



DELIUS KLASING

Sinn
SPEZIALUHREN



Automobilclub
von Deutschland

PORSCHE
KLASSIK

RÖHRL-KLASSIK

10.-13.05.2023



2.
PROGRAMM

PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER



DJE
KAPITAL AG



Klingenberg
& Rompel

MOSS

plus+rallye

Rothenburg
ob der Tauber



EISENHUT

HOTEL

★★★★

Your Hideaway in the Heart of Rothenburg



NOT OLD, JUST CLASSIC

Reisen Sie mit Ihrem Oldtimer im Hotel Eisenhut an und erhalten Sie unsere spezielle Oldtimer-Rate:

- 10% Ermäßigung auf die tagesaktuelle Zimmerrate
- Voraussetzung für die Ermäßigung ist, dass Sie mit Ihrem Oldtimer bei uns im Hotel anreisen
- Nur direkt buchbar

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Die Freude
an Klassikern
verbindet!



A MEMBER OF



Herrngasse 3-5/7 · 91541 Rothenburg o.d.T.

Telefon: 09861 8704930

reservierung@hotel-eisenhut.de · www.hotel-eisenhut.de

PORSCHE-PASSION ON TOUR

EDITORIAL



Tim Ramms
COO/CDO Delius Klasing Verlag

Für mich persönlich war es eine große Freude zu sehen, auf wie viel positive Resonanz und Begeisterung unsere erste Rallye für Porsche Preziosen im letzten Jahr gestoßen ist. Die Premiere der Röhl-Klassik war sowohl für die Teilnehmenden als auch für die vielen kleinen und großen Zuschauerinnen und Zuschauer entlang der Strecke ein ganz besonderes Erlebnis. Als Deutschlands führender Verlag für Porsche-Literatur sind wir stolz darauf, zusammen mit unseren Partnern ein im wahrsten Sinne bewegendes Event auf die Beine gestellt zu haben. Und wir freuen uns, die Porsche-Passion in diesem Jahr an einem neuen Schauplatz gemeinsam zu erfahren.

Die diesjährige Röhl-Klassik führt uns nach Süddeutschland. In der unvergleichlichen Kulisse von Rothenburg ob der Tauber erwarten uns neben der historischen Altstadt in-

spirierende Ausfahrten durch malerische Landschaften mit vielfältigen Prüfungen in den Weinbergen, die abwechslungsreiche Tage versprechen. Selten wird einem die Vielseitigkeit der automobilen Meisterwerke aus Zuffenhausen so facettenreich vor Augen geführt, wie bei diesem Porsche-Familientreffen. Einer darf dabei natürlich nicht fehlen: Rallye-Legende und Namensgeber Walter Röhl ist als Schirmherr wieder mit auf Tour.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Zeit mit vielen netten Begegnungen und bin überzeugt, dass auch die 2. Röhl Klassik 2023 einen bleibenden Eindruck hinterlassen wird.

Tim Ramms
COO/CDO Delius Klasing Verlag



4

Röhrl Klassik 2023
Inhalt Programmheft

INHALT



GRUSSWORTE _____ 3/7/9
Tim Ramms, Dr. Markus Naser, Walter Röhrl

IDEALLINIE _____ 10
Walter Röhrl und sein Rallye-Leben mit Porsche

ZEITPLAN _____ 17
Alle Zeiten auf einen Blick

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

STRECKEN

GESAMTSTRECKE _____ 16
Die Übersicht aller Etappen

TAG 1, ETAPPEN 1 + 2 _____ 20
Rund um Rothenburg

TAG 2, ETAPPE 3 _____ 22
Ab in den Steigerwald

TAG 2, ETAPPE 4 _____ 24
Fränkische Schweiz und zurück

TAG 3, ETAPPE 5 _____ 26
In den Odenwald

TAG 3, ETAPPE 6 _____ 28
Vom Spessart zur Gala





EINMAL UM DIE GANZE WELT _____ 76

Peter Göbel und 40.000 Roadbook-Kilometer

HINTER DEN KULISSEN _____ 80

Das Team



DIE TEAMS

STARTNUMMER 1 - 140 _____ 31

Das Teilnehmerfeld der Rallye

DIE VIPS

WALTER RÖHRL _____ 32

Zweifacher Rallyeweltmeister

HINNERK SCHÖNEMANN _____ 34

Schauspieler





Rothenburger Kultursommer

Juni bis August 2023



Zwischen Juni und Ende August verwandelt sich Rothenburg ob der Tauber in eine einzige Freilichtbühne. Öffentliche Plätze und versteckte Winkel der Stadt werden in Musik-, Tanz- und Theaterdarbietungen gehüllt und von stimmungsvoller Atmosphäre umgeben.

Juni und Juli

Konzerte der Ambassadors of Music

28. Juni bis 26. August

Toppler Theater Spielzeit
Freilichttheater

9. Juli

Wandelkonzert mit Sebastian Manz, Felix Klieser & Friends
Wildbad Rothenburg

29. Juli

Italienischer Abend –
Open Air Konzert
auf dem Marktplatz

5. August

Orgelwanderung mit
Martin Sturm
Franziskanerkirche

11. bis 13. August

Taubertal Festival

16. bis 20. August

Rothenburger Weindorf

27. August

Konzert von Franziska Hölscher, Kit Armstrong,
Ensemble Resonanz
Reichsstadthalle Rothenburg

 **Rothenburg**
ob der Tauber

Rothenburg Tourismus Service

Tel. +49 9861 404800

info@rothenburg.de

www.rothenburg-tourismus.de

STADT ROTHENBURG OB DER TAUBER

DR. MARKUS NASER



Dr. Markus Naser
Oberbürgermeister

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 2. Röhr-Klassik hier in unserem schönen Rothenburg ob der Tauber, liebe Rothenburgerinnen und Rothenburger, liebe Gäste aus nah und fern:

Herzlich willkommen! Mit dem Stichwort schön, ja genauer gesagt wunderschön, sind wir auch direkt bei einem zentralen Punkt dieser Veranstaltung angekommen: Wunderschöne Fahrzeuge – Porsche mit einem Baujahr bis maximal 1998 – kommen in einer wunderschönen Stadt zusammen. Was für ein Match, wie es auf Neudeutsch heißt.

Als ich erfahren habe, dass die Röhr-Klassik in unsere weltberühmte historische Altstadt kommen soll, war ich sofort elektrisiert! Begeistert ist natürlich auch unser Rothenburg Tourismus Service, wohlwissend, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein tolles Programm erwartet.

Besonders freue ich mich darauf, den Namensgeber dieser Oldtimer-

Rallye mit Gleichmäßigkeitsprüfungen, Walter Röhr, bald persönlich kennenlernen zu dürfen – eine Legende des Motorsports in unserer Stadt. Lieber Herr Röhr – Ihnen ein ganz besonders herzliches Willkommen hier.

