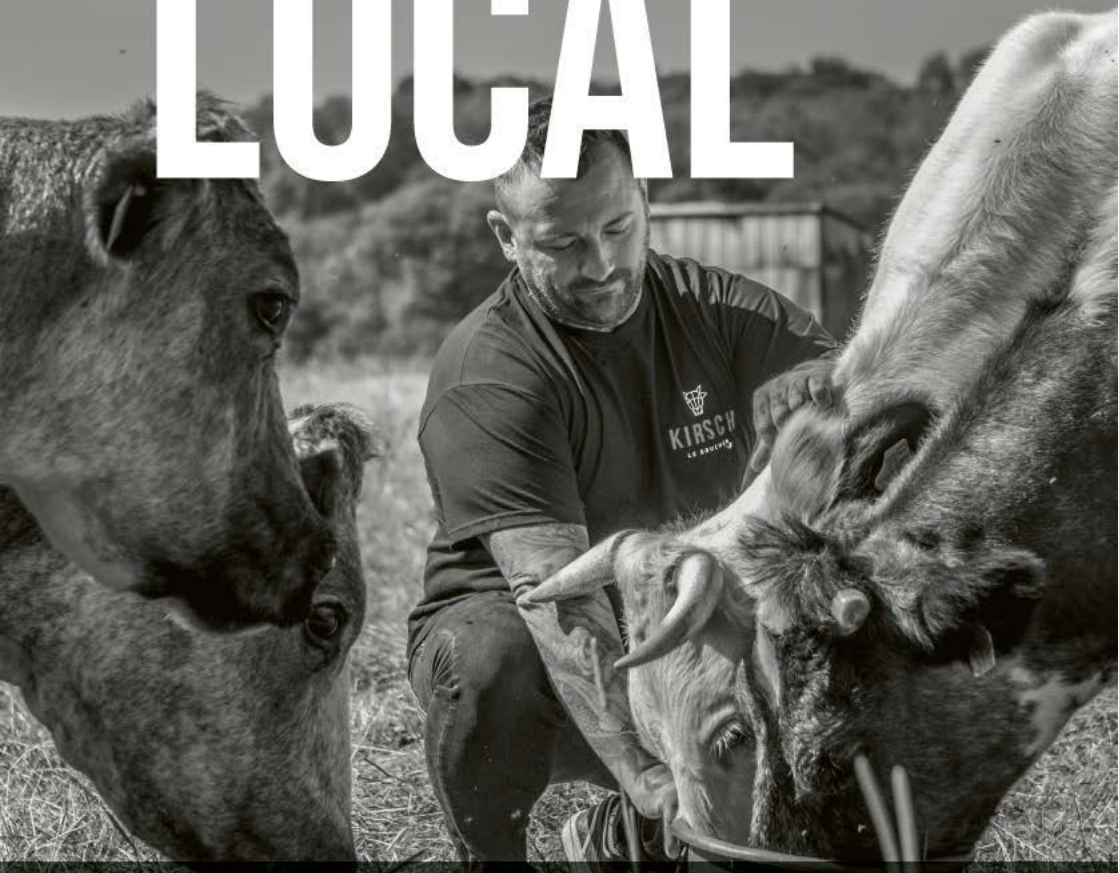
Der Versuch einer Produktion von Serienwagen scheiterte. So blieben die Rennsportwagen und später auch Rennwagen die einzige Einnahmequelle. Zu den erfolgreichen Fahrer der Marke gehörte Paul Pletsch, Deutscher Sportwagenmeister 1950 und Deutscher Rennwagenmeister 1951. Schon 1953 endet die kurze Historie von Veritas.



VOLKSWAGEN

Die Geschichte von Volkswagen beginnt mit dem Käfer, der zunächst KdF-Wagen (Kraft durch Freude) hieß und ab 1938 über spezielle Sparverträge verkauft wurde. Doch die Auslieferung der Autos erfolgte erst nach dem Krieg. Der von Ferdinand Porsche konstruierte VW galt seinerzeit als der modernste Kleinwagen und wurde zu einem Millionenerfolg. Das Kon-

MEAT LOCAL



Manger de la viande d'ici, c'est soutenir notre agriculture, notre biodiversité, notre savoir-faire mais aussi nos emplois et nos commerces.

