

Ein Event von:



DELIUS KLASING

PORSCHE
KLASSIK

plus+rallye®

RÖHRL-KLASSIK

31.08. - 03.09.2022



1.
PROGRAMM



Automobilclub
von Deutschland

Sinn
SPEZIALUHREN

Klingenberg
& Rompel



KAPITAL AG

CLASSIC
TRADER

MOSS



SCHLOSS
FLEEßENSEE

SWISSVAX™
HAND MADE IN SWITZERLAND

DOPPELTE PREMIERE - GELEBTE PORSCHE-PASSION

EDITORIAL



Konrad Delius
Verleger Delius Klasing Verlag

Deutschland ist nicht reich an sportlichen Idolen von nationaler und internationaler Strahlkraft. Walter Röhl gehört zu dieser kleinen, exklusiven Gruppe von Ausnahme-Athleten; ihn zeichnet aus, dass er zum Synonym für seinen Sport wurde – und dass er völlig ohne Skandale geblieben ist.

Wenn nun die erste Oldtimer-Rallye startet, die seinen Namen tragen darf, dann erfüllt mich diese Tatsache als Verleger, Initiator und zugleich Fan von Walter Röhl und seinen einzigartigen Fähigkeiten mit Stolz und großer Vorfreude. Als Gründer von „PORSCHE KLASSIK“ und Verleger von Deutschlands führendem Medienhaus für Porsche-Literatur war es für uns eine Selbstverständlichkeit, dass die „Röhl-Klassik“ als reiner Porsche-Event zusätzlich neue Maßstäbe setzt.

Besonders charmant ist für mich die Wahl der Landschaft. Die Vielzahl an Seen, die längste Küstenlinie Deutschlands, tolle Alleen und weiche Hügelchwünge machen Mecklenburg-Vorpommern zu einer idealen Kulisse für faszinierende Ausfahrten im klassischen Porsche. Lassen Sie es uns deshalb intensiv genießen hier zu sein, diese wunderbare Region und die Gemeinschaft Gleichgesinnter und als Krönung: die Gegenwart vom besten Autofahrer der Welt:

Willkommen zur 1. Röhl-Klassik.

Herzlichst
Ihr

Konrad Delius
Verleger
Delius Klasing Verlag





STRECKEN

GESAMTSTRECKE	18
Die Übersicht aller Etappen	
TAG 1, ETAPPEN 1 + 2	20
Rund um die Müritz · Abends durch die Seenplatte	
TAG 2, ETAPPE 3	22
Mecklenburgische Schweiz	
TAG 2, ETAPPE 4	24
An die Ostsee	
TAG 3, ETAPPE 5	26
Durch Brandenburg	
TAG 3, ETAPPE 6	28
Mecklenburgische Seenplatte	

GRUSSWORTE	3
Konrad Delius, Doreen Muster, Walter Röhrl	

RENNLUFT	10
Streckenerkundung mit Hinnerk Schönemann	

ZEITPLAN	17
Alle Zeiten auf einen Blick	

ALLE ORTE ALLE ZEITEN	19
Hier können Sie die Oldies in Aktion erleben	





DER LETZTE SCHNELLE SIEG _____ 57
Röhl gewinnt die Rallye Costa Brava

WAS FÄHRT DENN DA VORBEI? _____ 61
Porsches Typenlexikon

KOMM, WIR FAHREN! _____ 69
Warum eine Röhl-Klassik?



HINTER DEN KULISSEN _____ 72
Das Team

DIE TEAMS

STARTNUMMER 1 - 111 _____ 31
Das Teilnehmerfeld der Rallye

DIE VIPS

WALTER RÖHL _____ 32
Zweifacher Rallyeweltmeister

HINNERK SCHÖNEMANN _____ 34
Schauspieler



SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



LEIDENSCHAFT FÜR DAS BESTE

Schenken Sie Ihrem Automobil den Auftritt, den es verdient. Das Swissvax-Credo «Automobilpflege muss einfach und effizient mit dem bestmöglichen und hachhaltigen Ergebnis sein» wird mit jedem Swissvax-Produkt aus dem umfassenden Sortiment konsequent umgesetzt. Das hat Swissvax als kleine Schweizer Manufaktur weltweit berühmt gemacht. Gerne beraten wir Sie persönlich zur optimalen Pflege Ihres Automobils. Rufen Sie uns an oder bestellen Sie gleich Ihr Swissvaxerlebnis in unserem Webshop. Mit Swissvax ist es ein Leichtes, Optik und Schutz herausragend zu verbessern – innen wie außen.



THE SWISSVAX MASTER COLLECTION

DIE GANZE WELT DER AUTOMOBILPFLEGE



SHOP

SWISSVAX DEUTSCHLAND

SWISSVAX.DE

KUR- UND TOURISMUS GMBH GÖHREN-LEBBIN

DOREEN MUSTER



*Doreen Muster
Geschäftsführerin*

Liebe Rallye-Freunde und Automobilbegeisterte,

ich freue mich sehr, dass wir mit dem Land Fleesensee Dreh- und Angelpunkt der 1. Röhrl-Klassik sein dürfen.

Schön, dass Sie bei uns sind! Die Mecklenburgische Seenplatte gehört zu den beliebtesten Urlaubs-Regionen Deutschlands. Mit ihren mehr als 1000 Seen ist sie ein wahres Paradies für Wassersportler und begeistert mit viel unberührter Natur.

Unser Urlaubsresort liegt in unmittelbarer Nähe zum Fleesensee mit einer perfekten Anbindung an die Städte Berlin, Rostock und Hamburg. Unsere Region, die durch urige Wälder, ruhige Seen, artenreiche Flora und Fauna mit ihrem ganz eigenen

Urlaubs-Charme überzeugt. Erleben Sie auf einer Fläche von rund 550 Fußballfeldern die Vorzüge unseres bunten Urlaubsangebotes. Mit knapp 4000 Betten bietet das Land Fleesensee Abwechslung, Abenteuer, Entertainment, Erholung und viel Natur. Atmen Sie kraftvoll durch und tanken neue Energie.

Wir sind uns sicher, langweilig wird es nicht!

Ich wünsche allen Teilnehmern einen angenehmen Aufenthalt in unserer wunderschönen Region, großartige Erlebnisse und allzeit gute Fahrt ohne Pannen.

Schön, dass Sie da sind!





Sturm und Drang Zeit in den 1970ern? Hatten wir auch.

Entdecken Sie die Sonderausstellung
„Spirit of Carrera RS“ ab 20. September 2022
im Porsche Museum.

Weitere Informationen finden Sie unter www.porsche.de/museum



PORSCHE

RALLYE-LEGENDE UND NAMENSPATRON

WALTER RÖHRL



Walter Röhrl
Zweifacher Rallyeweltmeister

Ob ich eine Legende bin? Ich denke nein! Vielmehr hatte und habe ich das Glück, in meinem Leben das tun zu dürfen, was meine Leidenschaft ist: Autofahren. Das habe ich aus sportlicher Sicht ganz gut hinkommen. Aber nicht nur während einer Sonderprüfung beim Lauf zu einer Rallye-Weltmeisterschaft ist es die Leidenschaft, die mich angetrieben hat. Es ist das entspannte Fahren auf einer schönen Landstraße, es sind meine beiden Hände am Lenkrad und dieses Fahrgefühl am ganzen Körper auf einer kurvigen Landstraße, was die Begeisterung in mir weckt. Und genau diese Leidenschaft und Begeisterung habe ich bei Peter Göbel gesehen, als er mir von einer Veranstaltung mit mehr als 100 historischen Porsche-Sportwagen in Mecklenburg-Vorpommern erzählt hat. Er hat mich gefragt, ob ich mit dabei sein möchte und ob ich bereit sei, mit meinem Namen für diese Veranstaltung zu stehen.

Lange musste ich nicht überlegen: Wenn Porsche fahren durch bezaubernd schöne Landschaften im Mittelpunkt steht, wenn viele Porsche-Enthusiasten mit von der Partie sind und wenn das alles noch verknüpft ist mit herausfordernden Gleichmäßigkeitsprüfungen, dann bin ich mit Herz und Seele dabei. Ich bin sehr stolz, dass solch eine Veranstaltung meinen Namen trägt. Und: Es ist eine tolle Sache, dass der Delius Klasing Verlag seinen 111. Geburtstag mit einer Veranstaltung für 111 historische Porsche begeht.

Zugegeben, ich als Niederbayer bin kein ausgewiesener Kenner Norddeutschlands. Aber während der Vorbereitungen war schnell klar: Mecklenburg-Vorpommerns Landschaft, die Mecklenburgische Seenplatte und die unzähligen Alleen haben sofort meine Begeisterung und die Vorfreude auf die 1. Röhl-Klassik entfacht. Mich würde es sehr freuen, wenn die Röhl-Klassik zu einer legendären Veranstaltung für Porsche-Fans wird – für jene hinter dem Steuer aber vor allem für alle Menschen entlang der Strecke. Denn ein Porsche erzählt Geschichten über uns, den Werdegang unserer Gesellschaft, den wirtschaftlichen Aufschwung in unserem Land und vor allen die fantastische Ingenieursleistung, die in jedem einzelnen Porsche steckt, ganz gleich, ob es ein 356er, ein 911er oder ein Transaxle-Modell ist.

Mit 111 historischen Porsche durch Mecklenburg-Vorpommern – es ist mir eine Ehre, dabei sein zu dürfen. Ich freue mich auf viele Porsche-Gespräche und die vielen Fans entlang der Strecke.



MIT HINNERK SCHÖNEMANN AN DER MÜRITZ

RENNLUFT

Die 1. Röhrl-Klassik – die neue Rallye für Porsche-Klassiker – führt durch Mecklenburg-Vorpommern. Es ist die Heimat von Hinnerk Schönemann.
Eine gemeinsame Streckenerkundung mit dem Ausnahme-Schauspieler.



Sie wird ein automobiles Highlight des Spätsommers 2022: die 1. Röhrl-Klassik. Der Countdown läuft – 111 Sportwagen werden am Start sein. Teilnehmen können diesmal alle jemals gebauten Porsche mit luftgekühlten Boxermotoren und die Transaxle-Modelle der Baureihen 924, 944, 968 und 928. Und es hat sich herumgesprochen: Diese Rallye wird anders sein als andere. Weil es die bislang erste und einzige Veranstaltung dieser Art für Porsche-Klassiker in Deutschland ist. Weil kein Geringerer als die Rallye-Ikone Walter Röhrl Schirmherr und einer der Teilnehmer sein wird. Weil es eine Zusammenkunft und automobile Wanderung werden dürfte, wie man sie so, wenn überhaupt, eher aus den USA kennt, wo alljährlich die legendäre Porsche Parade des PCA, des

In einem 30 Jahre alten Porsche 911 Cabrio in dem seltenen Farbton Amethyst-Metallic cruist Schauspieler Hinnerk Schönemann durch seine Heimat.



Seine Welt – viel Wasser und viel Ruhe. Hinnerk Schönemann ist ein Kind der Mecklenburgischen Seenplatte. Er ist bei Plau am See aufgewachsen.

Porsche Club of America, stattfindet. Am 1. September um 14:00 Uhr wird die vom Porsche Klassik Magazin ins Leben gerufene Rallye gestartet. In Mecklenburg-Vorpommern, auf dem Marktplatz von Göhren-Lebbin, Flessensee. Schon am Tag zuvor beginnt die technische Abnahme der ersten Fahrzeuge. Sechs Etappen werden die Porsche-Teams erkunden, bewältigen, erfahren, um das gemeinsame Reisen im Klassiker zu erleben und am Ziel eine Gewinnerin oder einen Gewinner ausrufen zu können.

Wir wollen sie erkunden, die Strecken der Röhl-Klassik, zumindest einige Passagen. Um ein Gefühl zu vermitteln für die Mecklenburgische Seenplatte. Dazu haben wir uns Verstärkung geholt. Von einem, der hier wohnt. Jemand, der einen der historischen Porsche bei der 1. Röhl-Klassik pilotieren wird. Er kennt sich aus. Viele kennen auch ihn. Hinnerk Schönemann. Schauspieler. Mit dem Land verwurzelt. Er wird uns zeigen, wo es besonders schön ist. Wir treffen ihn in Plau am See, seiner Stadt. Früh am Morgen, es ist ein Samstag, die Luft

noch frisch, kommt er langsam mit seinem Porsche Panamera 4S um die Kopfsteinpflaster-Ecke gefahren.

Schönemann, der 2017 in fünf Spots für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern mitgespielt hat und den schon deshalb hier in der Gegend jedes Kind kennt, klettert aus seinem modernen Reise-Porsche. Mit einer Seelenruhe erfüllt er erste Selfie-Wünsche einiger Passantinnen und arbeitet sich dabei zum 911 in Amethyst-Metallic vor. Diskutiert mit uns über die Farbe, die man liebt oder auch nicht, aber niemals ignorieren kann. Und er freut sich, dass der Wagen eine Automatik hat. Einfach weil er Automatikgetriebe mag, auch wenn er professionell und schnell ein Auto mit manuellem Getriebe bewegen kann. Er entert den Wagen. Dach auf. Und zieht sofort einen Vergleich zwischen dem drei Jahrzehnte alten 911 und seinem Panamera und erklärt, weshalb er Porsche so mag: „In einem Porsche ist es so: Da steigt man ein, und der legt sich um einen herum. Das ist angenehm. Toll.“

Stimmt. Genau das macht ein Porsche. Hat er einen eigenen Porsche-Klassiker? „Momentan nicht.“ Zu viel unterwegs? Auf jeden Fall viel unterwegs und viel beschäftigt. Einer der erfolgreichsten deutschen Schauspieler. Selbst mit Steven Spielberg hat er schon gedreht. Ein großartiger Mann, dieser Spielberg, gibt Schönemann uns zu verstehen. „Der Panamera ist klasse für die Fahrten zum Drehort. Ich fahre von hier immer nach Köln, das sind 580 Kilometer. Das ist nichts für einen Klassiker.“ In der Domstadt steht er seit 2008 als Ermittler Jürgen Simmel für die Fernsehserie „Marie Brand“ mit Mariele Millowitsch vor der Kamera. Sie ist längst eine Freundin und Patentante eines seiner drei Kinder.

Wir haben mittlerweile Fahrt aufgenommen mit dem 964 Cabrio. Unser erstes Ziel: die Seepromenade von Krakow am See, wo eine der besonderen Durchfahrtskontrollen der Röhl-Klassik stattfinden wird, unmittelbar am Ufer. Hinnerk Schönemann senkt die Seitenscheiben des 911 Cabrios: „Wenn die



Hat einen besonderen Blick auf seine Heimat. Hinnerk Schönemann kommt viel herum, landet aber immer wieder zu Hause in Mecklenburg-Vorpommern.

Frei wie ein Vogel – ob sich der Schauspieler Hinnerk Schönemann in diesem Moment so fühlt?

Fenster oben sind, weht es innen genauso wie mit heruntergefahrenen Scheiben.“ Da kann man sie auch gleich unten lassen und sich den Duft der Landschaft um die Nase wehen lassen. Wir diskutieren noch den Spagat zwischen Porsche Panamera und Porsche 964. Ein Spagat, der für die meisten Porsche-Fahrer keiner ist, sondern gelebte Praxis. Wer einen alten Porsche in der Garage stehen hat, parkt oftmals daneben auch einen neuen Porsche. „Ich freue mich jeden Tag an meinem Panamera. Der ist auch ästhetisch schön. Man guckt ihn sich an – natürlich ist der in der Garage rückwärts eingeparkt, damit man immer die Schnauze von vorn sieht. Ich mag den richtig gerne anschauen.“ Der Schauspieler hat den viertürigen Achtzylinder-Sportwagen als jungen Gebrauchten gekauft. „Ein Überauto, das weiß ich natürlich. Aber ich bin im letzten Jahr 70.000 Kilometer gefahren. Das ist wirklich viel. Und da will ich natürlich ein Auto haben, mit dem ich als Familienvater auch gut wieder ankomme.“ Familienkutsche? Ja und nein. Schönemann: „Im Panamera habe ich jede Menge





*Landschaft, soweit das Auge reicht – genügend Raum
für entspannte Ausfahrten im offenen Porsche.*

Platz und Komfort und bekomme immer alles mit. Sogar meine Kinder. Zumindest zwei von denen, eines muss immer zu Hause bleiben.“ Er grinst. Vielleicht sollte Porsche in Erwägung ziehen, die 4+1-Sitzanlage zur Serienausstattung des Panamera zu machen. Zum Glück haben die Schönemanns für das dritte Kind noch einen Kombi.