Autos, die schon seit mindestens 25 Jahren auf den Straßen dieser Welt unterwegs sind, werden das sicher auch noch länger sein. Das ist auch eine Form von Nachhaltigkeit, ermöglicht durch höchste Qualität. Und so wünsche ich dieser Veranstaltung, allen teilnehmenden Teams und allen Bewunderern deutscher Ingenieurskunst gute Laune, bestes Wetter, viel Spaß in unserer Stadt – und natürlich eine unfall- und pannenfreie, gute Fahrt!

A handwritten signature in blue ink that reads "Markus Naser".

Ihr Oberbürgermeister
Dr. Markus Naser



RALLYE-LEGENDE UND NAMENSPATRON

WALTER RÖHL



Walter Röhl
Zweifacher Rallyeweltmeister

Alles richtig gemacht! Nein, nicht ich, sondern Peter Göbel. Peter hat mit der 1. Röhl-Klassik 2022 ein wahres Meisterstück abgelegt – und das mit einer Veranstaltung, die meinen Namen trägt. Auch für mich eine Ehre! Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmern, mit denen ich während der ersten Auflage gesprochen habe, waren schlichtweg begeistert. Und auch in den Wochen nach der Premiere erreichten mich zahlreiche Nachrichten, die zu dieser großartigen Veranstaltung gratuliert haben.

Dabei gebührt das Lob nicht dem Namensgeber, sondern dem Delius Klasing Verlag für die Idee und das Bereitstellen der Mittel für diese großartige Veranstaltung sowie dem gesamten Orga-Team rund um Peter Göbel für die perfekte Organisation und die fantastische Streckenwahl.

Die erste Auflage der Röhl-Klassik, die ja im hohen Norden ihren Anfang genommen hat, hat die Latte für die 2. Röhl-Klassik also sehr hoch gesetzt. Ich bin mir absolut sicher, dass

wir die Qualität in Sachen Orga, Strecke, Kulinarik und Überraschungen steigern können. Schon alleine die Wahl von Rothenburg ob der Tauber als Dreh- und Angelpunkt der zweiten Auflage zeigt, dass den in diesem Jahr 140 historischen Porsche ein mehr als würdiger Rahmen gesetzt wird.

Lassen Sie uns die nächsten Tage in vollen Zügen genießen. Ich freue mich ungemein, erneut dabei sein zu dürfen. Ich freue mich auf faszinierende Streckenführungen durch meine bayerische Heimat, auf herausfordernde und pfiffige Wertungsprüfungen, ich freue mich auf die Rallye-Gespräche mit Ihnen – und ich freue mich aufs Porsche-Fahren. Was will man mehr?

Walter Röhl
Zweifacher Rallyeweltmeister





Einmaliger Auftritt in der Rallye-Weltmeisterschaft 1981: nach dem Rückzug von Mercedes war Röhl plötzlich arbeitslos. So kam es zum einzigen Einsatz im Eminence-Porsche 911 bei der Rallye San Remo. Und wenn die Technik nicht versagt hätte, wäre sogar ein Sieg möglich gewesen.

WALTER RÖHL UND SEIN RALLYE-LEBEN MIT PORSCHE

DIE IDEALLINIE IMMER IM BLICK

Von 1968 bis heute spannt sich der Bogen von Walter Röhlrs Rallye-Teilnahmen. Seine großen Erfolge hat er mit den Marken Opel, Fiat, Lancia, Audi und natürlich Porsche eingefahren. 1981 fährt er die Deutsche Rallye-Meisterschaft auf einem Porsche 924 Carrera GTS. Seit 1993 ist Röhl Porsche Markenbotschafter und -Entwicklungsfahrer. Werfen wir einen Blick auf die Rallyes und Rennen, die er in einem Porsche bestritten hat.



Schon als Walter Röhl Chauffeur des Verwaltungsbeamten Heinrich Zenglein beim bischöflichen Ordinariat Regensburg war und er seinen Dienstherrn pro Jahr mehr als 120.000 Kilometer in einem Ford 17M durch die Republik chauffiert hat, war sein Blick immer auf die Ideallinie gerichtet. Musste er seinen 54 PS starken Ford in Kurven korrigieren, war er sauer. Die perfekte Linie war ihm schon beim Skifahren wichtig – und auf der Straße durfte es nicht anders sein. So ist es in einem der unzähligen Bildbände festgehalten, die

Walter Röhl legte sich bei der Schotter Rallye mit den allradgetriebenen Quattros an. Bis zum Ausfall lag er im 911er ganz vorne.



Als Röhl nach dem Mercedes-Aus plötzlich ohne Auto war, suchte man nach Alternativen. Eine davon war der legendäre Monnet-Porsche 924 Carrera GTS, mit dem Röhl bei der Deutschen Rallyemeisterschaft 1981 für Aussehen sorgte. Vier Siege bei sieben Starts konnten sich sehen lassen.

Walter Röhl als Menschen und Rallyefahrer porträtieren. Diese kleine Anekdote gibt schon einen sehr guten Hinweis darauf, welch ein Rallye-Perfektionist Röhl war. Und als Perfektionist und Rallye-Enthusiast war der Weg zu Porsche nicht weit. Seine ganze Rallye-Karriere über hat Röhl eine enge Verbindung zu Porsche gehabt. Und er ist zahlreiche Rallies und Rennen mit Porsche gefahren. Röhl's Porsche-Jahre begannen 1970...

1970

Röhl's erster Rallye-Einsatz auf der Internationalen Bavaria Rallye in einem Porsche 911 S im Rallyetrim. Den hat sein langjähriger Freund Herbert Marecek, Weggefährte aus Skifahrerzeiten, extra für gemeinsame Rallye-Einsätze gebraucht gekauft – für 15.600 Mark. Auf den ersten drei Wertungsprüfungen läuft es wie geschmiert, denn Röhl fährt in allen drei Prüfungen klare Bestzeit. Dann, auf dem Weg zur vierten Wertungsprüfung, das jähe Ende: Halbwellen-Bruch. Rallye-Aus! Übrigens ist Röhl mit dem Nachbau

dieses Fahrzeugs am letzten Tag der 23. AvD Histo-Monte 2022 an den Start gegangen.

1977

Seinen ersten Sieg bei einer Rallye in einem Porsche verbucht Röhl 1977. Damals steht er bei Opel unter Vertrag, leidet aber unter den ständigen Ausfällen seines Rallye-Kadetts. Mit der Erlaubnis von Opel geht er in einem Porsche 911 Carrera 3.0 RS bei der ARBÖ Rallye in Österreich an den Start und gewinnt diese klar: Gemeinsam mit Co-Pilot Willi-Peter Pitz sichert sich Röhl mit insgesamt 17 von 18 Schotterprüfungen den Gesamtsieg. Bei der Hunsrück-Rallye im Juli kommt der privat aufgebaute Porsche dann wieder zum Einsatz. Ins Ziel kommen Röhl und Pitz aber nicht, denn ein Motorschaden wirft die beiden in Führung liegend aus dem Rennen.