ACT LOCAL, MEAT LOCAL

KIRSCH

LE BOUCHER

zept mit dem luftgekühlten Heckmotor fand sich beim Bus wie auch bei den Typen Karmann-Ghia, dem 1500 (Typ 3) und sogar dem 411 von 1968 wieder, wobei letzterer eine selbsttragende Karosserie und ein moderneres Fahrwerk besaß.

1970 begann die Produktion des von NSU übernommenen K 70, der zum ersten VW mit Frontantrieb wurde. Vorderradantrieb kennzeichnete ebenso die moderne VW-Generation, die mit Modellen wie Passat (ab 1973), Scirocco, Golf und Polo in den 70er-Jahren begann. Seit 1990 setzt das Volkswagen-Werk Zwickau die große Automobilbautradition in Westsachsen fort. Seit 2020 werden hier nur noch Elektroautos gebaut – ein weiterer Meilenstein in der Firmengeschichte.

VOLVO VOLVO

Der erste Volvo lief 1927 vom Stapel. Die ersten Autos der schwedischen Marke waren amerikanisch beeinflusst. Das Geld spielten vorwiegend die Herstellung und der Verkauf von Lastwagen in die Kassen. Erst mit dem 1944 präsentierten Typ PV 444 und dem folgenden PV 544, beide als Buckel-Volvo bekannt, gewann Volvo in Deutschland an Bedeutung. Beide Modelle, eigentlich als kleine wirtschaftliche Wagen konstruiert, bewiesen ihre sportlichen Talente auch bei Motorsportveranstaltungen. Der Amazon war aus ähnlichem Holz geschnitzt.

Zu den hübschesten Volvo zählt das P1800 Coupé von 1959. Die späteren Volvo-Generationen folgten dem Firmenmotto „Sicherheit aus Schwedenstahl“, was die Typen 140 und 240 mit kräftigen Stoßstangen unterstrichen. Volvo hat zudem viel dazu beigetragen, dem Kombi als einstigem Handwerkerauto zu seinem heutigen Image als Familienmobil zu verhelfen. Die Sparte Personenwagen wurde 1999 an Ford verkauft und gehört seit 2010 zum chinesischen Konzern Geely. Produktion und Firmensitz befinden sich nach wie vor in Schweden.



WANDERER

Wanderer hießen bereits Fahrräder und Motorräder, als die Firma 1913 ihr erstes serienreifes Auto präsentierte – den Typ 5/12 PS, der als „Puppchen“ sehr populär wurde. Es folgten einige größere Wagen, an deren Entwicklung auch Ferdinand Porsche beteiligt war. 1932 kam die Wanderer Automobilabteilung zur Auto Union, 1942 endete die PKW-Produktion im Werk Siegmars (Chemnitz).



WARTBURG

Seit 1953 lief im früheren thüringischen BMW/EMW-Werk die Fertigung von Zweitaktautos. Es begann mit dem F9, ab 1955 wurden im Automobilwerk Eisenach (AWE) der Wartburg 311, später 312 und dann die Typen 353 sowie der 1.3 produziert. Der Name Wartburg, der bereits 1899 und um 1930 verwendet wurde, stammt von der berühmten Luther-Burg oberhalb von Eisenach.