Wir erreichen Krakow am See. Der Boxer des 964 knistert auf der Seepromenade. Hinnerk Schönemann wird bei der 1. Röhrl-Klassik hier stehen, um sich einen von vielen Stempeln auf der Tour abzuholen. Er freut sich auf die Rallye: „Jetzt bin ich 47. Aber ich wäre gerne Rennfahrer geworden. Ich mag diesen Zirkus; ich liebe das.“ Vor etwa 15 Jahren ist er seine erste Oldtimer-Rallye gefahren. „Die Rallyes sind das, was man gut nebenbei, neben dem Beruf machen kann. Und dabei das Gefühl zu haben, ein bisschen Rennluft zu schnuppern.“ Irgendwann war er dann als Schauspieler mit Rennfahrer-Qualitäten auch in der Jury eines großen europäischen Automobilpreises dabei: „Da habe ich Walter Röhrl kennengelernt.“ Am 31. August wird es ein Wiedersehen der zwei geben. Aber wie ist das denn nun wirklich mit dem eigenen Porsche-Klassiker?

Immerhin hatte der Mann schon so einiges an historischem Automobil-

gut; ziemlich alle Range Rover, einen 123er Benz, einen Gaz-24 Wolga vom Opa, einen Chevy Suburban, einen Steyr 12M18, und gerade entsteht als neuestes Projekt ein ziemlich cooler Camper auf der Basis eines ehemaligen Mercedes Vario Gefängniswagens. Zumindest lässt er sich entlocken, dass sein klassischer Porsche kein luftgekühlter sein müsste, aber ein 911: „Die Luftgekühlten klingen gut. Aber danach gab es die wassergekühlten 996. Hauptsache ist für mich, er hat genügend Leistung. Das wäre schon etwas, was mir gefallen würde.“

Wenige Kilometer später dann ein luftgekühlter Wink des Schicksals; er sitzt im 964, schaut auf den Tacho und ruft: „139.000 Kilometer. Exakt so viel, wie mein Panamera heute Morgen hatte.“ Der 911 als kleiner Bruder. Aber die vom Porsche Museum verkaufen die Autos eh nicht. Sein Favorit wäre zudem ein 911 Coupé. Und er unterstreicht: „Eines, dass wirklich auch ein bisschen Kraft hat.“ Vielleicht ein 996 GT2? Den hat der Röhrl immer dem 996 Turbo vorgezogen, weil er durch den Heckantrieb einen größeren Tank hatte. Das können die zwei dann auf der Röhrl-Klassik klären.

Wir arbeiten uns derweil von Krakow am See über den Plauer See Richtung Müritz vor. Dort,

an der Südspitze des Gewässers, liegt in Lärz der Flugplatz Müritz Airpark. Auf dem Gelände findet das legendäre Fusion-Festival statt. Und im September ein paar Wertungsprüfungen der Röhrl-Klassik. So viel sei verraten: Es geht darum, auf abgesperrtem Terrain seinen Klassiker auch mal dynamisch zu bewegen.

Als der 964 auf das Vorfeld des Flughafens biegt, schraubt sich aus dem Himmel eine Boeing-Stearman herunter – einer jener Doppeldecker, die in den 30er- und 40er-Jahren von der US-Army als Schulungsflugzeug eingesetzt wurden. Bei der Röhrl-Klassik wird diese Stearman auch dabei sein – Rundflug nicht ausgeschlossen. Als Spaß am Rande. An diesem Sommertag rauscht der 220-PS-Flieger über den 250-PS-Porsche hinweg, in dem Schönemann auf der Landebahn richtig Gas gibt, als er den Schatten des Vogels über sich sieht. Die Boeing schafft 200 km/h, der 911 mit Tiptronic 256 km/h. Was beide, Stearman und 964 Cabrio, verbindet: Sie bieten – auf unterschiedlichen Flughöhen – das authentische und intensive Erlebnis des Reisens in einer anderen Zeit. Und darum geht es auch bei der 1. Röhrl-Klassik: unterwegs sein, gemeinsam reisen mit einem Gefährt aus einer anderen Epoche. Start frei ...



IHR VORTEIL ALS RÖHRL- KLASSIK TEILNEHMER.

Ihr Wertgutachten als gebundenes Buch geschenkt.

- ✓ mehr als 300 Sachverständige deutschlandweit
- ✓ 128 detaillierte Pflichtprüfungspunkte
- ✓ Fotodokumentation mit mind. 25 Bildern
- ✓ Marktwertanalyse, Fahrzeugwert und Zustandsnote
- ✓ Fixpreis inkl. Anfahrt

**GESCHENKT!
BUCHVERSION**
Voucher Code*
BOOK4RÖHRL

Unsere Begutachtungspartner



Geprüfter
Prozess
Digitaler Prozess
zur Begutachtung
von Fahrzeugen



www.tuv.com
ID: 3000020538

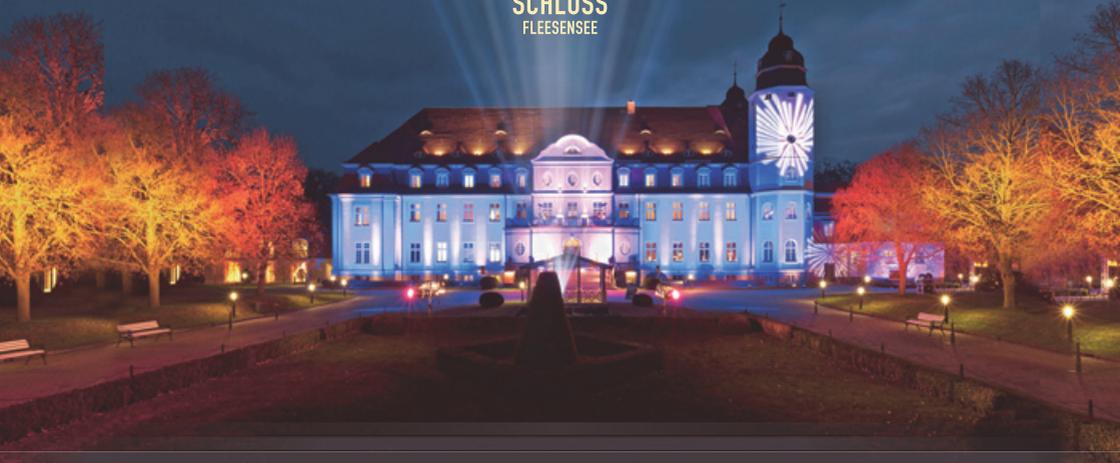


**Buchen Sie jetzt das Gutachten für Ihren
Old- oder Youngtimer.**

www.ct-inspections.com | Kontakt: +49 30 437 75 19 21



SCHLOSS
FLEESEESSEE



Eine Nacht. Ein Fest. Ein magischer Moment.

Flanierball am 19. November mit Fernsehkoch Johann Lafer.

Es gibt wenige Momente, die einem nachhaltig im Gedächtnis bleiben. Der Flanierball ist einer dieser Momente: Erleben Sie das aufregendste Event des Jahres im Herzen der Mecklenburgischen Seenplatte mit einem einmaligen Mix aus internationaler Kulinarik, live zubereitet von unseren Spitzenköchen mit prominenter Unterstützung durch Johann Lafer, und mitreißender Musik in beeindruckender Kulisse.



© Peter Hönemann

Event-Ticket: 210 EUR pro Person.

1 Nacht ab 669 EUR / 2 Nächte ab 869 EUR • für 2 Personen im DZ

ENDLICH ICH. ♥

SCHLOSS Fleesensee

Fleesensee Schlosshotel GmbH • Schlossstraße 1 • 17213 Göhren-Lebbin
Telefon: 039932 80100 • schlosshotel@fleesensee.de • www.flanierball.de

1. RÖHRL KLASSIK

DIE WICHTIGSTEN ZEITEN IM ÜBERBLICK

Mittwoch, 31.08.2022

- 13:30 - 18:00 Uhr Dokumentenabnahme (Tenne Schlosshotel Land Fleesensee)
- 13:30 - 18:30 Uhr Technische Abnahme (Marktplatz Land Fleesensee)
- 18:00 - 19:00 Uhr Rallye-Lehrgang mit dem Deutschen Rallyemeister Peter Göbel (Schloss Fleesensee)

Donnerstag, 01.09.2022

- 08:00 - 11:30 Uhr Dokumentenabnahme (Tenne Schlosshotel Land Fleesensee)
- 08:00 - 11:30 Uhr Technische Abnahme (Marktplatz Land Fleesensee)
- 12:00 Uhr Teilnehmer-Briefing (Tenne Schlosshotel Land Fleesensee)
- 13:00 Uhr Aushang der zum Start zugelassenen Teams
- 14:00 Uhr Start 1. Auto zur **1. Etappe „Rund um die Müritz“** (Markt Göhren-Lebbin), ca. 135 km
- 16:45 Uhr Ziel 1. Auto, danach gemeinsames Abendevent (Scheune Bollewick)
- 18:15 Uhr Start 1. Auto zur **2. Etappe „Abends durch die Seenplatte“**, ca. 30 km
- 18:45 Uhr Ziel 2. Etappe in Göhren-Lebbin, Marktplatz

Freitag, 02.09.2022

- 07:00 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 08:30 Uhr Start 1. Auto zur **3. Etappe „Mecklenburgische Schweiz“** (Markt Göhren-Lebbin), ca. 170 km
- 12:05 Uhr Ziel 3. Etappe, Mittagspause (Gutshaus Landsdorf)
- 13:20 Uhr Start 1. Auto zur **4. Etappe „An die Ostsee“**, ca. 180 km
- ab 17:00 Uhr Ziel 4. Etappe und Zielempfang (Marktplatz Göhren-Lebbin)
- Abend zur freien Verfügung

Samstag, 03.09.2022

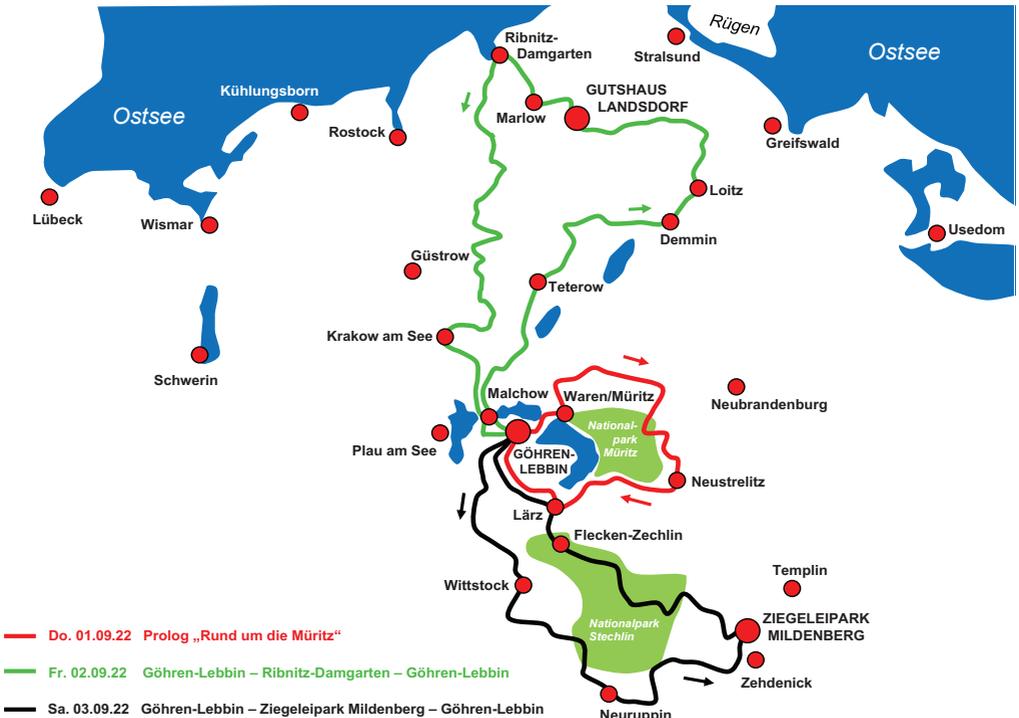
- 07:00 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 08:00 Uhr Start 1. Auto zur **5. Etappe „Durch Brandenburg“** (Markt Göhren-Lebbin), ca. 135 km
- 11:15 Uhr Ziel 5. Etappe, Mittagspause (Ziegeleipark Mildenberg)
- 12:20 Uhr Start 1. Fahrzeug zur **6. Etappe „Mecklenburgische Seenplatte“**, ca. 115 km
- ab 14:30 Uhr Großer Zielempfang (Marktplatz Göhren-Lebbin)
- ab 19:30 Uhr Get-Together & Gala-Abend mit Siegerehrung (Tenne Schlosshotel Land Fleesensee)



ALLE ORTE - ALLE ZEITEN

111 PORSCHE ON TOUR

780 Kilometer durch die schönsten Landstriche Mecklenburg-Vorpommerns. Dreh- und Angelpunkt der 1. Röhrl-Klassik ist der Marktplatz in Göhren-Lebbin. Unser Zuschauer-Guide „Alle Orte – alle Zeiten“ verrät Ihnen, wann und wo Sie die Porsche live sehen und hören können.



Alle Orte - alle Zeiten zur 1. Röhrli-Klassik 2022

DONNERSTAG - 01.09.2022	Zeit
Göhren-Lebbin, Marktplatz	14:00
Penkow	14:04
Roez	14:06
Sietow	14:08
Klink	14:15
Waren (Müritz), Hafen	14:25
Rügebund	14:36
Groß Gievitz	14:42
Sorgenlos	14:45
Deven	14:48
Carolinenhof	14:54
Lehsten	14:56
Möllenhagen	15:00
Wendorf	15:04
Friedrichsfelde	15:07
Ankershagen, Trojanisches Pferd	15:10
Groß Vielen	15:16
Klein Vielen	15:23
Neustrelitz, Marktplatz	15:40
Neustrelitz, Hafen	15:42
Lindenberg	15:48
Userin	15:51
Useriner Mühle	15:53
Zwenzow	15:55
Roggentin	15:59
Mirow	16:06
Lärz	16:15
Flugplatz Lärz	16:20
Vietzen	16:30
Vipperow	16:32
Spitzkuhn	16:40
Abendpause, Scheune Bollewick IN	16:45

Abendpause, Scheune Bollewick OUT	18:15
Röbel/Müritz, Hafen	18:25
Minzow	18:34
Woldzegarten	18:37
Walow	18:41
Kisserow	18:45
Penkow	18:47
Göhren-Lebbin, Marktplatz	18:50



Hinweise: Bei den angegebenen Zeiten handelt es sich jeweils um die erwartete Ankunftszeit des ersten Fahrzeuges.

Das letzte Fahrzeug wird gut eine Stunde später erwartet. Die Fahrzeuge müssen auf der Route keine feste Reihenfolge einhalten, es kann also vorkommen, dass kleinere Lücken entstehen.

Gelb unterlegte Orte sind offizielle Stationen der Veranstaltung, die sich für Zuschauer besonders lohnen, weil die Fahrzeuge dort an einer Durchfahrtskontrolle oder Prüfung für einen Moment anhalten.