1981

Dieses Jahr markiert den Anfang der innigen offiziellen Beziehung mit

Porsche. Nach der Absage von Mercedes, mit denen der frisch gebackene Rallye-Weltmeister Röhl eigentlich 1981 als Werksfahrer in der WM starten wollte, stehen ersatzweise einige Einsätze mit diversen Porsche an. Darunter auch in der Deutschen Rallyemeisterschaft mit einem Porsche 924 Carrera GTS. Röhl geht bei sieben Läufen an den Start – und gewinnt gleich vier davon. Über den schwarz-goldenen „Monnet-Porsche“ 924 Carrera GTS sagt er: „Ich war schon ein Leben lang ein großer Porsche-Fan. Das Auto war der Start in meine offizielle Verbindung zu Porsche. Es hat mir die Tür zu Porsche geöffnet.“

Legendär auch sein Auftritt in einem 285 PS starken Porsche 911 SC bei der Rallye San Remo. Gemeinsam mit Co-Pilot Christian Geistdörfer legt Röhl im 911er eine sensationelle Aufholjagd gegen die damals dominierenden allradgetriebenen Audi hin, steht kurz vor dem Sieg und wird dann durch eine gebrochene Antriebswelle aus dem Rennen geworfen.



Röhl hatte auch mit 90 PS viel Spaß. Weil Copilot Göbel noch keinen Overall hatte, besorgte der zweifache Weltmeister Ersatz beim Audi-Team.

In seinem ersten offiziellen Porsche-Jahr bestreitet Röhl noch andere Rennen für die Stuttgarter, darunter auch Langstreckenrennen. Mit einem 800 PS starken Porsche 935 gewinnt er gemeinsam mit Dieter Schornstein und Harald Grohs das 6-Stunden-Rennen in Silverstone und wird beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring Siebter. In diesem Jahr bestreitet Röhl im Porsche 924 GTR Le Mans – ein Prototyp des späteren 944 – auch erstmals das 24-Stunden-Rennen in Le Mans. In dem turbogetriebenen 410 PS Boliden belegt er gemeinsam mit Jürgen Barth den sensationellen siebten Rang, weil man dank des zuverlässigen Autos so gut wie keine Zeit in der Box verbringen muss.

1989

Im Juni feiert Röhl seine Premiere beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. In einem seriennahen Porsche 944 gelingt ihm fast die Überraschung: Mit einem kleinen Team belegt Röhl den respektablen siebten Rang in der Gesamtwertung und fährt den Klassensieg ein.

Immer wieder Porsche: so auch bei der Bavaria-Rallye 1992, als Röhl im 356 eines Freundes an den Start ging. Für Beifahrer Peter Göbel war das die erste Rallye überhaupt.





Schöner Sieg vor noch schöner Kulisse. Bei der Rallye San Remo feierte Röhl vor Jahren seinen 14 und letzten Sieg in der Rallye-WM. Im historischen 911er von 1964 gewannen Röhl/Göbel alle elf Prüfungen der historischen Rallye San Remo. Am 50. Geburtstag von Walter Röhl ließ der Weltmeister der Konkurrenz erneut keine Chance.

In einem Werks-Porsche 911 RSR, dem Vorläufer des 964 RSR, geht Röhrli bei Langstreckenrennen an den Start, darunter auch wieder bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring. Röhrli teilt sich das Cockpit mit Olaf Manthey und Hans-Joachim Stuck. Diese 24 Stunden rund um die Nürburg gehen als Wasserspiele in die Geschichte des Rennens in der Eifel ein. Strömender Regen und Nebel verwandeln den Kurs in eine Waschküche. Röhrli bezeichnet das als Kaiserwetter, nutzt sein Ausnahmekönnen und zirkelt bei diesen Bedingungen um eine Minute schnellere Rundenzeiten auf die Strecke. Am Ende belegen Röhrli/Stuck/Manthey den dritten Rang und müssen sich nur den dominierenden BMW geschlagen geben.

Röhrli in seinem geliebten Element: Er pilotiert den Vorauswagen – einen Porsche 911 GT3 – bei der Deutschland-Rallye. An den ersten beiden Tagen sitzt Christian Geistdörfer neben ihm, am dritten Tag ist Peter Göbel sein Co-Pilot. Röhrli war Botschafter für die Rallye, die ein Jahr später in die WM aufgestiegen ist. Damit war Deutschland erstmals Ausrichter eines WM-Laufs.

Darüber hinaus war Röhrli Teilnehmer bei schnellen Oldtimer-Rallyes. Regelmäßig saß Peter Göbel, sportlicher Leiter der Röhrli-Klassik und fünffacher deutscher Rallyemeister, direkt neben ihm. Zwischen 1992 und 2009 verbuchte man drei Gesamtsiege und mehrere Top10-Platzierungen für sich. Unter anderem auch der

Sieg bei der Rallye Costa Brava im Reile-Porsche 911 RSR, der gleichzeitig auch der letzte Gesamtsieg von Röhrli bei einer internationalen Rallye war.

Von 1970 bis heute hat Walter Röhrli unzählige Kilometer mit und für Porsche absolviert – immer präzise und immer begeistert. Ganz gleich ob auf Schotter, Asphalt, Schnee oder Eis, ob gegen die Uhr oder sportlich und genussorientiert in einem historischen Porsche: Ohne Röhrli, dem Perfektionisten mit dem Blick für die Ideallinie, wäre Porsche heute nicht ganz das, was es ist: Ein perfekter Sportwagenbauer.



Bei der Rallye Costa Brava im spanischen Lloret de Mar siegten Röhrli/Göbel im Jahr 2009 zum letzten Mal gemeinsam. Für den Weltmeister war das zugleich der letzte Sieg bei einer internationalen Rallye im gelben Reile Porsche 911 RSR.



Stadt Weikersheim

130 HISTORISCHE PORSCHE MACHEN HALT IN WEIKERSHEIM



Historischer Marktplatz



TauberPhilharmonie



Schloss Weikersheim

11. 05. 2023
Donnerstag
BEGINN 18.30 UHR
auf dem Marktplatz

Bestaunen Sie 130 historische Porsche in einzigartigem Ambiente auf dem historischen Marktplatz vor Schloss Weikersheim. Mit dabei Rallyelegende *Walter Röhl* und weitere prominente Größen. Für das leibliche Wohl wird bestens gesorgt.