WILLYS-OVERLAND

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

RedAnts®

CarSystems GmbH

VDA 6.2:2017

- Sortier- und Nacharbeiten
- Sichtprüfungen
- Erstellen von kompletten Q-Gates
- End-of-Line Kontrollen
- Engineering Service
- Residententätigkeit
- Farbabstimmung/Color Matching



ISO-Norm 9001:2015



Ihr Partner für die Automobilindustrie



RedAnts CarSystems GmbH

Poststraße 17 | 04158 Leipzig

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



MOTOR KLASSIK UND YOUNGTIMER

Tradition & Moderne

Seit fast vier Jahrzehnten nimmt Motor Klassik die Leser mit in die faszinierende Welt klassischer Automobile, seit 20 Jahren beschreibt Youngtimer die so kunterbunte wie lebendige Szene der Klassiker von morgen.



Ausgabe 10/2023

Fünf Porsche für
Einsteiger, Opel Kadett
C, Restaurierung Alfa
Spider & ein Eigenbau



Aug./Sept. 2023

Die Jubiläumsausgabe
zum 20. Geburtstag mit
W 123, Maybach und
Szene-Rückblick



Fahrberichte

wie hier mit Audi
Quattro, BMW M1 und
Porsche Turbo bilden
den Kern beider Hefte



Reise-Reportagen

sind für viele das Salz in der Suppe – hier mit einem 1925er-Mercedes auf Winter-Tour

Wenn ein Zeitschriften-Verlag, in dem reichlich hochoktanige Benzin-Literatur erscheint, von einem erfolgreichen Grand-Prix-Fahrer gegründet wurde, dann kann im Grunde nicht mehr viel schiefgehen. Und so konnte Paul Pietsch, als Verleger längst ebenso erfolgreich wie einst als Rennfahrer (siehe Kasten), zu Beginn der 80er-Jahre auf ein beeindruckendes Portfolio regelmäßig erscheinender Magazine blicken, darunter auto motor und sport, sport auto, Motorrad und PS.

Eines aber fehlte noch, befand der ewig junge Hausherr der Motor Presse Stuttgart: ein aktuelles Magazin für klassische Automobile. Schnell fand sich eine Handvoll ein-



Regelmäßig erscheinende Sonderhefte wie der Kauf-Ratgeber runden das publizistische Programm ab



Messe-Auftritte

verstärken den Dialog. In Stuttgart gab es eine Rallye-Mitfahrt im Käfer zu gewinnen

schlägig verdächtiger Redakteure, die sich offenbar schon seit einiger Zeit mit dem rostigsten Hobby der Welt befassten und nach Redaktionsschluss gerne Schweller schweißten oder die Vergaser einstmals erfolgreicher Rennmotoren penibel justierten.

Im August 1984 wurde dann der Öffentlichkeit die Erstausgabe von Motor Klassik präsentiert – auf dem Oldtimer-Grand-Prix natürlich, schließlich sollte man nie seine sportlichen Wurzeln vergessen. Selbst dem Wochenmagazin Spiegel war dies eine Geschichte wert, und die Auflagenentwicklung zeigte rasch, dass der Verleger Paul Pietsch mal wieder den richtigen Riecher gehabt hatte: Ab 1985 erschien Motor Klassik monatlich.



Leserläufe beim Oldtimer-GP

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

So ist es bis heute geblieben, zwölf Mal im Jahr berichtet Motor Klassik aus der Szene, von Rennen und Rallyes und von Messen und Märkten. Dazu gibt es regelmäßig Reise-reportagen, Porträts, Service-Geschichten von Auto-Import bis Versicherung, ausführliche Kaufberatungen sowie vor allem: jede Menge Fahrberichte.

Dabei gehört es von Anfang an zur DNA des Magazins, dass die Redakteure die Klassiker selbst fahren, vom Vorkriegs-Alfa 6C 1750 über einen Volkswagen-Prototyp bis zum Willys Jeep. Gleiches gilt auch für reinrassige Rennwagen, egal ob Blitzen-Benz, Maserati-Formel-1 oder Porsche 917. Wieviele Autos die Redakteure selbst besitzen, bleibt



Track-Tests

mit Ikonen wie diesem Alfa 33 TT 12 führen nicht nur beim Redakteur zu erhöhtem Puls

Es gehört zur DNA von Motor Klassik und Youngtimer, dass alle Autos selbst gefahren werden – auch der 917

stets unklar, die Dunkelziffer sei jedenfalls hoch, munkelt man.