Alle Angaben ohne Gewähr, mögliche Änderungen werden auf der Internetseite www.roehrl-klassik.de veröffentlicht.

FREITAG - 02.09.2022	Zeit
Göhren-Lebbin, Marktplatz	08:30
Penkow	08:34
Malchow	08:38
Nossentiner Hütte	08:50
Drewitz	08:59
Bornkrug	09:03
Linstow	09:05
Hohen Wangelin	09:08
Cramon	09:11
Alt Gaarz	09:15
Lütgendorf	09:18
Blücherhof	09:20
Klocksinn	09:23
Ziddorf	09:27
Hohen Demzin	09:33
Teterow, Marktplatz	09:40
Alt Sührkow	09:50
Lelkendorf	09:57
Küsserow	10:00
Rey	10:03
Altkalen	10:12
Glasow	10:15
Dargun	10:18
Zarnekow	10:25
Deven	10:32
Demmin, Am Bollwerk	10:40
Pensin	10:50
Zeitlow	10:55
Loitz, Marina	11:00
Poggendorf	11:09
Kandelin	11:12
Wüstenezy	11:15
Prützmannshagen	11:19
Kaschow	11:21
Quitzin	11:31
Vorland	11:33
Gremersdorf	11:37
Rekentin	11:40
Siemersdorf	11:43
Tribsees, Rathaus	11:50
Mittagspause Gutshaus Landsdorf IN	12:05

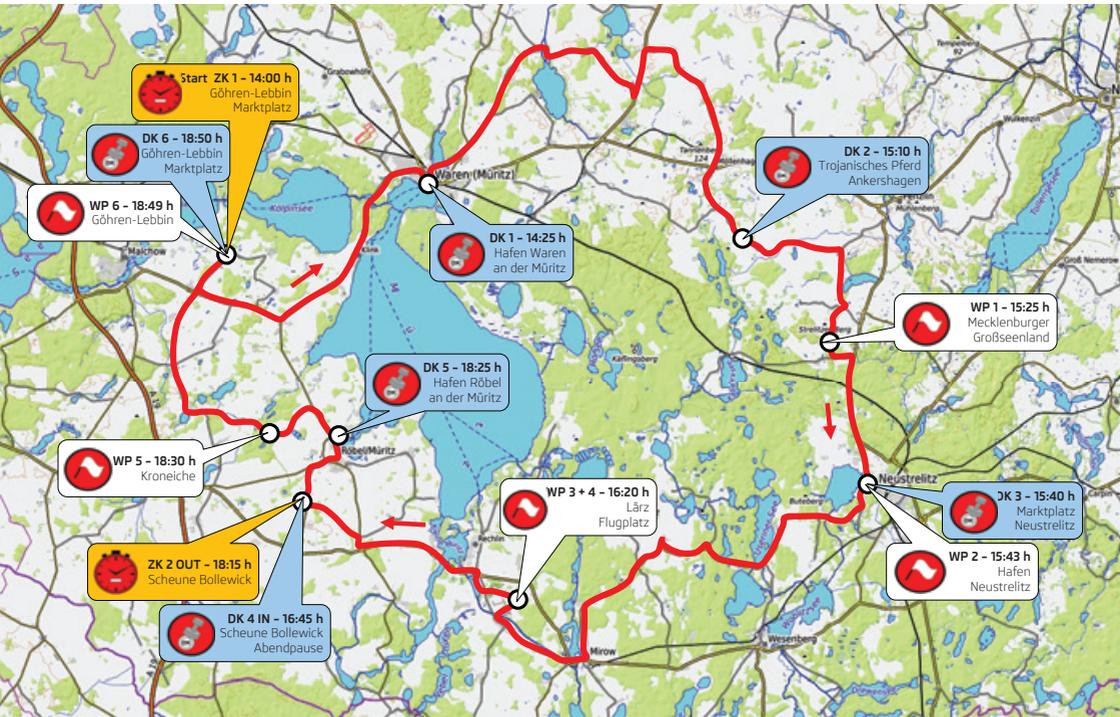
Mittagspause Gutshaus Landsdorf OUT	13:20
Kavelsdorf	13:25
Eixen	13:28
Marlow	13:41
Marlow, Vogelpark	13:45
Jahnkendorf	13:50
Ribnitz-Damgarten Hafepromenade	14:10
Bartelshagen I	14:22
Gresenhorst	14:25
Dänschenburg	14:29
Wendorf	14:34
Reppelin	14:37
Stormsdorf	14:40
Tessin	14:48
Kobrow	15:00
Wardow	15:02
Breesen	15:06
Diekhof	15:16
Drölitz	15:18
Lüningsdorf	15:20
Tolzin	15:22
Schlieffenberg	15:24
Niegleve	15:26
Friedrichshagen	15:30
Wattmannshagen	15:32
Laledorf	15:35
Vogelsang	15:39
Mamerow	15:41
Klaber	15:44
Langhagen	15:49
Kuchlmiß	15:54
Krakow am See, Seepromenade	16:05
Linstow	16:20
Drewitz	16:26
Nossentiner Hütte	16:34
Malchow	16:42
Laschendorf	16:51
Untergöhren	16:56
Göhren-Lebbin, Marktplatz	17:00

SAMSTAG - 03.09.2022	Zeit
Göhren-Lebbin, Marktplatz	08:00
Penkow	08:04
Kisserow	08:07
Walow	08:10
Rogeez	08:15
Kogel	08:17
Altenhof	08:21
Jaebetz	08:25
Freyenstein	08:28
Wulfersdorf	08:35
Biesen	08:41
Wittstock/Dosse, Marktplatz	08:50
Scharfenberg	09:02
Herzsprung	09:06
Rosow	09:12
Rägelin	09:18
Katerbow	09:22
Siedlung	09:30
Kränzlin	09:34
Neuruppin, Schulplatz	09:45
Wuthenow	09:53
Lichtenberg	09:57
Gut Hesterberg	10:00
Radensleben	10:06
Herzberg (Mark)	10:10
Schönberg (Mark)	10:16
Lindow (Mark)	10:20
Keller	10:25
Baumgarten	10:28
Meseberg	10:32
Gutengermendorf	10:40
Klevesche Häuser	10:44
Häsen	10:45
Kraatz	10:50
Osterne	10:55
Badingen	10:57
Mildenberg	11:00
Mittagspause Ziegeleipark Mildenberg IN	11:10

Mittagspause Ziegeleipark Mildenberg OUT	12:20
Mildenberg	12:23
Ribbeck	12:26
Zabelsdorf	12:28
Altüdersdorf	12:32
Neulögow	12:38
Grosswollersdorf	12:40
Güldenhof	12:45
Dollgow	12:48
Köpnitz	12:56
Rheinsberg	13:00
Charlottenau	13:06
Linowsee (Verkehrsstübungsplatz)	13:08
Linow	13:15
Dorf-Zechlin	13:22
Flecken-Zechlin	13:25
Zempow	13:32
Buschhof	13:38
Troja	13:40
Krümml	13:41
Lärz	13:44
Flugplatz Lärz	13:45
Vietzen	13:55
Vipperow	13:57
Röbel	14:03
Minzow	14:11
Woldzegarten	14:15
Walow	14:18
Kisserow	14:22
Penkow	14:24
Göhren-Lebbin, Marktplatz	14:30

20

Röhl Klassik 2022 Tag 1 – Etappen 1+2





**ETAPPEN 1 UND 2 „RUND UM DIE MÜRITZ“ /
„ABENDS DURCH DIE SEENPLATTE“**

IM PORSCHE ZWISCHEN SORGENLOS UND TROJA

Im Uhrzeigersinn und in großer Runde um den Müritz-See und den Nationalpark Müritz – vorbei am Trojanischen Pferd von Ankershagen, dem Marktplatz in Neustrelitz – und das gemeinsam mit Rallye-Legende Walter Röhrl.



Sorgenlos in Sorgenlos – ein Ort bei der 1. Röhrl-Klassik, der den Ortsnamen zum Programm für die 111 Porsche-Teams macht



Alleen und historische Porsche, soweit das Auge reicht. Die 1. Röhrl-Klassik bringt 111 Porsche-Teams nach Mecklenburg-Vorpommern. Die Sportwagen-Tour steht im Zeichen des 111-jährigen Jubiläums des Delius Klasing Verlages.

111 historische Porsche über 165 Kilometer auf den ersten beiden Etappen – Premierenstart der Röhrl-Klassik auf dem Marktplatz in Göhren-Lebbin ist der 1. September, 14 Uhr. Gleich am ersten Fahrtag stehen echte Highlights auf dem Programm, darunter auch sechs Wertungsprüfungen und sechs Durchfahrtskontrollen. Erste Station ist Waren an der Müritz. Es geht zum Hafen, vorbei an den vielen Cafés mit besten Blick auf die Müritz. Über einsame Landstraßen führt die Route auch in einen Ort mit einem ganz besonderen Namen: Sorgenlos. Weiter geht es nach Ankershagen, dem Ort, an dem der weltberühmte Altertumsforscher, Archäologe und Troja-Entdecker Heinrich Schliemann seine Jugendjahre verbracht hat. Ihm zu Ehren steht hier auch eine riesiges begehbares Trojanisches Pferd.

Durch den Müritz-Nationalpark geht es nach Neustrelitz. Die sternförmige spätbarocke Stadanlage dieser Residenzstadt ist europaweit einmalig. Teilnehmer können sich sicher sein, dass auf dem Marktplatz viele Besucherinnen und Besucher sein werden. Ein echtes Highlight erwartet die Teams auf dem ehemaligen Militärflughafen Lärz. An diesem Tag gehört die Startbahn den 111 historischen Porsche. Bei einer sportlichen Wertungsprüfung dürfen die Sportwagen etwas schneller bewegt werden. Ziel der Abendpause der 1. Röhrl-Klassik ist das kleine Örtchen Bollewick. Dort steht Deutschlands größte Feldsteinscheune. Der erste Tag endet in Göhren-Lebbin. Dorthin gelangen die 111 Teams über einen Zwischenstopp bei einer Durchfahrtskontrolle in Röbel am See.

22 Röhrl Klassik 2022

Tag 2 – Etappe 3





Achtung Plattenweg; diese besondere Form der Straßen gibt es nur noch hier. Für die Oldtimer-Rallye hat man auch hier die schönsten Passagen gefunden. Und die sind ganz sicher auch mit den Sportwagen aus Zuffenhausen problemlos zu befahren.



In dem winzigen Örtchen Landsdorf heißt es „Guten Appetit“. Früher war das Haus mit seinen Nebengebäuden einer der vielen historischen Kornspeicher, heute freut man sich auf Hochzeiten oder – wie in diesem Falle – auf die Teams der 1. Röhrl-Klassik.

ETAPPE 3 „MECKLENBURGISCHE SCHWEIZ“

ALLEN UND PLATTENWEGE SOWEIT DAS AUGRE REICHT

Am zweiten Tag der 1. Röhrl-Klassik geht es in den Norden Mecklenburg-Vorpommerns. Genauer geht es zunächst in Richtung Nordosten über Teterow und Demmin nach Loitz. Es geht durch eine der schönsten Gegenden Mecklenburg-Vorpommerns, durch die Mecklenburgische Schweiz.

Wenn der erste von 111 historischen Porsche um genau 8:30 Uhr den Startbogen am Marktplatz in Göhren-Lebbin passiert, dann sind es nur wenige Kilometer bis in die Schweiz – in die Mecklenburgische Schweiz, um genau zu sein. Bevor die 1. Röhrl-Klassik dort ankommt, ist aber womöglich zunächst Warten angesagt, denn die Teams müssen die berühmte Malchower Drehbrücke passieren – ein Meisterwerk der Verkehrstechnik, das ganz sicher für Kurzweil beim Warten sorgt. Die erste große Durchfahrtskontrolle findet dann auf dem Marktplatz von Teterow statt. Bevor die Teams im Hafen von Demmin Ihre zweite Prüfung mit der Stoppuhr absolvieren müssen, geht es erstmals über einen

der typischen und sehr gut erhaltenen Plattenwege der Region.

Nach Demmin folgt ein Abstecher zur Marina Loitz. Direkt an der Hafenkante rollen die Oldtimer vorbei am alten Kornspeicher und an Sportbooten, um sich einen Stempel in der Bordkarte abzuholen. Noch einmal werden die Teams in Tribsees von den Anwohnern und Fans begrüßt, danach dürfen sich die Mannschaften auf eine ungewöhnliche Mittagspause freuen. Im winzigen Ort Landsdorf heißt es dann im gleichnamigen Gutshaus „Guten Appetit“ – bei gutem Wetter steht den Teams der gesamte Park des Anwesens mitsamt historischem Kornspeicher zur Verfügung.



Am nördlichsten Punkt der Tour erreichen die Teams die Ostsee. Gestempelt wird an der Promenade in Ribnitz-Damgarten direkt am Wasser.



In Krakow am See dürfen die Teams mit ihren Fahrzeugen sogar über die Strandpromenade bis direkt ans Wasser rollen. Die Stadt freut sich sehr auf den Besuch der 111 Oldtimer.

ETAPPE 4 „AN DIE OSTSEE“

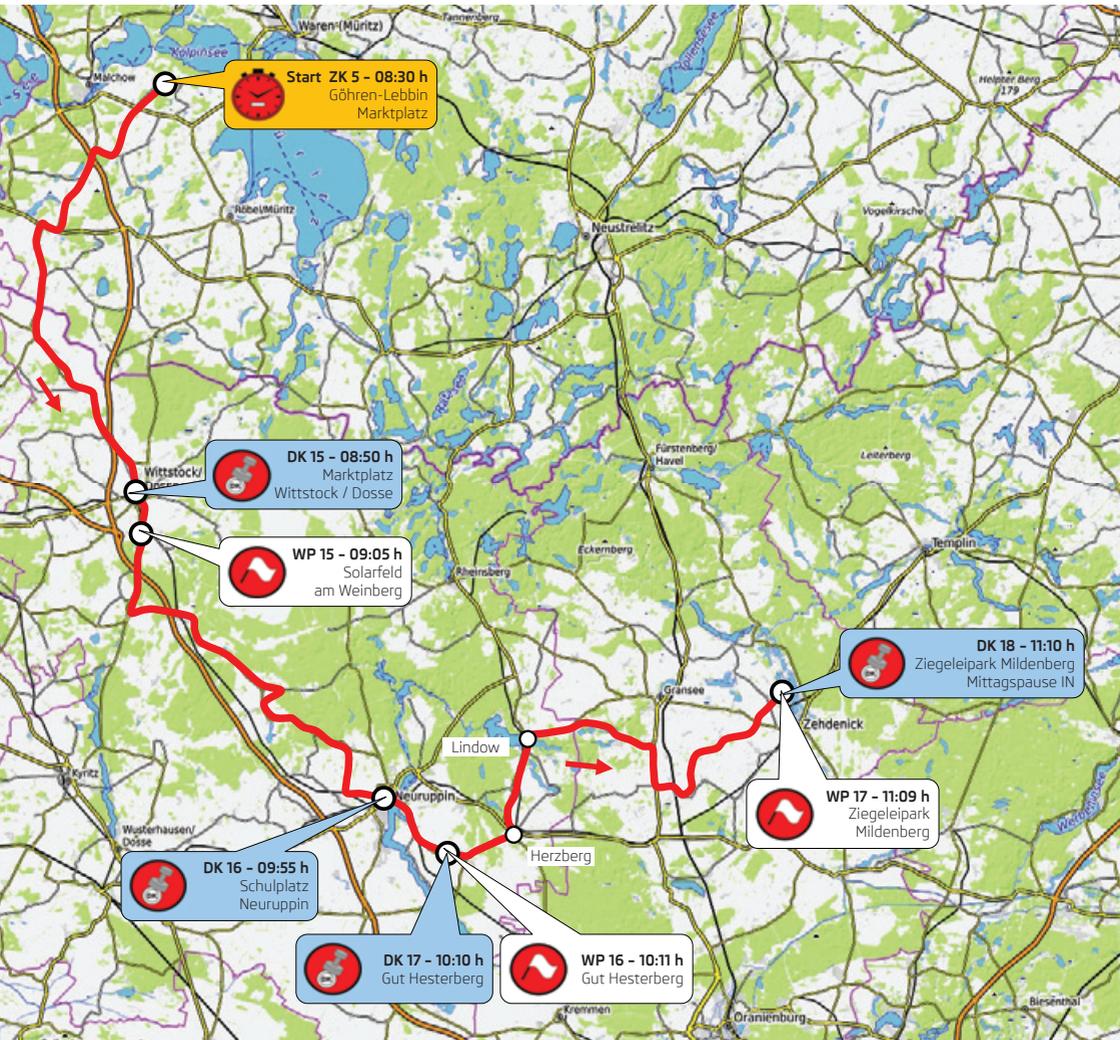
DER RUF DES WEITEN MEERES

Die 1. Röhrli-Klassik schnuppert Seeluft. Die vierte Etappe führt die 111 historischen Porsche an die Ostsee, genauer nach Ribnitz-Damgarten.