13. 05. 2023
Samstag
BEGINN 08.30 UHR
Parkplatz Tauberwiesen

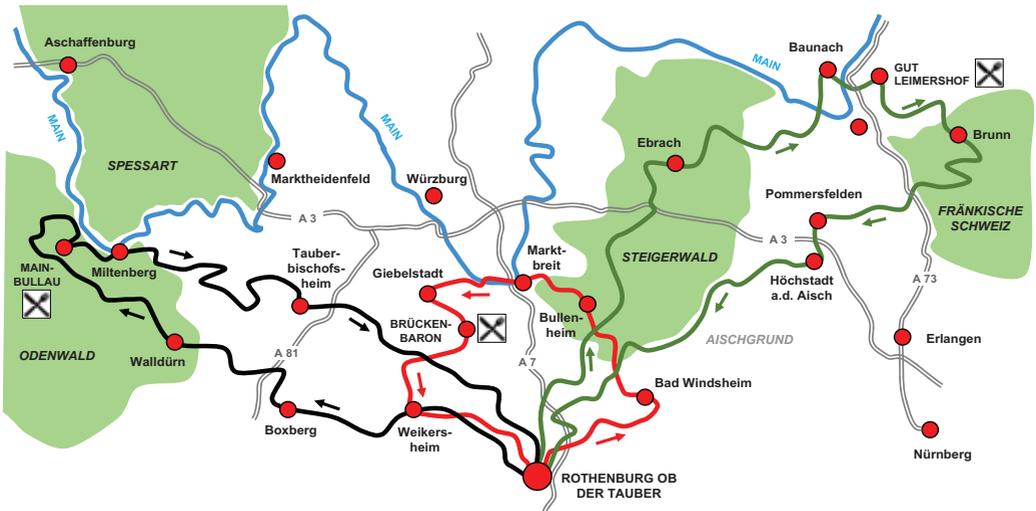
Ein zweites Mal begrüßen wir die 2. Röhl Klassik in Weikersheim. Auf dem Parkplatz vor der TauberPhilharmonie findet eine Leistungsprüfung statt.



ALLE ETAPPEN IM ÜBERBLICK

ROUTE DER 2. RÖHRL KLASSIK 2023

750 Kilometer durch die Region Main und Tauber. Unser Zuschauer-Guide „Alle Orte – alle Zeiten“ verrät Ihnen, wann und wo Sie die Porsche live sehen und hören können.



— Do. 11.05.2023 Prolog „Rund um Rothenburg“

— Fr. 12.05.2023 durch den Steigerwald und die Fränkische Schweiz

— Sa. 13.05.2023 durch Odenwald und Spessart

2. RÖHRL KLASSIK

DIE WICHTIGSTEN ZEITEN IM ÜBERBLICK

Mittwoch, 10.05.2023

- 13:30 - 18:00 Uhr Dokumentenabnahme (Rothenburg ob der Tauber, Reichsstadthalle)
- 13:30 - 18:30 Uhr Technische Abnahme (Rothenburg, TÜV Süd, Ansbacher Straße 35)
- 17:00 - 18:00 Uhr Rallyelehrgang mit dem Dt. Rallyemeister Peter Göbel (Rathaus Rothenburg, Kaisersaal)

Donnerstag, 11.05.2023

- 08:00 - 11:30 Uhr Dokumentenabnahme (Rothenburg ob der Tauber, Reichsstadthalle)
- 08:00 - 11:30 Uhr Technische Abnahme (Rothenburg, TÜV Süd, Ansbacher Straße 35)
- 12:00 Uhr Teilnehmer-Briefing (Rathaus Rothenburg, Kaisersaal)
- 13:00 Uhr Aushang der zum Start zugelassenen Teams
- 14:00 Uhr Start 1. Auto zur 1. Etappe „Durch die Fränkischen Weinberge“ (Rothenburg, Marktplatz)
- 16:30 Uhr Ziel 1. Etappe, Abendevent (Sonderhofen, Brückenbaron)
- 18:00 Uhr Start 1. Auto zur 2. Etappe „Rund um Rothenburg“
- 19:15 Uhr Ziel 2. Etappe (Rothenburg ob der Tauber, historische Doppelbrücke)

Freitag, 12.05.2023

- 07:00 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 08:30 Uhr Start 1. Auto zur 3. Etappe „Steigerwald & Fränkische Schweiz“ (Rothenburg, Marktplatz)
- 11:45 Uhr Ziel 3. Etappe, Mittagspause (Gut Leimershof, Helmut's Hofschänke)
- 13:00 Uhr Start 1. Auto zur 4. Etappe „Nürnberger Land & Fränkische Seenplatte“
- ab 16:30 Uhr Ziel 4. Etappe und Zielempfang (Rothenburg ob der Tauber, Marktplatz)
- Abend zur freien Verfügung / Rothenburg Röhr-Klassik Night auf dem „Grünen Markt“

Samstag, 13.05.2023

- 06:30 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 07:30 Uhr Start 1. Auto zur 5. Etappe „Taubertal & Spessart“ (Rothenburg, Marktplatz)
- 10:45 Uhr Ziel 5. Etappe, Mittagspause (Flugplatz Mainbullau)
- 12:10 Uhr Start 1. Fahrzeug zur 6. Etappe „Odenwald & Hohenloher Land“
- ab 15:00 Uhr Großer Zielempfang (Rothenburg, Marktplatz)
- ab 19:00 Uhr Get-Together & Gala-Abend mit Siegerehrung (Rothenburg, Reichsstadthalle)

Markt Heiligenstadt i.OFr.



Tourist-Information Markt Heiligenstadt i.OFr.

Hauptstraße 21

91332 Heiligenstadt

Tel. 09198 9299-32

rathaus@markt-heiligenstadt.de

www.markt-heiligenstadt.de

Alle Orte - alle Zeiten zur 2. Röhrl-Klassik 2023

DONNERSTAG - 11.05.2023	Zeit
-------------------------	------

Rothenburg o.d.T., Marktplatz	14:00
Schweinsdorf	14:08
Nordenberg	14:11
Burgbernheim	14:17
Marktbergel	14:20
Westheim	14:23
Sontheim	14:26
Ickelheim	14:31
Bad Windsheim (Marktplatz)	14:40
Seenheim	14:52
Ulsenheim	14:56
Weigenheim	15:03
Reusch	15:05
Ippesheim (Weinparadiesscheune)	15:15
Markt Seinsheim	15:25
Iffigheim	15:28
Obernreit	15:33
Marktbreit (Alter Kranen)	15:40
Segnitz	15:44
Frickenhäuser	15:48
Ochsenfurt	15:52
Golßmannsdorf	16:01
Darstadt	16:05
Giebelstadt (Flugplatzgelände AirEA)	16:15
Acholshausen	16:25
Gaukönigshofen	16:27
Abendpause Brückenbaron IN	16:30