Und weil die Motor Klassik-Redakteure der Moderne keinesfalls finster gegenüberstehen und immer Lust auf neue Erfahrungen haben, gibt es seit nunmehr genau 20 Jahren das Schwesternmagazin Youngtimer, das sich mit den Klassikern von morgen befasst und acht Mal im Jahr erscheint. Auch hier bilden Fahrberichte und Kaufberatungen das Rückgrat, dazu gibt es dieses spezielle Youngtimer-Lebensgefühl, das in jeder Ausgabe in Porträts oder Szene-Reportagen aufscheint.

War's das? Natürlich nicht. Neben Motor Klassik und Youngtimer bringt die Redaktion jedes Jahr mehrere dicke Sonderhefte heraus, darunter verschiedene Kauf-Ratgeber

zu einzelnen Marken, Herkunftsländern oder nach Preisen gestaffelten Klassikern, außerdem Reise-Sonderhefte, Schrauber-Anleitungen und vieles mehr. Dazu werden ganz zeitgemäß die digitalen Kanäle bespielt vom Online-Auftritt unter dem Dach von automotor-und-sport.de oder dem Online-Marktplatz motor-klassik.de bis hin zu den üblichen Social-Media-Kanälen.

AKTIV AM LENKRAD

Und damit das alles nicht zu theoretisch wird, bringen wir gern Leben in die Bude und nehmen unsere Leser mit: Neben unseren mittlerweile vier Rallyes organisieren wir Leserläufe beim Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring und bei den Classic Days im Düsseldorfer Green Park sowie spezielle Fahrtrainings für Klassiker im [ams-Fahrsicherheitszentrum](http://ams-fahrsicherheitszentrum.de) am Ring. Aus einer monatlich erscheinenden Rost-Revue ist somit seit 1984 ein kleines Universum entstanden, in dem der Leser und die Liebe zu klassischen Automobilen klar im Mittelpunkt stehen.

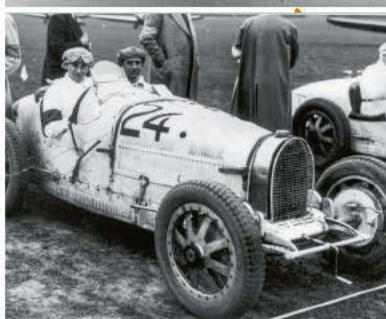
hjj

„Aus der Liebe zum Motorsport ist alles entstanden“

Bevor Paul Pietsch einer der erfolgreichsten Verleger überhaupt wurde, sammelte er serienweise Siege im Rennsport. Beides gehört zusammen.

Halbe Sachen waren mit ihm wohl nie zu machen: Statt sich mit kleineren Klassen abzugeben, stieg der am 20. Juni 1911 in Freiburg geborene Paul Pietsch gleich ganz oben ein, gewann auf einem Bugatti 35 beinahe sein erstes Rennen und kämpfte fortan auf Augenhöhe mit den besten Fahrern seiner Zeit, darunter Caracciola, Rosemeyer und Nuvolari. Wenn das damals widerborstige Material hielt, fuhr er bei jedem zweiten Einsatz aufs Treppchen und siegte zwischen 1932 und 1952 in 24 von 102 Rennen.

Dabei darf man nicht vergessen, dass die Alfa, Auto Union, Maserati und Veritas seinerzeit brandgefährliche Biester waren, die mehr als einen Top-Fahrer das Leben kosteten. Auch Pietsch erlitt furchterregende Unfälle, doch zum Glück war sein Schutzengel stets zur Stelle. Ein Quäntchen Glück hatte er sicher auch, als er 1946 mit demselben Wagemut „Das Auto“ gründete, aus dem dann auto motor und sport wurde. Doch am Ende ist das Glück immer auch mit den Tüchtigen.