Nach der Pause geht es weiter in Richtung Ostsee, vorbei am Vogelpark Marlow, wo eine Durchfahrtskontrolle auf die Teilnehmer wartet. Noch ein kleines Stück weiter und die 1. Röhrli-Klassik erreicht die Ostsee. Ribnitz-Damgarten markiert den nördlichsten Punkt der Veranstaltung. Dank einer Ausnahmegenehmigung fahren die 111 historischen Porsche direkt in den Hafen und über die angrenzende Strandpromenade unmittelbar ans Wasser – gute Bilder und schöne Eindrücke sind hier garantiert.

Bis zur nächsten Durchfahrtskontrolle im historischen Ortskern von Krakow am See sind es einige Kilometer, aber die lohnen sich besonders. Denn hier kommen vor allem die Cruiser voll auf ihre

Kosten: Gemütlich mit dem Auto durch schöne Landschaften fahren, durch unendliche Alleen, über weitere Plattenwege und durch eine berauschende Wiesen- und Moorlandschaft – und das mit der Hand am Steuer eines historischen Porsches. In Krakow am See – direkt an der Uferpromenade – freut man sich dann besonders auf den Besuch der historischen Porsche-Fahrzeuge samt ihrer Besatzungen. Die Stadt begrüßt die 1. Röhrli-Klassik mit einem kleinen Straßenfest – mit Band und Cocktailbar für die Zuschauerinnen und Zuschauer. Die Ankunft des ersten Fahrzeugs der 111 Teams auf dem Marktplatz in Göhren-Lebbin ist für 17 Uhr eingeplant. Insgesamt haben die Teams auf dieser vierten Etappe dann 180 Kilometer zurückgelegt.





Der Ziegeleipark lädt am dritten Fahrtag zur besonderen Mittagspause.

ETAPPE 5 „DURCH BRANDENBURG“

AUF BESUCH IM NACHBAR-BUNDESLAND

150 Kilometer liegen bei dieser fünften Etappe vor den 111 historischen Porsche. Es geht nach Wittstock, Neuruppin, vorbei an Zehdenick bis zum Industriemonument, dem Ziegeleipark Mildenberg.



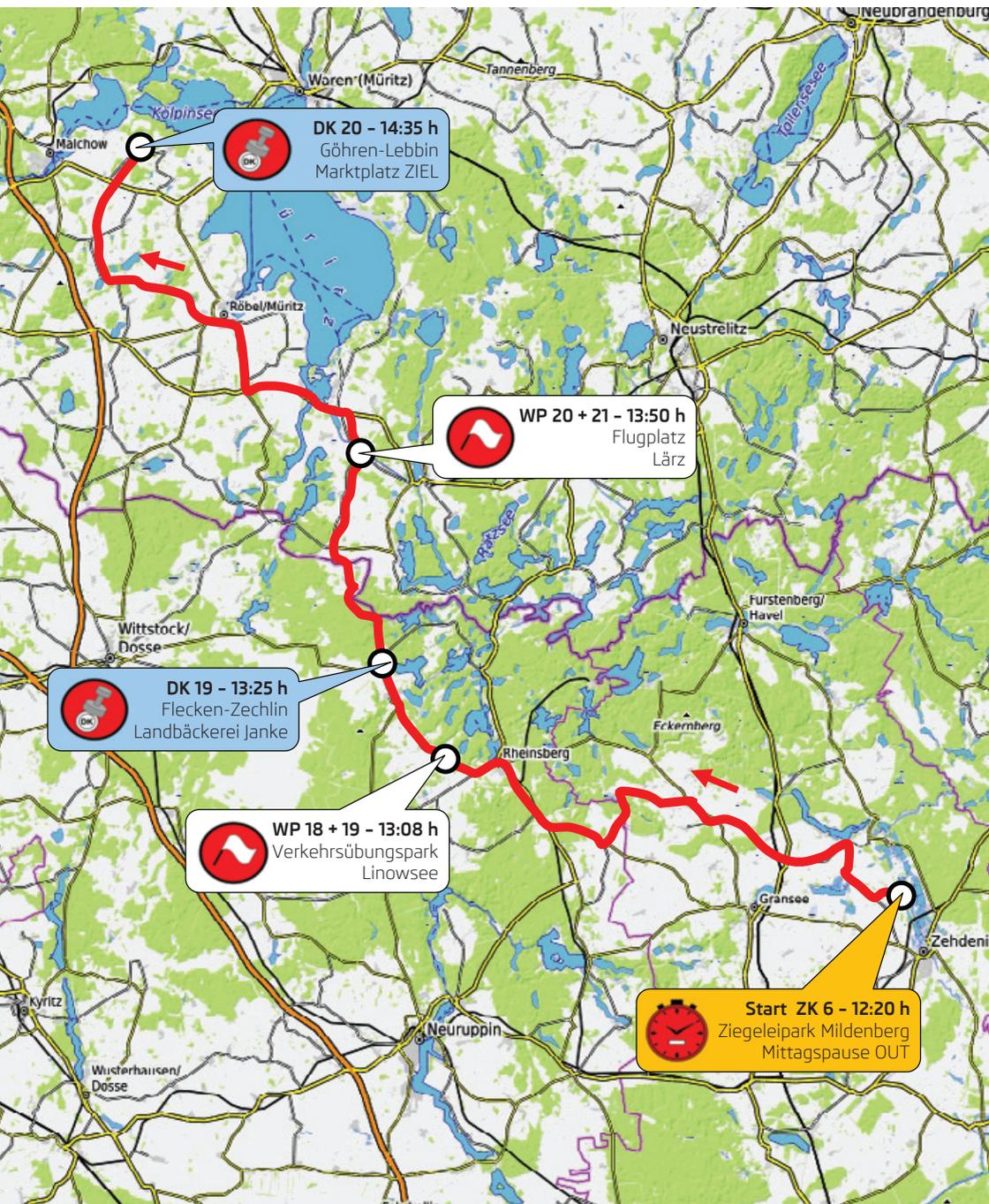
Hier ging Theodor Fontane zur Schule und direkt vor seiner Schule steht eine Durchfahrtskontrolle auf dem Programm: Der bekannte Schulplatz in Neuruppin wird Schauplatz der 1. Röhrk-Klassik.



Auf allen Etappen können sich die Teams auf wunderschöne Landschaften und unvergessliche Alleen freuen.

Die ersten Kilometer der 5. Etappe gehen Richtung Süden und sind der Zahl 1000 gewidmet, denn es geht vom Land der 1000 Seen – wie die Mecklenburger Seenplatte auch genannt wird – in die Stadt der 1000 Rosen. Diesen Beinamen trägt Wittstock in Brandenburg, die Stadt mit einer der ältesten und besterhaltenen Altstädte in Brandenburg. Direkt vor dem Rathaus auf dem historischen Marktplatz findet auch die erste Durchfahrtskontrolle des Tages statt. Über einsame Alleen geht es weiter in Richtung Südwesten bis nach Neuruppin. Dort rollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf dem Schulplatz zur nächsten Durchfahrtskontrolle. Das direkt am Schulplatz gelegene imposante Alte Gymnasium wurde einst vom Dichter Theodor Fontane besucht.

Nächste Station ist Gut Hesterberg, ein Vorzeige-Landgut, das 2012 zum „Schönsten Bauernhof Deutschlands“ gewählt wurde. Hier warten eine weitere Durchfahrtskontrolle, sowie eine Wertungsprüfung auf die 111 historischen Porsche. Dann rollen die Teams nach Meseberg, bekannt durch das dort gelegene Schloss, dem offiziellen Gästehaus der Bundesregierung. Im historischen Ziegeleipark von Mildenberg versammeln sich die Teams anschließend zur Mittagsrast. Auf dem Gelände steht ein imposanter Ringofen, in dem früher Ziegelsteine für den Bau von Häusern gebrannt wurden.





Grüße aus der Luft an die 1. Röhrl-Klassik: Eine Boeing Stearman zirkelt sich am Flugfeld Lärz in die Höhe. Der gelbe Doppeldecker wird einige der 111 historischen Porsche auf der letzten Etappe bei einer Wertungsprüfung begleiten.



Auch auf der letzten von sechs Etappen gibt es ausreichend Möglichkeit, gelöst durch die Landschaft zu cruisen.

ETAPPE 6 „MECKLENBURGISCHE SEENPLATTE“

GRÜSSE AUS DER LUFT ZUM FINALE

Durch den Nationalpark Stechlin über Flecken-Zechlin zurück nach Göhren-Lebbin. Bevor die Mannschaften den Zielbogen am Marktplatz erreichen, steht noch ein absolutes Highlight auf dem ehemaligen Militärflughafen in Lärz auf dem Programm.

Die letzte der insgesamt sechs Etappen der 1. Röhrl-Klassik bietet mit 120 Kilometern zwar die kürzeste Fahrstrecke – das Roadbook hält aber einige unvergessliche Erlebnisse parat. Nach einem Schwenk durch den Nationalpark Stechlin mit seinen ausgedehnten Mooreseen und Rotbuchenwäldern geht es zum Verkehrsübungsplatz Linowsee nahe Rheinsberg. Dort wird es knifflig und rutschig, denn die Wertungsprüfungen führen über eine bewässerte Gleitfläche. Den nächsten Kontrollstempel gibt es im kleinen Ort Flecken-Zechlin, direkt am Großen Zechliner See. Die Bewohnerinnen und Bewohner hier waren schon bei anderen Oldtimer-Events pünktlich und zahlreich auf den Beinen, um die Teams auf ihrer Fahrt anzufeuern.

Das letzte Highlight vor dem Ziel wartet dann auf dem ehemaligen Militärflughafen in Lärz. Eine historische Boeing Stearman wird die Teams bei der letzten Wertungsprüfung auf der Landebahn begleiten. Wenn alles klappt, sollten Zuschauer und Fans neben zwei historischen Porsche auf einer gemeinsamen Parallel-Prüfung auch den knallgelben Doppeldecker bewundern können. Auf der Fahrt ins Ziel heißt es dann noch einmal volle Konzentration auf das Roadbook und die wunderschöne Landschaft der Mecklenburgischen Seenplatte. Auf dem Marktplatz in Göhren-Lebbin ist für das Finale indes alles hergerichtet. Nach 780 Kilometern senkt sich die Zielflagge für die Teams in ihren 111 historischen Porsche.

**WIR VERKAUFEN NUR AUTOS,
DIE WIR AUCH SELBER FAHREN WÜRDEN!**



IHR PORSCHE-SPEZIALIST SEIT ÜBER 35 JAHREN IN OWL.



Fahrzeug An- und Verkauf



Wartung



Motoren- und Getriebebau



Hochwertige Fahrzeug-Einlagerung



Bring- und Holservice



Restauration





ALLE FAHRZEUGE - ALLE TEAMS

PORSCHE-TYPEN UND TYPEN HINTER DEM STEUER

Insgesamt 111 historische Porsche gehen zur 1. Röhrli-Klassik an den Start. Doch um welchen Typen handelt es sich? Wann wurde das Fahrzeug gebaut? Und, wer sitzt da eigentlich hinter dem Steuer? Fragen über Fragen. Die Antworten liefert unser Überblick „Alle Fahrzeuge – alle Teams“. Voilà – hier ist das komplette Starterfeld, sauber sortiert nach Startnummern.



Passend zum 40-jährigen Jubiläum „Porsche 911 Cabrio“ startet nicht nur Walter Röhrli im weißen 911 G-Modell Cabrio von 1984.

Auch der Vorauswagen ist ein weißes Cabrio, allerdings als 992 Cabrio Carrara 4S und damit die neueste offene Porsche-Generation.

Auf dem Marktplatz von Göhren-Lebbin posieren beide Wagen am Start nebeneinander.

Porsche 911 (Typ 992) Carrera 4S Cabrio

Christa Göbel (D)
Dieter Göbel (D)



1

PORSCHE CLASSIC
WALTER RÖHRL (D)
RAFAEL DIEZ (E)

PORSCHE 911 Carrera 3.2 Cabrio (1984)



Geballte Rallye-Leidenschaft auf 1,96 Meter Körpergröße verteilt. Walter Röhrl gehört zweifelsohne zu den größten Motorsportlegenden unserer Zeit. Zwischen 1973 und 1987 war er als Rallye-profi aktiv. In dieser Zeit wurde er zweimal Rallyeweltmeister: 1980 in einem Fiat 131 Abarth und 1982 auf einem Opel Ascona 400. Insgesamt bestritt Röhrl mit Fahrzeugen der Marken Opel, Fiat, Porsche, Lancia und Audi 75 Läufe zu Rallyeweltmeisterschaft – dabei siegte er in 14 Läufen. Von besonderer Bedeutung sind dabei seine vier Siege bei der Rallye Monte Carlo 1980 (Fiat), 1982 (Opel), 1983 (Lancia) und 1984 (Audi). Legendär auch sein Sieg bei der Rallye Portugal 1980, als er seinen Kontrahenten in der Sonderprüfung Arganil bei dichtestem Nebel mehrere Minuten Zeit abnahm. Außer bei Läufen zur internationalen Rallyeweltmeisterschaft ging Röhrl noch bei Rundstreckenrennen an den Start, darunter in Le Mans oder in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). Seine sportliche Laufbahn beendete Röhrl, der in Sankt Englmar im Bayerischen Wald zu Hause ist, 1988. Seit 1981 arbeitet er mit Porsche zusammen. Er ist Markenrepräsentant und Versuchsfahrer der Zuffenhausener Sportwagenbauer - und war etwa an der Entwicklung des von 2003 bis 2006 gebauten Supersportwagens Carrera GT beteiligt. Auf dem Porsche-Testgelände in Weissach wurde sogar eine Kurve nach Walter Röhrl benannt. Walter Röhrl ist Namens-Patron der 1. Röhrl-Klassik und geht in einem Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio mit der Startnummer 1 an den Start.



2

Team Bodemer
Porsche 911 SC 3.0 (1982)
Michael Bodemer (D)
Nicole Bodemer (D)



3

Porsche 993 (1996)
Markus Wieser (D)
Christine Wieser (D)



4

Porsche 356 BT5 Cabrio (1960)
Thomas Ammann (D)
Judith Kramer (D)



5

Porsche 911 G-Modell Speedster (1989)
Thomas Schmidt (D)
Rainer Schwan (D)



6

Porsche 911 Carrera 2.7 RS (1972)
Andreas Steinmetzer (D)
Sabine Steinmetzer (D)



7

Porsche 911 (1968)
Markus Haub (D)
Susana de Val (E)



8

TEAM ANDE VOTTELER & FRIENDS
HINNERK SCHÖNEMANN (D)
LENA SCHÖNEMANN (D)

PORSCHE 964 RS CLUBSPORT (1992)



Er ist 1974 in Rostock geboren – und seine Heimat ist die Mecklenburgische Seenplatte. Im Jahr 2000 schloss Hinnerk Schönemann seine Schauspielausbildung an der Berliner Hochschule der Künste ab.