Abendpause Brückenbaron OUT	18:00
Gelchshausen	18:07
Riedenheim	18:10
Stalldorf	18:15
Nassau	18:29
Schäftersheim	18:33
Weikersheim (Rathaus/Schloss)	18:40
Laudenbach	18:46
Rinderfeld	18:52
Oberrimbach	18:56
Schwarzenbronn	19:07
Rothenburg o.d.T., historische Doppelbrücke	19:15

FREITAG - 12.05.2023	Zeit
----------------------	------

Rothenburg o.d.T., Marktplatz	08:30
Rothenburg (Flugplatz)	08:40
Steinsfeld	08:50
Reichelshofen	08:51
Oberscheckenbach	08:53
Neuherberg	09:03
Ulsenheim	09:09
Wüstphül	09:14
Markt Nordheim	09:16
Kottenheim	09:18
Ingolstadt	09:20
Ezelheim	09:22
Neundorf	09:25
Rüdern	09:27
Hünfeld	09:28
Markt Bibart	09:31
Scheinfeld	09:34
Schnodsenbach	09:37
Zeisenbronn	09:40

Hinweise: Bei den angegebenen Zeiten handelt es sich jeweils um die ca.-Ankunftszeit des ersten Autos.

Das letzte Fahrzeug wird rund eine Stunde später erwartet. Die Teams müssen keine Reihenfolge einhalten, es können also auch Lücken entstehen.

Gelb unterlegte Orte sind offizielle Stationen, die sich für Zuschauer lohnen, weil die Teams dort an einer Kontrolle oder Prüfung für einen Moment anhalten.

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen werden unter www.roehrl-klassik.de veröffentlicht.

Appenfelden	09:50
Haag	09:52
Füttersee	10:00
Großbirkach	10:03
Buch	10:05
Markt Ebrach (Kloster)	10:10
Untersteinbach	10:20
Karbach	10:22
Fabrikschleichach	10:24
Hummelmarter	10:30
Trossenfurt	10:33
Kirchaich	10:35
Priesendorf	10:38
Trablsdorf	10:40
Welher	10:45
Viereth	10:46
Unterhaid	10:51
Oberhaid	10:53
Appendorf	10:58
Lauter	11:01
Densdorf	11:02
Lappelsdorf	11:04
Rudendorf	11:06
Priegendorf	11:11
Dorgendorf	11:14
Baunach (Marktplatz)	11:20
Breitengüßbach	11:35
Hohengüßbach	11:40
Mittagspause Gut Leimershof IN	11:45

Mittagspause Gut Leimershof OUT	13:00
Starkenschwind	13:02
Wiesengeck	13:04
Scheßlitz	13:08
Zeckendorf	13:12
Ludwig	13:15
Neudorf	13:17
Herzogenreuth	13:20
Tiefenpözl	13:23
Oberleinleiter	13:25
Reckendorf	13:28
Brunn (Ortsmitte)	13:35
Reckendorf	13:55
Neumühle	13:56
Markt Heiligenstadt	13:57
Traindorf	14:00
Volkmannsreuth	14:02
Kalteneggelsfeld	14:10
Stackendorf	14:17
Gunzendorf	14:20
Unterwürmig	14:25
Neuses	14:28
Hallerndorf	14:32
Zentbechhofen	14:40
Pommersfelden (Schloss Weissenstein)	14:50
Etzelskirchen	14:55
Höchstädt a.d. Aisch (Marktplatz)	15:00
Sterpersdorf	15:10
Schwarzenbach	15:13
Rohensaas	15:15
Peppenhöchstädt	15:17
Demantsfürth	15:19
Tragelhöchstädt	15:23
Schormweisach	15:25
Neuebersbach	15:29
Münchsteinach	15:31
Roßbach	15:35
Baudenbach	15:38
Langenfeld	15:41
Ullstadt	15:43
Markt Sugenheim	15:46
Deutenheim	15:47
Krautostheim	15:50
Ulsenheim	15:55
Neuherberg	16:00
Ermetzhofen	16:02
Mörlbach	16:05
Habelsee	16:07
Endsee	16:10
Reichelshofen	16:12
Steinsfeld	16:15
Rothenburg o.d.T., Marktplatz	16:25