Strahlender Sieger

Wenn sein Auto hielt, war Pietsch meistens vorn

Erster Einsatz

Im Bugatti 35 verpasste er 1932 knapp den ersten Sieg

Mythische Marke

Auf Veritas wurde Pietsch zwei Mal deutscher Meister

DANK

Vielen Dank an die Helfer



Ein herzliches Dankeschön an all die engagierten Helferinnen, Helfer und Mitwirkenden, die dafür gesorgt haben, dass die 3. LUXEMBOURG CLASSIC zu einem unvergesslichen Erlebnis wird.





DEMYSCHADELER
reesen a wuelfillen

22, rue de Kehlen
L-8295 Keispelt
28 22 44 -210
info@demy.lu





35,000 M²

CAR PASSION
In partnership with
MOTORWORLD
& MAUTO

67

GLASSBOXES
Exhibition of
exceptional cars

1,500

PARKING
SPACES

132

HOTEL
ROOMS

1,500 M²

FITNESS
& BEAUTY

FOOD HALL

FOOD CORNERS
RETAIL
& RESTAURANTS

GRID X

United by passion.



WICKRANGE / LUXEMBOURG

YOUR NEXT
LIFESTYLE STOP.

gridx.lu

1,000 M²
DIGITAL EXHIBITION
SPACE

1,000 M²
GAMING
& E-SPORT

900 M²
BUSINESS
CENTER

1,400 M²
EVENT ROOM

10.000 M²
OFFICES

Fortsetzung folgt

11. PAUL PIETSCH CLASSIC 24. und 25. Mai 2024

Auf den Spuren von Paul Pietsch und in seinem Geist erkundet die Rallye die schönsten Straßen seines badischen Heimatlandes.

2024 geht tief in den Schwarzwald hinein und durch die malerischen Weinberge des Badnerlands. Die persönlichste Classic-Rallye der Motor Presse Stuttgart in Erinnerung an unseren Mitgründer.



26. SILVRETTA CLASSIC RALLYE MONTAFON 4. - 6. Juli 2024

Seit 1998 das Original: Auf den schönsten Strecken Vorarlbergs trifft sich Mille-Miglia-Geist mit Heimatfilm, majestätische Berg-Natur mit der Atmosphäre klassischer Rallyes.

Im Fokus steht die Silvretta-Hochalpenstraße, deren 70-jähriges Bestehen gefeiert wird.

21. SACHSEN CLASSIC 15. - 17. AUGUST 2024

Sachsen, die zweite Wiege des Automobilbaus in Deutschland. Das wird groß gefeiert: 120 Jahre Automobilbau in Zwickau und 20 Jahre August-Horch-Museum sind die Leitthemen.

Das Starterfeld beginnt mit den großen historischen Marken Sachsens Horch, Audi, DKW und Wanderer, stellt aber auch die Sympathieträger Trabant und VW Käfer vor.



4. LUXEMBOURG CLASSIC SEPTEMBER 2024

Fahrspaß trifft auf das unverwechselbare Flair des Großherzogtum: Luxemburg steht gewissermaßen für die große weite Welt wie auch für stille Winkel, faszinierende Natur und geschichtsträchtige Bauwerke.

Das kleine große Land bietet traumhafte Erlebnisstraßen durch abwechslungsreiche Landschaften - schöner kann Rallyefahren nicht sein.



LEGENDEN

MADE IN GERMANY



NORAMIS

130
JAHRE

UNION
GLASHÜTTE/SA.

1, coin Grand-rue
L-6730 Grevenmacher
(+352) 750236

Bijouterie
HOFFMANN

5, av. de la Parte-Neuve
L-2227 Luxembourg
(+352) 226370

www.bijouterie.lu



75 YEARS OF DRIVING DREAMS

Losch Luxembourg mit dem gesamten Händlernetz wünscht viel Vergnügen bei der Luxembourg Classic.

Mehr Infos zu Losch Luxembourg finden Sie unter: www.losch.lu



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