1998 übernahm er erste Rollen in Fernsehserien und -filmen. In der erfolgreichen ARD-Krimiserie „Nord bei Nordwest“ steht Schönemann seit 2014 in der Rolle des ehemaligen Polizisten Hauke Jacobs vor der Kamera. 2021 hat er neben seiner Rolle in der Reihe erstmals die Regie übernommen. Schönemann ist das Gesicht Mecklenburg-Vorpommerns, das jedes Kind kennt. 2017 hat er in fünf Image-Spots für das Bundesland mitgespielt. Er ist heute in Plau am See zu Haus. Wie er zur 1. Röhl-Klassik gekommen ist? Wegen seiner Begeisterung zu historischen Automobilen! Zwar nennt er noch keinen Porsche-Oldtimer sein Eigen, dafür aber schon so ziemlich alle Range Rover, einen 123er Benz, einen Gaz-24 Wolga vom Opa, einen Chevy Suburban, einen Steyr 12M18, und gerade entsteht als neuestes Projekt ein ziemlich cooler Camper auf der Basis eines ehemaligen Mercedes Vario Gefängniswagens. Wenn er an einen klassischen Porsche denkt, dann an einen 911.



9

Team Ande Votteler & Friends
Porsche 356 B Coupé (1960)
Dr. Arne Brensell (D)
Dr. Mandy Brensell (D)



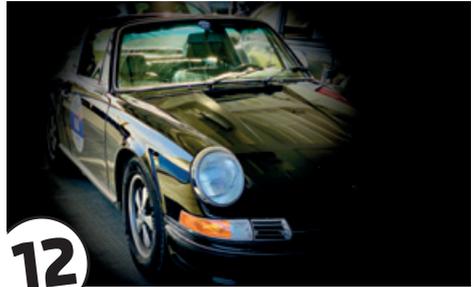
10

RAMC Nördlingen
Porsche 911 Carrera RS 2.7 (1973)
Dr. Thomas Müller (D)
Robert Sorg (D)



11

Team Ande Votteler & Friends
Porsche 911 S Coupé Rallye (1975)
Wolfgang Reile (D)
Frank Kimpel (D)



12

Porsche 911 2.4 S Targa (1972)
Jürgen Pfeiffer (D)
Nicole Booss (D)



13

Team Ande Votteler & Friends
Porsche 356 A Coupé (1958)
Ande Votteler (D)
Bettina Votteler (D)



14

Porsche 912 Coupé (1966)
Peter Ellinghorst (D)
Dr. Heiko Reese (D)



15

Team „Schauinsland Bergrekord“

Porsche 928 GT (1989)

Mario Ketterer (D)

Gerd Lehmann (D)



16

Team Ande Votteler & Friends

Porsche 356 A Coupé (1959)

Dennis Kissling (D)

Fabian Abel (D)



17

Porsche 911 G-Modell Coupé (1989)

Peter Kaschenreuther (D)

Rita Kaschenreuther (D)



18

Team Ande Votteler & Friends

Porsche 356 A Coupé (1959)

Oliver Berndt (D)

Bettina Frauenheim (D)



19

Porsche 911 G Modell Cabrio (1989)

Jörg Kischkel (D)

Gabriele Kischkel (D)



20

Team Ande Votteler & Friends

Porsche 964 Cabrio (1990)

Oliver Forsthövel (D)

David Benjamin (D)



21

Team Herrmann Motorenentwicklung
Porsche 911 Coupé (1974)
Mathias Becker (D)
Nils Weimann (D)



22

Porsche 911 2.4 T Targa (1973)
Christoph Ditting (D)
Martina Ditting (D)



23

Porsche 911 (930) 3.0 Ur-Turbo (1976)
Christian Hupertz (D)
Kay Rüdebusch (D)



24

Porsche 911 Targa (1989)
Prof. Dr. Reinhard Dücker (D)
Heidi Dücker (D)



25

Porsche 924 Turbo Coupé (1981)
Otto Schröfelbauer (A)
Silvia Riegler (D)



26

Porsche 911 Coupé (1985)
Mathias Meyer-Peteaux (D)
Julien Peteaux (D)



Die Scheune

BOLLEWICK



Einst im Jahr 1881 als Stall & Lagergebäude erbaut, ist DIE SCHEUNE heute ein faszinierender Ort für Kultur, für Ausstellungen und Märkte eingebettet in die idyllische Landschaft der Mecklenburgischen Seenplatte. Besucher können vielfältige Angebote auf zwei Etagen erleben. Täglich laden die Werkstätten und Geschäfte mit regionalen Produkten, Kunsthandwerk und ihrem besonderen Flair zum Bummeln, Staunen, Probieren und Verweilen ein.



Für Gaumenfreuden ist in unserer rustikalen Dorfschenke gesorgt, wo leckere Mecklenburger Landküche serviert wird. In unserem Café Landwunder können Sie bei diversen Kaffeespezialitäten und einem feinen Stück Kuchen die Seele baumeln lassen. Wert wird auf die Verarbeitung regionaler und saisonaler Produkte gelegt.



Vom 08.07. bis 04.09.2022
zeigen wir die Ausstellung der Gesellschaft für Naturfotografie
GDT
„Europäischer Naturfotograf des Jahres 2021“
einer der renommiertesten Wettbewerbe für Naturfotografie
Zwischen Schönheit, Einzigartigkeit und Fragilität

Die Scheune, Dudel 1, 17207 Bollewick www.diescheune.de

Tel.: 039931 52009 diescheunebollewick@t-online.de

ERLEBEN SIE DIE GRÖSSTE FELDSTEINESCHEUNE DEUTSCHLANDS





27

Scuderia Edelweiss
Porsche 944 Turbo S (1990)
Hans-Peter Blandow (CH)
Verena Blandow (CH)



28

Porsche 911 Targa (1974)
Oliver Schoofs (D)
Sybille Schoofs (D)



29

care4smile
Porsche 911 (Coupé) (1989)
Dr. Gerhardus Kreyenborg (D)
Norbert Brinkhaus (D)



30

Porsche 911 2.7 RS (1973)
Marc Staperfeld (D)
Genia Staperfeld (D)



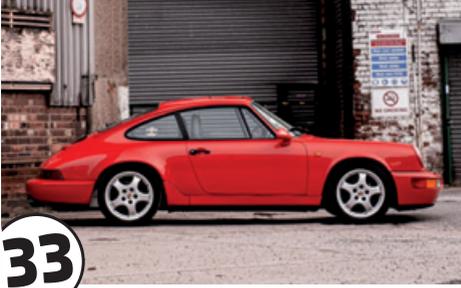
31

Groschek Immobilien
Porsche 914/6 GT (1970)
Thomas Groschek (D)
Anke Groschek (D)



32

Porsche 911 SC (1980)
Jens Bummel (D)
Claudia Jacob (D)



33

Heizer Monkeys Racing Team
Porsche 964 Carrera 2 Coupé (1993)
Joseph Kotrie-Monson (GB)
Eric McNeil (D)



34

Porsche 356 BT6 Super 90 Cabrio (1962)
Harald Tebbenhoff (D)
Elke Tangemann-Tebbenhoff (D)



35

Haller Klassische Automobile
Porsche 356 C Coupé (1963)
Alexander Haller (D)
Tobias Kamrau (D)



36

Team 677
Porsche 968 Clubsport (1993)
Sebastian Göschka (D)
Christian Döring (D)



37

Scuderia Theotmalli
Porsche 911 T 2.2 Targa (1970)
Jascha Alexander Jacobs (D)
Stephanie Jacobs (D)



38

Porsche 911 Cabrio (1984)
Heino Preuß (D)
Alexander Schwardmann (D)



39

Team Erath
Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster (1989)
Fritz Erath (CH)
Basil Erath (CH)



40

Porsche 356 A T2 (1957)
Ewald Sprey (D)
Gabi Sprey (D)



41

Hannover 911
Porsche 911 T Targa (1971)
Michael Schroeder (D)
Burkhard Klossner (D)



42

Team affinis AG
Porsche 911 Turbo (1978)
Heiko Harms (D)
Jochen James Fischer (D)



43

Porsche 356 A Carrera 1500 GS (1956)
Dr. Manfred Knerr (D)
Franz Puls (D)



44

Porsche 924 S4 (1990)
Dietmar Gornig (D)
Stephan Hinze (D)



45

Porsche 911 Carrera RSR (1973)
Claus Heinrich (D)
Boike Rabe (D)



46

Porsche 911 Carrera Coupé (1990)
Wolfgang Gross (D)
Annette Gross (D)



47

Team Bräuer
Porsche 944 Turbo Targa (1986)
Carsten Bräuer (D)
Heidi Roth-Bräuer (D)



48

Jost-Möller Rallye Team
Porsche 911 T 2.4 Targa (1972)
Jürgen Jost (D)
Jürgen Möller (D)



49

Porsche 911 (1976)
Norbert Schrader (D)
Robert Hehn (D)



50

Porsche 911 2.7 Targa (1976)
Axel Ernst (D)
Laurenz Wiesenhöfer (D)



DJE – ZINS & DIVIDENDE
**KONSEQUENT
FLEXIBEL UND
AUSGEWOGEN**

DR. JAN EHRHARDT
Fondsmanager und Vorstand
DJE Kapital AG

Kapital erhalten – Mehrwert schaffen

Wird es turbulent an den Märkten, trennt sich die Spreu vom Weizen. Der **DJE – Zins & Dividende** kann sein Aktienengagement auf ein Minimum beschränken, in Anleihen mit Zinserträgen investieren oder die Cash-Quote erhöhen. Aktives Management setzt auf Branchen und Unternehmen, die auch in Krisen Gewinne erzielen können.

Dies ist eine Marketing-Anzeige. Bitte lesen Sie den Verkaufsprospekt des betreffenden Fonds und das KIID, bevor Sie eine endgültige Anlageentscheidung treffen. Diese Unterlagen können in deutscher Sprache kostenlos auf www.dje.de unter dem betreffenden Fonds abgerufen werden. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte kann in deutscher Sprache kostenlos in elektronischer Form auf der Webseite unter www.dje.de/zusammenfassung-der-anlegerrechte abgerufen werden. Alle hier veröffentlichten Angaben dienen ausschließlich Ihrer Information, können sich jederzeit ändern und stellen keine Anlageberatung oder sonstige Empfehlung dar.



51

Porsche 911 Cabrio (1988)
Dr. Andreas Hentrich (D)
Elke Hentrich (D)



52

Druckerei Klingenberg & Rompel
Porsche 911 S (1971)
Jörn Rompel (D)
Sabine Birnbach (D)



53

Porsche 911 Speedster (1989)
Werner Pönitz (D)
Dr. Holger Pönitz (D)



54

Familie Vocke
Porsche 911 Carrera (1985)
Thomas Carlo Vocke (D)
Maria Sophie Vocke (D)



55

Durchblicker
Porsche 911 SC Targa (1978)
Martin Busch (D)
Ekkehard Dahlkötter (D)



56

Porsche 356 Cabrio (1964)
Karl-Heinz Ehrhardt (D)
Helma de Vries (D)



57

Porsche 911 T Targa (1972)
Julia Kraeplin (D)
Wolfram Kraeplin (D)



58

Swissvax
Porsche 911 / 930 turbo Coupé (1981)
Georg Weidmann (CH)
Curt Bloss (D)



59

Porsche 959 S (1988)
Heinz Schmersal (D)
Thorsten Elbriggmann (D)



60

Scuderia CRK
Porsche 911 Carrera Coupé (1975)
Carsten R. Kulbe (D)
Peter von Philipsborn (D)



61

Porsche 911 Coupé (1973)
Thomas Hinz (D)
Mirko Roßkamp (D)



62

Porsche 911 Carrera 2.7 (1974)
Wolfgang Schneider (D)
Elke Schneider (D)



63

Porsche 911 Targa (1989)Dr. Heinz-Georg Timm (D)
Rolf Schöttler (D)

64

Porsche 968 Cabrio (1994)Marko Plischkaner (D)
Lea Plischkaner (D)

65

Sporthodontics

Porsche 356 B Super 90 Cabrio (1963)Dr. Stephan Pies (D)
Dr. Beate Pies (D)

66

Porsche 914 2.0 (1973)Michael Pabst (D)
Nicoletta Pabst (D)

67

Porsche 356 A Carrera 1500 GS (1955)Udo Mahlberg (D)
Udo Gerber (D)

68

Porsche 964 Carrera 2 (1992)Karsten Lange (D)
Christina Knorr (D)



69

Team Projektmanagement
Porsche 993 Carrera 2 Coupé (1994)
Thomas Kümpel (D)
Inga Lankow-Kümpel (D)



70

Team Hotfiel History
Porsche 911 (1965)
Hans-Peter Hotfiel (D)
Johannes Waimer (D)



71

Porsche 911 2.4 S (1973)
Horst-Manuel Schneider (D)
Manuel Schneider (CH)



72

Porsche 993 Carrera (1997)
Frank Seyerlein (D)
Kirstin Bergner (D)



73

Porsche 911 (1976)
Manfred Geisler (D)
Dr. Lutz Rathenow (D)



74

Porsche 911 Carrera RS US-Modell (1972)
August von Joest (D)
Peter Wasmuth (D)



75

Porsche 944 Cabriolet (1990)Kim Baarspul (D)
Milena Radalov (D)

76

Porsche 993 4S Coupe (1997)Vitus Harder (D)
Jens Sendel (D)

77

Porsche 911 RS (1973)Helmar Broich (D)
Fatima Broich (D)

78

Porsche 993 Carrera 4S (1996)Walter Heider (D)
Heinz-Jochen Batzler (D)

79

Porsche 356 Drutz Roadster (1959)Christian Bruse (D)
Dr. Wolfgang Schlünder (D)

80

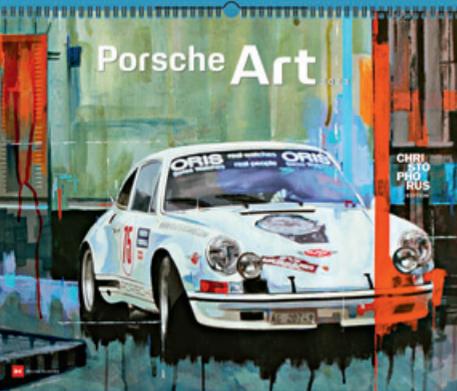
Porsche 911 (1965)Bernhard Pfälzer (D)
Gottfried Burckhardt (D)



€ 39,90 [D] • ISBN 978-3-667-12312-1



€ 39,90 [D] • ISBN 978-3-667-12311-4



€ 78,- [D] • ISBN 978-3-667-12310-7

GUTE AUSSICHT IN 2023

Der Kalender „Porsche Klassik“ zeigt zwölf Motive mit Young- und Oldtimern vor atemberaubender Natur-Kulisse.

Stefan Bogner macht mit dem Kalender „Porsche Drive“ Lust auf die nächste Bergtour hinterm Porsche-Lenkrad: einzigartige Fotos beliebtester Alpenpässe wie Gotthard, Stilfser Joch und Großglockner Hochalpenstraße, aber auch weniger bekannte und befahrene Passstraßen wie Passo di Giau, Flüelpass und Sellajoch sind hier versammelt.