SAMSTAG - 13.05.2023	Zeit
----------------------	------

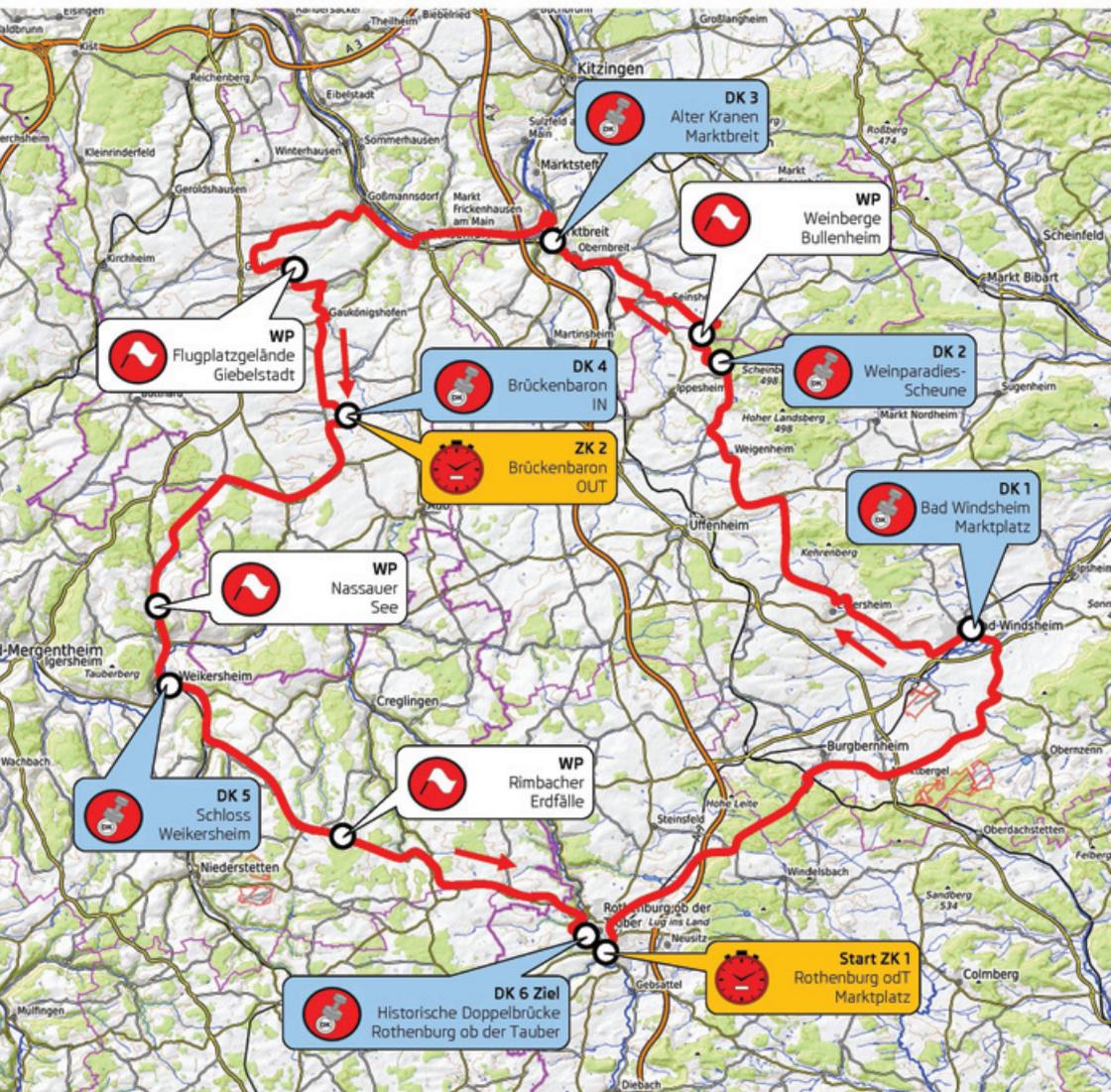
Rothenburg o.d.T., Marktplatz	07:30
Detwang	07:34
Bettwar	07:37
Tauberscheckenbach	07:40
Tauberzell	07:43
Archshofen	07:47
Craintal	07:50
Creglingen	07:51
Niederrimbach	07:56
Neubronn	07:58
Queckbronn	08:00
Weikersheim (Tauberphilharmonie)	08:05
Boxberg (Bosch Testgelände)	08:40
Windischbuch	08:52
Schwabhausen	08:56
Schillingstadt	08:58
Uffingen	09:04
Kupprichhausen	09:08
Buch	09:14
Gerichtstetten	09:17
Erfeld	09:20
Waldstetten	09:25
Waldürn (Flugplatz)	09:35
Waldürn (Schlossplatz)	09:45
Gottersdorf (Odenwälder Freilandmuseum)	09:55
Reichartshausen	10:01
Neudorf	10:03
Amorbach	10:08
Markt Weilbach	10:11
Weckbach	10:17
Vielbrunn (Limesturm)	10:30
Laudenbach	10:38
Mittagspause Flugplatz Mainbullau IN	10:45

Mittagspause Flugplatz Mainbullau OUT	12:10
Miltenberg (Alter Markt)	12:25
Schippach	12:38
Heppdiel	12:41
Pföhlbach	12:44
Riedern	12:46
Rütschdorf	12:51
Dornberg	12:53
Hardheim	12:57
Steinfurt	13:07
Külsheim	13:17
Tauberbischofsheim (Marktplatz)	13:35
Paimar	13:44
Krensheim	13:47
Unterwittighausen	13:54
Büthard	13:58
Gauretersheim	14:02
Stalldorf	14:05
Oberhausen	14:08
Struth	14:10
Röttingen	14:13
Bieberehren	14:17
Niedersteinach	14:23
Frauenthal	14:25
Eggarhofen	14:28
Großharbach	14:31
Gickelhausen	14:35
Rückertshofen	14:40
Adelshofen	14:41
Gattenhofen	14:45
Rothenburg o.d.T., Marktplatz	15:00



20

Röhl Klassik 2023 Tag 1 – Etappen 1+2





Qual der Wahl - Blick in die Ferne oder auf die beiden Porsche: Im Prolog der 2. Röhr-Klassik 2023 geht es durch die wunderschönen Weinberge bei Bullenheim.



Marktbreit hat nicht nur breite Straßen, sondern auch recht enge Gässchen. Das macht den Ort am Main so beschaulich. Genau hier geht's für die 140 historischen Porsche vorbei.

PROLOG UND ABENDETAPPE „RUND UM ROTHENBURG“

140 HISTORISCHE PORSCHE DURCH DEN NORDEN ROTHENBURGS OB DER TAUBER

Es ist angerichtet: Die 2. Röhr-Klassik 2023 hat ihre Zelte in Rothenburg ob der Tauber aufgeschlagen. Die drei Tage im Mai stehen ganz im Zeichen der historischen Porsche.

Großer Aufgalopp historischer Sportwagen vor historischer Kulisse. Es ist der 11. Mai 2023, 14 Uhr: Mitten auf dem historischen Marktplatz der mittelalterlichen Stadt Rothenburg ob der Tauber rollt die 2. Röhr-Klassik 2023 los. Die ersten Meter führen die Teams über den Norden der Stadt auf die insgesamt 156 Kilometer lange Strecke der Auftaktetappen 1 und 2 – bestehend aus Prolog und Abendetappe. Es geht nach Bad Windsheim in die Stadt der Heilbäder und Mineralquellen.

Von dort geht es weiter in die Weinberge bei Bullenheim. An der Weinparadiesscheune steht eine weitere DK an und dann ruft auch schon der Fluss. Zum ersten Mal trifft die

Röhr-Klassik auf den Main – die Marina Marktbreit und der „Alter Kranen“ sind die ideale Bühne für einen weiteren kurzen Halt. Bunt und knifflig wird es dann am Flugplatz Giebelstadt mit der „bunten Pylone“. Hier gilt es, den richtigen Weg durch den Pylonenwald zu finden. Glücklicherweise werden Konzentration und Geschicklichkeit kurz darauf belohnt: bei der Abendpause mit gutem Essen beim Brückenbaron, einer wunderschönen Event-Location in Sonderhofen. Dort heißt es Kraft tanken für die Abendetappe, die über Weikersheim – mitsamt einer Kontrolle direkt vor dem gleichnamigen Schloss – zurück nach Rothenburg ob der Tauber führt.

22 Röhrl Klassik 2023 Tag 2 – Etappe 3





Fisch und Fleisch - Kloster und Gefängnis: Kloster Ebrach ist beides und sogar auch Stempelstelle bei der 2. Röhrli-Klassik.



Kulinarik und Benzingsprache: Helmut's Hofschänke auf Gut Leimershof empfängt den Röhrli-Klassik-Tross zur Mittagspause.

ETAPPE 3 „AB IN DEN STEIGERWALD“

KLOSTER ODER GEFÄNGNIS? BEIDES!

Der zweite Tag der 2. Röhrli-Klassik gehört dem Steigerwald und der Fränkischen Schweiz. 150 Kilometer ist diese Etappe lang und sie bietet alles: wunderschöne Landschaften, Naturparks und einzigartige Straßenverläufe.

Wieder startet der Rallye-Tross vom malerischen Marktplatz in Rothenburg ob der Tauber aus in Richtung Nordosten. Für die Teilnehmer steigt die Spannung schon nach wenigen Kilometern. Auf dem Flugplatz von Rothenburg dürfen sich die Teams bei einer Parallel-Prüfung auf der Landebahn messen. Danach geht es in den Steigerwald, ein rund 1.200 Quadratkilometer großes Mittelgebirge, das sich in die Regionen Ober-, Unter- und Mittelfranken erstreckt. Es bietet ausgedehnte Waldgebiete und sehenswürdige Kulturlandschaften. Die erste große Stempelstelle wartet in Ebrach, genauer gesagt beim Kloster Ebrach. Das ist zwar immer noch ein Kloster, ein Großteil der Gebäude wurde jedoch umgewidmet und ist heute ein Gefängnis.

Die historischen Porsche machen sich von dort auf den Weg nach Nordosten, verlassen den Steigerwald und nehmen Kurs auf die Fränkische Schweiz. Davor wird der Main wieder überquert und eine Durchfahrtskontrolle im fränkischen Baunach absolviert. Übrigens: Südsee-Feeling in Baunach. Der Südsee – Namensvetter des fernen Urlaubsparadieses – ist ein südlich von Baunach gelegener Baggersee, der, wie viele Baggerseen im Maintal, durch den Kiesabbau geschaffen wurde. Gespeist wird der See durch das Grundwasser. Es geht wieder über den Main direkt zum Gut Leimershof in „Helmut's Hofschänke“ – genau der passende Ort für die Mittagstrast.

24 Röhrl Klassik 2023 Tag 2 – Etappe 4





*Herrschaftliche Durchfahrtskontrolle:
Schloss Weissenstein im beschaulichen Ort
Pommersfelden*

ETAPPE 4 „FRÄNKISCHE SCHWEIZ UND ZURÜCK“

RALLYE-MEKKA BRUNN EMPFÄNGT DIE RÖHRL-KLASSIK

Auf der 4. Etappe erweist die Röhrl-Klassik einem großen Rallye-Ort die Ehre. Das fränkische Brunn ist gern gesehener Ort im Rallye-Kalender. Warum? Weil das Publikum hier so zahlreich an die Strecke strömt wie fast nirgendwo. Ganz bestimmt auch bei der Röhrl-Klassik.



*Brunn kennt Rallye – Rallye kennt Brunn:
Die Röhrl-Klassik macht Station im fränki-
schen Rallye-Mekka – sehr zur Freude der
Teams und Fans.*



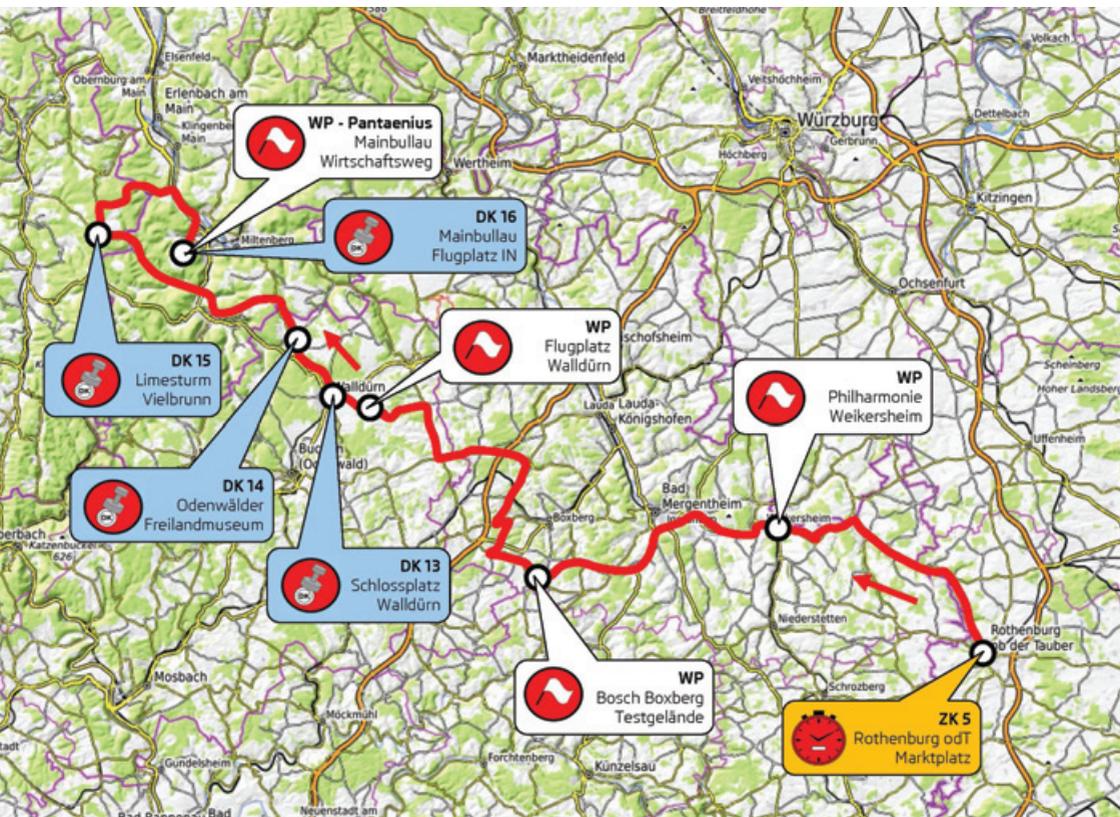
*Hält die schönsten Momente mit ihrem
Know-how und ihrer Kamera fest: Lena
Willgalis, eine von drei Top-Fotografen bei
der 2. Röhrl-Klassik.*

Gut, dass die Glieder gestärkt sind und die Teams wieder Kraft geschöpft haben, denn es geht nicht nur in die Fränkische Schweiz, es geht nach Brunn! Bei wem es bei dem Ortsnamen Brunn nicht gleich Klick macht: Brunn war schon mehr als 30 Mal Station für die Rallye Fränkische Schweiz. Der Ort ist vollkommen verrückt auf Rallye und noch mehr auf Walter Röhrl. Der wird zum ersten Mal dort sein und sicher vor großer Kulisse gefeiert werden, zumal alljährlich im Oktober zur nationalen Rallye bereits an die 1.000 Fans nach Brunn pilgern.

Dazu muss man wissen: Michael Bayer aus dem Orga-Team stammt aus der Nähe von Brunn. Er ist für die liebevolle Gestaltung dieses Programmheftes verantwortlich und ist

ein langjähriger Rallye-Weggefährte von Peter Göbel.