Der Kalender "Porsche Art" zeigt Kunstwerke, in denen natürlich auch ein Porsche steckt. Ausgewählt von Uli Hack, dem Maler der berühmten Formel-1-Bilder, stellt der Kalender Werke verschiedener Künstler vor, die die ganze Bandbreite zeitgenössischer Kunst zeigen: vom Porsche-Poster bis zum Kunstdruck, vom Vintage-Porsche bis zum 911 classic. Von Ölmalerei bis Digital Art, von klassisch-schlicht bis schrill und Comicstil.



81

Porsche 964 Carrera 2 (1993)

Manfred Lindig (D)
Barbara Lindig (D)



82

Porsche 911 S Coupé (1975)

Dr. Meik Vahl (D)
Nicole Seissler (D)



83

Porsche 356 C (1964)

Eckhardt Giesemann (D)
Felix Giesemann (D))



84

Meinecke-Motors
Porsche 924 S Targa (1984)

Martin Meinecke (D)
Emma-Maria Meinecke (D)



85

Porsche 911 Targa (1967)

Jürgen Berger (D)
Andrea Berger (D)



86

Porsche 924 S (1987)

Martin Amstutz (CH)
Thomas Müller (CH)



87

Porsche 964 WTL Cabrio (1992)
Annik Paquay (LUX)
Sylvie Betzler (USA)



88

Porsche 964 Carrera 2 (1992)
Martin Lauffer (D)
Stephanie Lauffer (D)



89

MBS
Porsche 964 Coupé (1992)
Stefan Bürth (D)
Holger Lobitz (D)



90

Porsche 944 Coupé (1982)
Alexander Hering (D)
Christina Brauckhoff (CH)



91

Porsche 944 Targa (1983)
Armin Roessner (D)
Dr. Leonore Jahn (D)



92

Porsche 911 Carrera Cabrio (1989)
Jörn Schulze (D)
Britta Szillat (D)



93

Porsche 944 Coupé (1983)

Hans-Hermann Zabel (D)
Henrik Dekker (NL)



94

Sportwagenclassics

Porsche 911 (1985)

Marco Wieczorek (D)
Dennis Mangelsdorf (D)



95

Porsche 911 ST (1984)

Sven Müller (D)
Elke Schäddele (D)



96

Porsche 911 SC Cabrio (1983)

Michael Iwanek (D)
Ulrike Kofahl (D)



97

Porsche 911 S F-Modell (1966)

Martin Kuhlmeier (D)
Nora Rolfsmeier (D)



98

Porsche 944 (1982)

Hendrik Doerks (D)
Sven Wellbrock (D)



99

Porsche 911 SC (1982)
Jörg Henning (D)
Sabine Henning (D)



100

Porsche 911 Carrera 2.7 (1974)
Andreas Gembiak (D)
Jutta Lafond (D)



101

Porsche 911 Safari (1977)
Robert Jentzsch (D)
Alexander Jentzsch (D)



102

Porsche 911 Cabrio (1988)
Martin Albair (USA)
Sven Kuch (D)



103

Porsche 914/6 GT (1970)
Marius Stoldt (D)
Jan-Hendrik Heikes (D)



104

Porsche 911 Carrera 3.2 Targa (1986)
Michael Schaper (D)
Kathrin Schaper (D)



105

Porsche 964 Umbau 911 (1989)Thomas Schütt (D)
Thomas Fischell (D)

106

Team Kayko

Porsche 911 2.2 T Targa (1971)Axel Kayko (D)
Alexandra Kayko (D)

107

Team "Das Triebwerk" Schwelm DTW

Porsche 964 Backdate (1991)Wolfram Regelsberger (D)
Stephanie Regelsberger (D)

108

Nord-Ostsee-Classics

Porsche 911 SC Targa (1979)Gerd Lambert (D)
Michael Loerke (D)

109

Porsche 356 (1958)Wolfgang Lemke (D)
Helena Muus (D)



111

Delius Klasing - 111 Jahre
Porsche 911 G-Modell Cabrio (1984)
Konrad Delius (D)
Edwin Baaske (D)



222

Delius Klasing - 111 Jahre
Porsche 911 T 2.4 (1973)
Nils Oberschelp (D)
Lars Rose (D)



333

Delius Klasing - 111 Jahre
Porsche 356 SC (1965)
Ann Kathrin Richard (D)
Tim Ramms (D)



444

Delius Klasing - 111 Jahre
Porsche 356 (1963)
Dr. med. Götz Geiges (D)
Dr. Ina Schulze (D)



555

Porsche 964 Carrera 2 Cabrio (1994)
Hans-Gerd Bode (D)
Heike Lichte (D)



999

Schlusswagen
VW Bus Plusrallye
Jörg Stursberg (D)
Karola Gräfer (D)

plus+rallye®

ROTHENBURG ♦ FREIBURG ♦ AIX-LES-BAINS ♦ CANNES ♦ MONTE CARLO

AvD-Histo-Monte

Februar 2024



24.

AUSGABE DES
WINTER-KLASSIKERS



Automobilclub
von Deutschland

DR-WOLFF-GROUP

Sinn
SPEZIALUHREN

Rothenburg
ob der Tauber





2009 GEWINNEN WALTER RÖHL UND PETER GÖBEL GEMEINSAM DIE RALLYE COSTA BRAVA

DER LETZTE SCHNELLE SIEG

Rallye-Weltmeister Walter Röhl und sein Korber Co-Pilot Peter Göbel haben nach einem spannenden Kampf die Rallye Costa Brava Historic im spanischen Lloret de Mar gewonnen. Beim vorletzten Lauf zur historischen Rallye-Europameisterschaft siegten sie im Porsche 911 RSR des Haubersbronnens Wolfgang Reile mit fast drei Minuten Vorsprung. Entscheidend war ein Psychotrick des Ex-Weltmeisters.



Wer aufgrund des großen Vorsprungs von einem sicheren Sieg des „besten Rallyefahrers aller Zeiten“ ausgeht, täuscht sich gewaltig. Bereits nach dem letzten Funktionstest kurz vor dem Start war klar, dass die Rallye keine klare Gelegenheit für Röhl im Reile-Porsche 911 RSR wird. Während der 325 PS starke und nur 930 Kilogramm leichte Porsche von Classic-Power Chef Wolfgang Reile auf dem Papier kaum zu schlagen war, entpuppte sich das Fahrwerk des neu aufgebauten Elfers als zu weich für die Kurvenorgien im Hinterland von Lloret de Mar. Dazu kam die fehlende Erfahrung in Sachen Breifung. Zwar gelten die Michelin-Pneus als das Nonplusultra im historischen Rallyesport, doch wollten die Reifen Anfang November bei gerade einmal sieben Grad

über null nicht warm werden. Kein Wunder also, dass Röhl schon auf der Anfahrt zur ersten Wertungsprüfung alle Mühe hatte, Reifen und Bremsen warm zu bekommen. „Es ist verrückt“, so Röhl, „ich bin aufgeregt wie zu meiner aktiven Zeit. Dabei sollte ich langsam ans Aufhören denken.“

Die erste Bestzeit auf der längsten und schwersten Wertungsprüfung gehörte dem für solche Strecken hoch überlegenen Lancia Stratos von Marco Bianchini. Doch schon auf der zweiten Wertungsprüfung zerstörte der Italiener seinen fahrbaren Untersatz, stattdessen setzte der EM-Leader Toto Riolo im bärenstarken Porsche 911 die klare Bestzeit. Röhl haderte weiterhin mit dem Fahrwerk, in den vielen engen Ecken rollte der Porsche nur auf drei Rädern. „Ohne Traktion kann man nicht viel machen“, gestand Röhl. Weil es sich bei der Rallye Costa Brava auch in der historischen Ausführung um eine echte Rallye handelte, die zudem Lauf zur Europameisterschaft ist, wird weiterhin hart gefightet. Auf der letzten Prüfung des ersten Tages ist Röhl so schnell, dass er sogar den vor sich gestarteten Ragnotti in seiner Alpine A110 überholt, obwohl dieser eine Minute vor dem Deutschen gestartet ist. Damit lag Röhl vor der Übernachtungspause zwar immer noch mit 18,7 Sekunden hinter Riolo auf Rang zwei, doch hinter den beiden klaffte schon eine deutliche Lücke zu den übrigen Verfolgern.

Der zweite Tag begann, wie der erste aufgehört hatte: Riolo blieb vorne. Das weiche Fahrwerk am Röhl-Porsche ist zwar das Einzige, was am perfekt vorbereiteten Wagen zu bemängeln ist, „doch das entscheidet hier vermutlich über Sieg oder Niederlage“, sagte Röhl. Während der Weltmeister knapp eine Minute schneller war als der gesamte Rest, landete Riolo noch einmal über zehn Sekunden vor dem Röhl-Renner.

Nach der Absage der fünften Wertungsprüfung - ein Teilnehmer

der spanischen Meisterschaft ist unglücklich und gefährlich neben der Piste liegengeblieben - war die Sache zwischen Röhl und Riolo eigentlich geklärt. Und wenn es kurz vor dem letzten Durchgang nicht plötzlich angefangen hätte, wie aus Kübeln zu regnen, hätte das bayerisch-schwäbische Team auch nichts mehr ausrichten können.

Doch Röhl nutzte den letzten Service zu einem kleinen Psychotrick und marschierte zum Gegner: „So, Toto, mit meinem weichen Fahrwerk ging bisher nichts, aber im Regen sollte ich damit mehr als gut aussehe-“, grinste Röhl und setzte sich wieder hinter sein Lenkrad. Dass die breiten Regenreifen für einen Generalangriff alles andere als geeignet waren und echte Regenreifen erst gar nicht zur Hand waren, ahnte Riolo nicht. Röhl's Mechaniker versteckten die Reifen für die letzte Runde durch die spanischen Berge so lange im Servicewagen, bis Riolo den Service verlassen musste. Das Finale ist kurz erzählt: Bereits nach wenigen Metern auf der vorletzten Prüfung rutschte der nervöse Italiener mit Schwung gegen die Felsen,

die Räder standen schief, das Ende für ihn. Obwohl ihm andere nur einen Getriebeschaden andichteten, fluchte sein Beifahrer wenig später in die Mikrofone. „Der wollte nur den Röhl schlagen, ich habe ihm immer gesagt, dass die Punkte für die EM wichtiger sind.“ Und Röhl: „Da kann man mal sehen. Die alten Tricks funktionieren noch immer.“

Nach dem Ausfall des Führenden hatte Röhl keine Gegner mehr, zu weit waren die beiden Spitzenfahrer dem restlichen Feld davongefahren. Nach 119 Kilometern erwies er den Zweitplatzierten Enrico Brazzoli mit fast drei Minuten auf Platz zwei. Peter Göbel zog ein durchweg positives Resümee: „Das war eine der schwersten Rallyes, die ich je gefahren bin“, sagte er. Der Aufschrieb für die Ex-WM-Prüfungen seien schwer vorzulesen gewesen, unzählige Kurven hätten sich mit extrem schnellen Passagen mit einem Top-Speed von über 220 Stundenkilometern abgewechselt.

Am Ende erringen Röhl und Beifahrer Göbel der Gesamtsieg bei der



Sieg in Lloret de Mar. Das Team Röhl/Göbel gewinnt mit fast 3 Minuten Vorsprung.

Rallye Costa Brava. Zu den Gratulanten gehört auch der französische Asphalt-Spezialist Jean Ragnotti, der hier mit seiner schönen aber zu schwachen Renault Alpine A110 keine Chance auf eine vordere Platzierung hatte. „Geschichte fragt nicht“, urteilte auch Peter Göbel, der bei dieser Rallye nicht nur den letzten gemeinsamen Sieg mit dem zweifachen Weltmeister feiern konnte. „Zu diesem Zeitpunkt konnte niemand wissen, dass dies auch der letzte internationale Gesamtsieg von Walter Röhrl bei einer schnellen Rallye sein sollte.“

Der Reile-Porsche zählt damit zu den besonderen Fahrzeugen in der Karriere des Ausnahmefahrers. In den vergangenen 13 Jahren hat sich der 911er nur unwesentlich verändert. „Es gab zwar schon einige Kaufangebote“, so Reile, „aber es gibt aktuell keinen Grund, dieses Exemplar zu verkaufen. Ich habe

den mal für mich gebaut und dieses Geschenk darf ruhig noch eine Weile in meiner Garage bleiben – mit den Aufklebern von damals.“

Bei der Röhrl-Klassik wird der Classic-Power-Porsche zu sehen sein. Rallye-Sponsor Sinn Uhren war auch im Jahr 2009 mit dabei und zeigte

bei der Costa Brava das neue Modell 917 GR auf der Haube des gelben Renners. „Die Gelegenheit konnte also gar nicht besser sein, als das Fahrzeug auch bei der 1. Röhrl-Klassik an unserem Stand zu zeigen“, meint Simone Richter, die beim Frankfurter Uhrenhersteller für das Marketing verantwortlich ist.



Walter Röhrl, Beifahrer Peter Göbel und Techniker Jens Herkommer, der sich neben Wolfgang Reile auch um den Service bei der Rallye Costa Brava kümmerte.

Wir bleiben luftgekühlt. Die 105 St Sa UTC



reddot winner 2021

Modell 105 St Sa UTC. ø 41 mm. Die technisch-sportliche Uhr mit Anzeige einer zweiten Zeitzone auf 24-Stunden-Basis für Le Mans. Gehäuse aus Edelstahl, perlgestrahlt. Unverlierbarer Drehring mit schwarzer Hartstoffbeschichtung auf tegimentiertem Untergrund. Beidseitig drehbarer, mit 24-Stundenrastung versehener Drehring zur Anpassung an die Landeszeit in wenigen Sekunden. Der UTC-Zeiger in Pfeilform kann nach Fehlfunktion des Beifahrers auch zur groben Bestimmung der Himmelsrichtungen genutzt werden. Deck- und Bodenglas aus Saphirkristall. Wasserdicht und druckfest bis 20 bar für Flußquerungen. Unterdrucksicher. Mattschwarzes Zifferblatt mit orangefarbenen Akzenten. Zwei Jahre Herstellergarantie. 1.650 Euro mit schwarzem Silikonarmband mit Dornschnäbe. **Ein Klassiker vom Start weg.**

Sinn

SPEZIALUHREN ZU FRANKFURT AM MAIN

Sinn Spezialuhren GmbH · Wilhelm-Fay-Straße 21, 65936 Frankfurt am Main.
Telefon +49 (0) 69 97 84 14 200 · vertrieb@sinn.de
In Frankfurt erhältlich im Verkaufsraum am Hauptsitz, in der Sinn-Niederlassung
Römerberg 34, 60311 Frankfurt am Main, oder unter www.sinn.de.



TYPISCH PORSCHE

WAS FÄHRT DENN DA VORBEI?

Na klar, es sind nur Porsche am Start der 1. Röhrl-Klassik. Aber was zeichnet welchen Typ aus? Das Typenlexikon gibt einen Einblick in die Porsche-Historie.

Unsere 1. Röhrl-Klassik ist eine Oldtimerveranstaltung für klassische Porsche mit luftgekühlten Boxermotoren oder mit wassergekühlten Frontmotoren plus Getriebe an der Hinterachse (Transaxle-Prinzip genannt). Es sind die Porsche-Baureihen 356, 550, 904, 911 bis zum 993, 912, 959, 914, 924, 944, 968 und 928. Der dreistellige Nummerncode gibt meist ganz einfach die Konstruktionsnummer wieder, unter

der Porsche mit der Planung eines Projekts begann. Die Nummer 1 war übrigens am 21. August 1930 eine Konstruktionsskizze für eine „Kurbelwelle samt Details (Hesselmannmotor)“. Denn Ferdinand Porsche hat als selbständiger Unternehmer einst mit einem Konstruktionsbüro begonnen und arbeitete für viele Firmen. Seine Einfälle prägten Rennwagen wie die berühmten Silberpfeile der Auto Union und von

Mercedes, ebenso Lastwagen, Elektroautos für die österreichische Firma Lohner und natürlich maßgeblich den Volkswagen Käfer. Doch die Firma Porsche, wie wir sie heute kennen, entstand erst 1948. In einem offenen zweiseitigen Prototyp, dem Porsche 356 Nr. 1 Roadster mit Mittelmotor, erprobte man das, was wenig später am 356 zur Serienreife gebracht werden sollte.

356 DER URMETER



Der Porsche 356 ist das erste Serienautomobil, an dem stolz die Lettern der Automacher-Dynastie glänzen. Vom Käfer erbt er das Antriebsprinzip des luftgekühlten Boxermotors im Heck, ergänzt jedoch um sportliche Gene, die den leichten Wagen auch gegen wesentlich stärkere Konkurrenz aus Italien bestens aussehen lassen. Von Anfang an ist der zunächst im österreichischen Gmünd und später in Zuffen-

hausen gebaute 356 ein Exportschlagler des Wirtschaftswunders. Vor allem die Amerikaner lieben den kleinen deutschen Sportwagen, der für sie geradezu billig ist, im damals armen Europa aber ein weitgehend unerreichbarer Traum bleibt. Der 356 entpuppt sich als ein echter Dauerbrenner in Urform (1949-1955) und den Überarbeitungsstufen A (1955-1959), B (1959-1963) und C (1963-1965).

1949 - 1965
40 - 130 PS
1.086 - 1.966 cm³
Coupé, Cabrio, Speedster

904 FÜR DIE RENN- STRECKE GEBOREN



Entworfen von Ferdinand Alexander Porsche zeigte der 904 ab 1964, wohin die Reise im Rennwagenbau gehen würde. Der 904 war der erste Porsche mit einer Kunststoff-Karosserie – viele Porsche-Liebhaber meinen, der 904 sei einer der schönsten je gebauten Rennwagen. Gemischte Stahl-Kunststoffbauweise, geringes Gewicht und eine möglichst kleine Stirnfläche zeichneten ihn aus. Weil die Namensrechte an

dreistelligen Zahlen mit einer Null in der Mitte bei Peugeot lagen, ging der 904 als Carrera GTS in den Verkauf. Damit der 904 in der GT-Klasse starten durfte mussten mindestens 100 Stück gebaut werden. Es wurden sogar 20 mehr. Der 904 wurde mit unterschiedlichen Motorisierungen eingesetzt. Ursprünglich war er mit einem 4-Zylinder-Carrera-Mittelmotor bestückt, der bis zu 180 PS leistete.

1964 - 1965
180 - 225 PS
1966 ccm
mit 4-, 6- oder 8-Zylinder-Motor

911 DAS MEISTERSTÜCK



Wenn ein Kind einen Sportwagen zeichnen soll, kommt in den meisten Fällen ein 911 dabei heraus. Für uns heute der Porsche schlechthin. Und doch geht 1963 bei der ersten Präsentation auf der IAA ein Aufschrei durch die Fan-Welt: Das soll ein Porsche sein? Ein 356, das ist ein Porsche! Und sechs Zylinder? So ein Blödsinn! Ein Porsche muss vier Zylinder haben! Und heute? Der Porsche 911 ist eine Ikone, die sich

immer wieder neu erfindet. Und das bereits in achter Generation. Dem Grundmodell stellt man schnell den „S“ hinzu mit mehr Leistung, den „T“ mit abgespeckter Ausstattung und dann mit dem RS 2.7 eine echte Rennmaschine. Erkennungszeichen: Heckspoiler (Entenbürzel genannt) und Carrera-Schriftzug seitlich als Hommage an den 356 Carrera. Der Porsche 911 erfährt 1975 ein Sicherheits-Update, erkennbar an

den „Faltenbälgen“ seitlich an den nun wuchtigeren Stoßstangen. Fans nennen diese Version „G-Modell“.

1964 - 1989
130 - 231 PS
1.991 - 3.164 cm³
Coupé, Targa, Cabrio, Speedster

912 VIERER MIT DAME



Allen Ernstes reden die Werber bei Erscheinen des 912 von der „Dame“. Konsequenterweise dürfen elegante Ladies ihn im Prospekt chauffieren, denn der neue Porsche 912 mit seinem Vierzylindermotor aus dem Vorgängermodell 356 „Super 90“ soll als eine Art „Porsche light“ dem ebenfalls neuen Porsche 911 Starthilfe leisten. Der Sechszylinder ist den Fans nämlich zu teuer und verkauft sich anfangs nur schleppend.

So kommt die günstigere Alternative auf den Markt. Und die hat es in sich: Der leichtere Motor hinter der Hinterachse lässt das Heck weniger schleudern, sodass die Dame den Herren in Kurven ganz schön um die Ohren fährt! Aber die Sportwagenwelt dreht sich weiter. Das Volk will mehr Leistung. Dem 912 bleibt so nur die Rolle als Steigbügelhalter, ist aber unter Fans inzwischen sehr beliebt. Denn sowas hat nicht jeder!

1965 - 1968
90 PS
1.582 cm³
Coupé und Targa

914 FLUNDER STATT MANTA



Der Volkswagen-Porsche 914 ist ein Mittelmotorsportwagen mit Targadach und Klappscheinwerfern. Ein günstiger Porsche dank vieler Großserienteile von Volkswagen – vom Käfer-Lichtschalter bis hin zu den Vierzylindermotoren. Als reinrassige Porsche dieses Typs gelten die Sechszylinder. Aber den Käufern damals ist das egal: Ein Porsche zum Low-Budget-Preis? So kann man sich von der neuen Coupé-Generation

à la Ford Capri oder Opel Manta gut absetzen. Der flunderflache 914 ist schon vom Prinzip her viel mehr Sportwagen als sie und verwöhnt zudem mit zwei Kofferräumen, abnehmbarem Dach und tiefer Sitzposition. Aber wie immer, wenn zwei Konzerne etwas planen in Deutschland: Es ist kompliziert. Eigens für den 914 erschafft man eine eigene Vertriebsorganisation. Und das für 118.978 verkaufte Exemplare. Nur

3.332 von ihnen haben am Ende ein Porsche-Herz mit sechs Zylindern und sportlichen 110 PS.

1969 - 1975
80 - 110 PS
1.679 - 1.991 cm³
Targa

924 EINSTEIGERS TRAUM



Der 924 ist ein 914 mit anderen Mitteln. Ein moderner, handlicher Sportwagen mit Alltagsqualitäten, gespickt mit Teilen von Volkswagen (z. B. Türgriffe und Lenkstockhebel) und Audi (z. B. der Audi-Motor), gebaut von Porsche im ehemaligen NSU-Werk in Neckarsulm. Diese Melange macht schnell klar: Die Fans fremdeln mal wieder anfangs mit dem neuen Volkswagen-Porsche, doch heute gehört der

Frontmotorwagen mit Heckantrieb und Getriebe an der Hinterachse (Transaxle-Prinzip) dazu. Die Glas-kuppel der Heckscheibe heizt den Innenraum nicht unbeträchtlich auf, aber egal: Der Augenaufschlag der Klappscheinwerfer ist hinreichend schön. Vor allem die sportlichen Versionen des 924 sind heute gesucht. Und manche Version ist so selten, dass sie schon hoch gehandelt wird, zum Beispiel der seltene

Carrera GT. Ein kleiner Geheimtipp sind die späteren 924 S-Modelle mit dem halbierten Porsche-Achtzylinder des 928.

1976 - 1988
125 - 210 PS
2.479 cm³
Coupé

928 DAS ERBE DES 911?



Als der Porsche 928 im Jahr 1977 erscheint, ist allen im Unternehmen klar: Das wird der Nachfolger des Porsche 911! Porsche wollte sich neu erfinden und hatte seit 1972 an dem großen Wurf gearbeitet. Der 928 stellt eine völlige Abkehr von allem dar, was man bei Porsche kennt: Frontmotor, Getriebe jedoch hinten (Transaxle), ein gerade in der ersten Serie strenges Heckdesign, riesige

geschwungene Türen, die auch das Einsteigen hinten leichter möglich machen sollen. Denn der 928 ist ein 2+2-Sitzer, ein echter GT-Sportwagen also! Der Motor dazu? Ein mächtiger V8! Wieder so ein Novum. Gebracht hat es wenig: der 928 gerät relativ schwer, und trotz bester technischer Komponenten greifen die Kunden lieber zum Original, dem 911. 18 Jahre bleibt der 928 im Programm, nur rund 61.000 Stück

verlassen die Werkshallen. Der 911 überlebt seinen Nachfolger. Doch der einst sogar von Steve Jobs pilotierte 928 gilt heute als eine der größten automobilen Design-Ikonen seiner Zeit.

1977 - 1995
240 - 330 PS
4.474 - 5.397 cm³
Coupé

944 STARKER BRUDER



Der Porsche 944 teilt sich die Grundform mit dem 924. Und er hat das, was der 924-Generation in den Augen der Porsche-Fans fehlte: einen Porsche-Motor. Er wirkt zudem bulliger durch die ausgestellten Kotflügel. Sein Vierzylinder-Reihenmotor ist wie der 924 S-Antrieb abgeleitet vom V8 des Porsche 928. Der 944 ist gegenüber dem 924 um fast ein Drittel teurer, doch die Fans stört das damals nicht. Sie wollen

einen Porsche, der durch und durch Porsche ist. Auch wenn seine Wurzeln eigentlich noch immer in der Kooperation von VW und Porsche liegen. Zehn Jahre lang bleibt der 944 im Programm. Das Cabrio kommt erst spät und ist vor allem als Turbo äußerst selten!

1981 - 1991
163 - 228 PS
2.479 cm³, 2.990 cm³
Coupé und Cabrio

959 DER ÜBER-PORSCHE



Man spricht beim 959 von Porsches teuerstem Werbebeschenk. Denn bei jedem gebauten Porsche 959 zahlt das Unternehmen drauf. Und das bei 420.000 D-Mark pro Stück im Jahre 1987! Der 959 ist ein Hightech-Renner. Einer mit Allrad, mit ABS sowieso, mit Reifenluftdruckanzeige. Aber auch ein Sportwagen, mit dem man die Oma Brötchen holen schicken kann. Im Porsche 959 kann man immer

Höchstleistung verlangen. Auch wenn man 1.000 Kilometer weit fährt. Technisch brillant, optisch ein wenig gewöhnungsbedürftig, steht der Porsche 959 für die technische Exzellenz der Zuffenhausener Schmiede – aber auch für die damals dort vorherrschende Technikbesessenheit ohne kaufmännische Rücksicht. Keine 300 Stück des Porsche 959, der sowohl Le Mans als auch die Rallye Paris-Dakar gewinnt, werden

gebaut. Legende auf Rädern! Rar und bis heute schlicht der Über-Porsche!

1987 - 1988
450 - 515 PS
2.850 cm³
Coupé

964 LEVEL UP

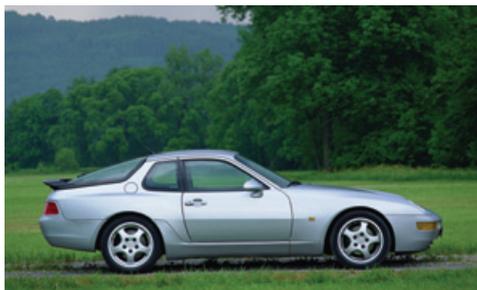


Unter der Entwicklungsnummer 964 wird die neue Generation des Porsche 911 konzipiert. Porsche schwört, dass unterm Blech 85 Prozent der Bauteile neu sind. Von außen kommt man ins Grübeln: Türen und Scheinwerfer gleich, lediglich die rundlicheren Stoßstangen sind zeittypisch besser integriert. So fährt Porsches Dauerbrenner in die 1990er Jahre. Und wer das möchte, der kann das mit Allradantrieb tun.

Turbomotoren gab es schon beim Vorgänger (ab 1975). Auch der 964 bietet wieder dieses Leistungsplus. Und obwohl die Fachwelt langsam mault und einen wirklich neuen 911 fordert: die Fans lieben den 964 und greifen bis Produktionsende 93.750 Mal zu.

1989 - 1993
250 - 360 PS
3.299 cm³, 3.600 cm³
Coupé, Targa, Cabrio

968 MAXIMAL TRANSAXIAL



Von allen Transaxle-Modellen gilt der 968 als das beste und ausgereifteste. Zum Abgang der GT-Linie, die eigentlich ab Mitte der 1970er Jahre dem 911 ablösen sollte, zeigt Porsche noch einmal, was alles möglich ist mit dem Transaxle-Prinzip. Seine Karosserie stammt vom 944, die Frontgestaltung erinnert an den 928. Unter der Haube zeichnet er sich durch mehr Wartungsfreundlichkeit aus. Und durch mehr Power!

Er ist der damals schnellste Porsche im Programm: 280 km/h sind mit dem Dreiliter-Zweiventilmotor als Turbo möglich. Dennoch: Nach nur vier Jahren ist Schluss. Lediglich 11.245 Exemplare rollen auf die Straßen. Einige davon gehen direkt in Sammlerhände.

1991 - 1995
240 - 350 PS
2.990 cm³
Coupé und Cabrio

993 DER BESTE LUFTGEKÜHLTE

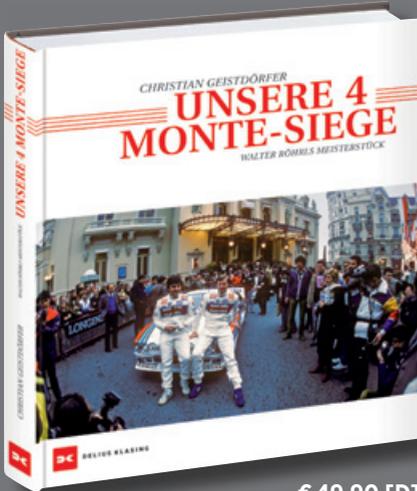


Der letzte luftgekühlte Porsche 911 gilt bei Fans als der beste luftgekühlte Porsche 911 aller Zeiten. Auch Porsche-Ingenieure von damals nickten und sagen, dass der 993 endlich alle „Kinderkrankheiten“ abgelegt und alle Kompromisse über Bord geschmissen habe. Vom Styling her bleibt der 911 ein 911, auch als Nummer 993 im Porsche-Konstruktionsreigen. Und wer hier einsteigt, der erkennt alles wieder: Zündschlüssel links, Gas rechts und

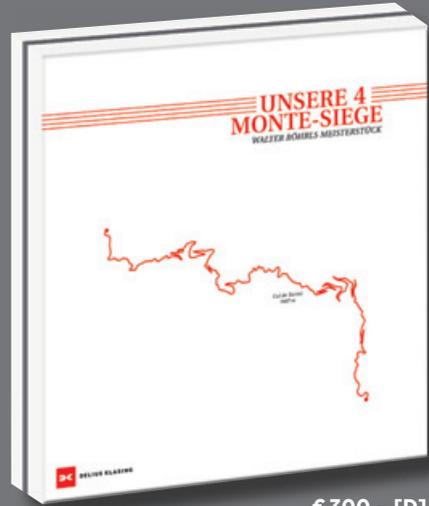
ab geht die Fahrt. Aber die neue Hinterachse, die nun auf Wunsch erhältliche Viergang-Tiptronic und feinste Turbotechnik bei den Topmodellen zeigen stolz, was das Prinzip 911 auch 30 Jahre nach den ersten Prototypen noch zu leisten imstande ist. Ebenfalls neu: Die Targaversion hat nun ein Glasdach, das man elektrisch nach hinten unter die Heckscheibe schieben kann. Kein Abbau mehr, kein Verstauen im Kofferraum.

1993 - 1998
272 - 450 PS
3.600 cm³, 3.764 cm³
Coupé, Targa, Cabrio

WALTERS SIEGE FÜR DIE EWIGKEIT



€ 49,90 [D]
ISBN 978-3-667-11981-0



€ 300,- [D]
ISBN 978-3-667-12256-8

Mit dem vierten Monte-Sieg schafften Walter Röhrl und sein Co-Pilot Christian Geistdörfer etwas, was niemanden zuvor und danach gelungen ist: vier Siege mit vier verschiedenen Marken - Fiat, Opel, Lancia, Audi - und drei verschiedenen Antriebskonzepten: Standardantrieb, Mittelmotor, Allrad. 1980 trugen sich Röhrl/Geistdörfer erstmals in die Siegerlisten ein. Mit dem Fiat 131 Abarth sind sie in dieser Saison nicht zu schlagen und gewinnen den Weltmeistertitel. Drei weitere Monte-Siege folgen in den Jahren 82 bis 84. 40 Jahre nach dem ersten Sieg unternehmen die beiden eine Reise in die Vergangenheit und fahren bei der Monte Carlo Historique mit, diesmal auf Porsche 911.

LIMITIERT! 400 EXEMPLARE!
nummerierte Box mit Bildband,
Roadbook und signiertem Foto





WARUM EINE RÖHRL-KLASSIK?

KOMM, WIR FAHREN!

Der Blick? Herausfordernd. Die Erwartungen? Groß. Kein Wunder: Die 1. Röhr!-Klassik geht an den Start. Eine Gleichmäßigkeitsrallye nur für klassische Porsche. Und wenn Walter Röhr! dafür seinen Namen gibt, dann ist das etwas Besonderes. Dann muss alles perfekt sein.

Es gibt viele Oldtimer-Rallyes – aber keine wie diese! Denn die 1. Röhr!-Klassik wendet sich ausschließlich an Porsche-Fahrer. Keine Sorge: Hier geht es nicht um Driftwinkel und Ideallinie! Die 1. Röhr!-Klassik ist eine Orientierungsfahrt mit Gleichmäßigkeitsprüfungen – alles im Rahmen der Straßenverkehrsordnung. Denn Strafpunkte in Flensburg braucht niemand. Für die erste Auflage der Röhr!-Klassik sind nur luftgekühlte und Transaxle-Porsche zugelassen. An den Start gehen 111 Teams. Warum? Weil der Delius Klasing Verlag in diesem Jahr 111 Jahre alt wird. Die Teams bestehen sinnvollerweise aus zwei Personen – und das ist auch der Punkt, an dem man sich

fragen sollte, ob die Teilnahme mit einem Porsche-Traktor sinnvoll ist. Nach den Statuten der Rallye wäre sie theoretisch denkbar. Doch bei den Tagesetappen, die sich immer im dreistelligen Kilometer-Bereich bewegen werden, ist ein Traktor wahrscheinlich nicht die beste Wahl.

Man darf sich also freuen auf 356, 911 bis einschließlich Typ 993, alle 912, 914, 924, 928, 944 und 968 und besondere Fahrzeuge wie zum Beispiel 959 oder ähnliche. Es handelt sich immer um Porsche, nicht um Nachbauten auf zum Beispiel Käfer-Basis. Ort der Zusammenkunft ist der malerische Fleesensee inmitten der Mecklenburgischen Seenplatte. Das dortige Schloss Hotel Fleesen-

see dient als würdiger Rahmen und Ausgangs- und Endpunkt der mehrtägigen Rallye, die die Teilnehmer durch ganz Mecklenburg führt. Das Organisationsteam stellt ein erfahrener Rallye-Veranstalter: Plusrallye – bekannt zum Beispiel von der Sauerland-Klassik oder der AvD-Histo-Monte. Man kann sich also sicher sein, dass die Strecken sorgsam nach touristischen Aspekten und Spaßfaktor ausgesucht sind. Peter Göbel, fünfmaliger deutscher Rallyemeister und Mastermind von Plusrallye, kennt nicht nur die Region wie seine Westentasche, sondern auch als versierter Rallyefahrer beide Seiten: die des Teilnehmers ebenso wie die des Veranstalters. Entsprechend inszeniert er die Rallye



Behielt immer den klaren Blick auf das Wesentliche im Rallye-Sport. Walter Röhrl ist bekannt für Hingabe und Präzision. Zwei Eigenschaften, die ihn zu einem der erfolgreichsten Rallye-Fahrer weltweit gemacht haben.

so, dass diejenigen, die doch schon mit einigem Ernst und Ehrgeiz ans Werk gehen, die Wertungsprüfungen in geeigneter – ruhiger – Umgebung absolvieren können. Jedoch kommen dank der Ortsdurchfahrten und der moderierten Durchfahrtskontrollen auch diejenigen auf ihre Kosten, die eher dem Unterhaltungsaspekt zugewandt sind. Ausstellungen und Präsentationen im Zielbereich laden zum Verweilen ein.

Fest zugesagt hat neben Walter Röhrl auch Hinnerk Schönemann. Und auch Porsche wird dabei sein, mit einem nagelneuen weißen 911

Cabrio als Vorausfahrzeug und einem 3.2-Liter Cabrio von 1984, mit dem Walter Röhrl selbst auf die Reise geht. Professionelle Fotografen und Videografen dokumentieren die Rallye – und natürlich wird auch die Redaktion von PORSCHE KLASSIK vor Ort sein. Die Details zu den Starterklassen, zu Fragen nach einem Warm-Up, das der Rallye vorausgeht, den genauen Wertungsprüfungen bis hin zum Umfang der Teilnehmer-Unterlagen stehen längst fest. Eines ist sicher: es wird viel geboten für Teilnehmer und Zuschauer. Weitere Infos gibt es fortlaufend unter www.roehrl-klassik.de.





WALTER RÖHRL UND PETER GÖBEL - DIE GESCHICHTE EINER FREUNDSCHAFT

„WENN ES KUCHEN GIBT, KOMME ICH!“

1987 fährt Peter Göbel als Zuschauer erstmals alleine zu einer Rallye-Veranstaltung, genauer zur Hunsrück-Rallye. In der Rallye-Pause geht er zu Walter Röhrl und lädt ihn frech zum Kaffee ins elterliche Haus im Sauerland ein. Göbel wusste: Röhrl sollte kurze Zeit später an einer Benefiz-Fahrradtour teilnehmen und die Tour machte just vor Göbels Haustüre Station. Röhrl antwortet: „Wenn es Kuchen gibt, komme ich!“. Die Grundlage für die Freundschaft der beiden war gelegt.

1992 dann Röhrls Angebot an Göbel, den Co-Piloten bei der Bavaria-Rallye zu geben. Nach einem Rallye-Lehrgang saß Göbel wenige Wochen später dann erstmals in einem Porsche 356 mit Startnummer 1 als Co-Pilot im Cockpit eines Rallye-Fahrzeugs – gemeinsam mit seinem Idol Walter Röhrl. Glückliche Fügung: Co-Pilotin des Fahrzeuges mit Startnummer 2 war Fabrizia Pons, eine der weltbesten Co-Pilotinnen im Rallye-Sport. Gemeinsam mit Michele Mouton wurde sie

1982 Vize-Rallyeweltmeisterin. Sie war Göbels wichtigste Lernhilfe in Beifahrer-Angelegenheiten. Der Rest ist Geschichte... Zehn Jahre später wurde Göbel mit Matthias Kahle zum ersten Mal Deutscher Rallyemeister. Mit Walter Röhrl ist Peter Göbel viele schnelle Oldtimer-Rallyes gefahren, darunter sechs große Rallyes, die fast alle zur historischen Rallye-Europameisterschaft zählten:

- 1992 Bavaria Rallye Historic (Porsche 356 / Platz 6)

- 1995 Bavaria Rallye Historic (Porsche 356 / Platz 1)
- 1996 Bavaria Rallye Historic (Porsche 911 / Platz 6)
- 1997 Rallye San Remo Storico Italien (Porsche 911 / Platz 1)
- 2005 Rallylegend Italien (Porsche 911 / Platz 2)
- 2009 Rallye Costa Brava Spanien (Porsche 911 / Platz 1 / Letzter offizielle Gesamtsieg von Walter Röhrl bei einer schnellen internationalen Rallye)



Oktober 1988 und Februar 2022 – zwischen den beiden Bildern liegen beinahe 34 Jahre. Walter Röhrl und Peter Göbel verbindet eine langjährige Freundschaft. Beide machen die 1. Röhrl-Klassik zu einem echten Erlebnis – für die Teams und die Zuschauer entlang der Strecke.



EINBLICK HINTER DIE KULISSEN

SPASS GIBT'S NUR MIT REICHLICH VORBEREITUNG

Leidenschaft, die Leiden schafft! Manchmal fällt einem dieser Spruch ein, wenn man Peter Göbel nach einem Telefonat ins Gesicht schaut. Das Gespräch war nicht erquicklich, denn am anderen Ende der Leitung war die Straßenmeisterei – welche, das tut hier nichts zu Sache, weil es diese oder ganz ähnliche Situationen bei eigentlich jeder Oldtimer-Veranstaltung gibt. Eben hat Peter erfahren, dass die Zufahrtsstraße auf einen Marktplatz für die nächsten vier Wochen gesperrt wird – kurzfristige Tiefbauarbeiten, nicht aufschiebbar, so die Begründung. Und das so kurz vor der Rallye! Das Roadbook ist gedruckt.

Die Streckenteams sind eingeplant. Peter leidet nur kurz: Telefonhörer in die Hand und Problem angegangen: Strecke umgeplant, Alternativroute aus dem Archiv geholt, Streckenbulletin vorbereitet, die zuständigen Streckenteams informiert – und sich natürlich noch einmal bei der zuvor erwähnten Straßenmeisterei rückversichert, dass die neu gewählte Route nicht auch durch was auch immer blockiert oder unpassierbar ist.

Orchestrieren und jonglieren

Peter Göbel orchestriert während einer Oldtimer-Veranstaltung wie

der Röhl-Klassik, der Sauerland-Klassik oder der AvD-Histo-Monte ein Team zwischen 50 und 100 Menschen. Vorausfahrzeug, Streckenposten, Auf- und Abbau sowie Durchführung der Wertungsprüfungen, Park-Management, Pressebetreuung – das sind Tätigkeiten, die während einer Oldtimer-Rallye anfallen. Die Arbeit beginnt aber weit im Vorfeld. Für die Röhl-Klassik ist Peter die Strecke und mögliche Alternativen 4-6 Mal abgefahren. Immer dabei, der festinstallierte und geeichte Tripmaster in seinem Auto, der die Entfernungen zwischen den Wegmarken – den späteren Chinesenzeichen im Roadbook – auf



den Meter genau erfasst. Bei vielen Abschnitten heißt es anhalten, aussteigen, Fotoapparat vom Rücksitz holen, Aufnahmen machen, Position digital erfassen und Besonderheiten festhalten. „In den Streckenplanungen am Bildschirm oder hinter dem Steuer des Tripmaster-Fahrzeugs stecken jede Menge Arbeit, bis zur fertigen Veranstaltung sind es mit allen beteiligten Personen je nach Event zwischen 5000-7500 Stunden“, weiß Peter. Eine Arbeit, die nur dann von Erfolg gekrönt ist, wenn sie akribisch erfolgt. Dabei jonglieren er und sein Planungsteam laufend zwischen unzähligen Excel-Listen zu Etappenplanungen, Team-Planungen oder Teilnehmerlisten hin und her.

Verzückt und verzwick

Die Position jeder einzelnen Pylone bei einer Wertungsprüfung oder Durchfahrtskontrolle wird detailliert in den DIN A4-formatigen Etappen-Planungsbüchern für die Streckenteams festgehalten, dem sogenannten Fotobuch. Peter: „Damit das funktioniert, bauen wir den Prüfungsparcours, wo es die Verkehrslage zulässt, auch schon mal im Vorfeld der Tour auf und messen dann mit dem Messrad auf den Zentimeter genau die Abstände.“ Er, der fünfmalige deutsche Rallyemeister, bezeichnet das nicht als Arbeit: „Das ist pure Leidenschaft und Begeisterung.“ Wann er zufrieden ist? „Wenn die Rallye-Teams am Ende einer Etappe verzückt das Roadbook weglegen oder nachträglich über die ein oder andere verzwickte Wertungsprüfung die Stirn runzeln oder eben auch schmunzeln. „Diesen Spaß“, sagt Peter, „gibt es für alle nur mit reichlich Vorbereitung. Im Grunde genommen besteht unsere Arbeit nur daraus, anderen Menschen mit der Rallye eine Freude zu machen. Und mit diesem tollen Team ist uns das schon oft gelungen.“



25 JAHRE



WERBESTUDIO!0 BAYER

Hasengasse 1 · 96142 Hollfeld · Telefon 09274 987-0 · www.werbestudio-bayer.de



Partner der 1. Röhrl Klassik Rallye

Wir wünschen allen Zuschauern und Teilnehmern wunderbare Tage in Mecklenburg-Vorpommern!

IMPRESSUM

Delius Klasing Verlag GmbH
Siekerwall 21
33602 Bielefeld
info@delius-klasing.de

Durchführung und Organisation:
Agentur Plusrallye
Oldtimer – Rallye – Events
Uhlandstraße 5
71404 Korb
Telefon: +49 7151 6045601
orga@roehrl-klassik.de

Chefredakteur:
Peter Göbel (verantwortlich)

Redaktion:
Klaus Papp

Texte von:
Thorsten Elbrigmann
Thomas Fuths



Illustration Titelmotiv:
Uli Ehret

Gestaltung:
Michael Bayer

Druck:
Klingenberg + Rompel, Hamburg

Fotografie:
Lena Willgalis, McKlein,
Arturo Rivas, Andreas Beyer,
Peter Göbel



DELIUS KLASING

plus+rallye[®]
OLDTIMER · RALLYE · EVENTS

„GENIE AUF RÄDERN“

So nannte ihn einst Niki Lauda. Für die meisten ist er aber einfach nur »der Walter«: Walter Röhrl, unter anderem zweifacher Rallye-Weltmeister, viermaliger Sieger der Rallye Monte Carlo und Mitglied der FIA Hall of Fame. Am 7. März 2022 wurde Walter Röhrl 75 Jahre alt. Aus Anlass seines Ehrentages erinnern sich viele Weggefährten an den Mann, der von Anfang an mit seiner Präzision, aber auch mit seiner Menschlichkeit beeindruckte.



€ 59,90 [D]
ISBN 978-3-667-12376-3





Automobilclub
von Deutschland



WELTWEIT SORGENFREI UNTERWEGS AUCH MIT IHREM OLDTIMER

AvD HELP PLUS

**Pannenhilfe und
Krankenrücktransport
weltweit für nur**



79

Euro/Jahr

Land
fleesensee
Erholungsort Göhren-Lebbin



Wenn aus Vorfrende Erholung wird!

Land Fleesensee - so nah und doch so fern! Wie schön, dass Sie sich für Norddeutschlands größte Ferienanlage entschieden haben. Unsere Region, eingebettet in einer intakten Landschaft mit urigen Wäldern, ruhigen Seen, artenreicher und heimischer Flora und Fauna, die zum Durchatmen, Krafttanken und Natur entdecken einlädt.

Erleben Sie auf einer Fläche von rund 550 Fußballfeldern die Vorzüge unseres bunten Urlaubsangebotes. Mehr Informationen und Tipps erhalten Sie online und persönlich auf dem Marktplatz in unserer **Tourist-Information Göhren-Lebbin**.

Wir wünschen Ihnen eine traumhafte **Fleesensee-Zeit!**



Tourist-Information

Tel.: 039932 82186
info@goehren-lebbin.com
www.goehren-lebbin.com



Veranstaltungen

Was, Wann, Wo & Wie,
alle regionalen Veranstaltungen rund um die Müritz.



Der Verlag Delius Klasing wünscht allen Teilnehmern und natürlich auch den Porsche-Fans an der Strecke eine wunderschöne 1. Röhrl-Klassik 2022!