Nach Brunn ist vor der malerischen Fränkischen Schweiz. Es geht vorbei an den typischen Berg- und Hügellandschaften und markanten Felsformationen in Richtung Etappenziel Rothenburg ob der Tauber. Davor steht noch die Stempelstelle samt Wertungsprüfung am Schloss Weissenstein in Pommersfelden auf dem Plan, ebenso der Besuch des Marktplatzes von Höchststadt. Am Ziel in Rothenburg wartet dann bereits die nächste schöne Überraschung auf Teilnehmer und Fans: Die Stadt Rothenburg ob der Tauber veranstaltet die Klassik Night und macht den Zieleinlauf am Marktplatz zur Partymeile mit Essen, Trinken und Musik.





Willkommen zur besonderen Mittagspause auf dem Flugplatz von Mainbullau: Die Autos parken auf der Landebahn, die Teams speisen vor dem Hangar mit Blick auf das rollende Museum.



Parallelprüfungen – wie hier bei der Premiere in 2022 – rufen Begeisterung hervor. Deshalb dürfen sie bei der 2. Röhr-Klassik nicht fehlen.



Ohne ihn geht es nicht – vor allem, wenn es technische Probleme gibt. Der AvD ist ein treuer Partner und steht den Teams auch bei 2. Röhr-Klassik mit Rat und Tat zur Seite.

ETAPPE 5 „IN DEN ODENWALD“

ES WIRD STEIL UND PARALLEL - UND ES GEHT KURZ NACH HESSEN

Tag 3 der Röhr-Klassik und es ist nicht übertrieben, wenn man für den heutigen Tag das Motto ausgibt: ‚Ein Highlight jagt das andere‘. Auf den insgesamt 166 Kilometern der 5. Etappe geht es in den Odenwald und in den Spessart – mit einem Mini-Abstecher nach Hessen.

Doch der Reihe nach: Zunächst geht es für die Röhr-Klassik von Rothenburg ob der Tauber in Richtung Westen.

Weikersheim – bereits bei der Abendetappe am ersten Rallye-Tag Station – wird wieder angefahren, diesmal geht es an der Philharmonie mit der Stoppuhr zur Sache. Wenig später folgt ein Boxenstopp in Boxberg. Dort befindet sich die bekannte Teststrecke von Bosch, heute dürfen hier 140 historische Porsche auf das Gelände. Und wie: die dortige Prüfung wird auf dem Test-Oval gefahren, inklusive Steilkurve und erhöhtem Adrenalinpegel.

Und es geht Schlag auf Schlag weiter: Auf dem Flugplatz in Walldürn landen an diesem Tag keine Flugzeuge,

denn auf der Landebahn geht es zur zweiten Parallelprüfung bei dieser Tour.

Der Limes, historischer Grenzwall, der einst das Römische Reich gegen die Germanen gesichert hat, wird Schauplatz einer weiteren Durchfahrtskontrolle. Der Limes-Wachturm bei Vielbrunn steht nicht nur exakt auf der Grenze des einstigen Limes, er markiert an dieser Stelle auch die Landesgrenze zu Hessen. Die Röhr-Klassik ist also in drei Bundesländern am Start: In Bayern, in Baden-Württemberg und eben auch ganz kurz in Hessen. Weiter geht es zum Flugplatz Mainbullau, wo alle Fahrzeuge auf der Landebahn parken, während die Teams sich stärken.





Bei diesen Schildern heißt es: Aufpassen. Insgesamt 19 Wertungsprüfungen und ebenso viele Durchfahrtskontrollen hält die 2. Röhr-Klassik für die 140 Teams bereit.



Ehre, wem Ehre gebührt – Bei der feierlichen Siegerehrung zur 2. Röhr-Klassik gibt es wieder die begehrten Trophäen für Klassen- und Gesamtsiege sowie reichlich Preise.

ETAPPE 6 „VOM SPESSART ZUR GALA“

VON KLEINEN MÄRKTEN UND GROSSEN ZIELEINLÄUFEN

Auf der letzten Etappe der Röhr-Klassik geht es gleich zu Beginn noch einmal parallel zur Sache – und dann wird es wieder einzigartig in Sachen Landschaft und Fahrspaß. Von Mainbullau zum Zielort Rothenburg ob der Tauber sind es 128 Kilometer. Genug Zeit also, um nochmal wunderschöne Landschaften und Ortschaften zu genießen.

Noch nicht genug der Pffiffigkeit eines Peter Göbel und seines Orga-Teams: Eben noch beschauliche Mittagsrast und dann an selber Stelle gleich eine Parallelprüfung für die Teams. Es bleibt also kaum Zeit, es sich mit Roadbook auf dem Beifahrersitz bequem zu machen. Danach geht es nach Miltenberg zu einer Durchfahrtskontrolle auf dem historischen Marktplatz mit einer sehr engen und spektakulären Zufahrt. Eine weitere Durchfahrtskontrolle erwartet die Teams in Tauberbischofsheim, der Fecht-Hochburg Deutschlands. Auch dort gibt es den Stempel auf dem Marktplatz. Das Besondere: Die Macher des zeitgleich stattfindenden

Kunsthändler-Marktes schieben sogar ihre Stände für die historischen Porsche etwas auseinander.

Vor dem großen Zieleinlauf in Rothenburg ob der Tauber warten noch zwei Wertungsprüfungen auf die Teams. In Rothenburg ob der Tauber angekommen, schwenkt kein Geringerer als Oberbürgermeister Dr. Markus Naser die Zielflagge. Während beim Orga-Team dann die Ergebnis-Drähte heiß laufen, können sich die Teams für die abendliche Rallye-Gala in der Reichsstadthalle fein machen. Dort findet dann das große Finale der 2. Röhr-Klassik statt.



DELIUS KLASING

PORSCHE
KLASSIK

... wir danken allen Sponsoren, Partnern und Unterstützern ...



Automobilclub
von Deutschland

Sinn

SPEZIALUHREN

PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER

DJE
KAPITAL AG

MOSS



Rothenburg
ob der Tauber



CT CLASSIC TRADER

Klingenberg
& Rompel

SONAX®

BRÜCKENBARON

Helmut's
Hofschänke

Flugsportclub
Miltenberg EDFU



plus+rallye®

WERBESTUDIO
BAYER



ALLE PORSCHE - ALLE TEAMS

PORSCHE-PARADE AN MAIN UND TAUBER

Bei der zweiten Auflage der Röhrli-Klassik sind es 140 historische Porsche, die auf die rund 750 Kilometer lange Strecke gehen. Wie soll man da den Überblick behalten, welches Modell da gerade eine Wertungsprüfung oder Durchfahrtskontrolle passiert. Kein Problem: Wir haben alle wichtigen Infos zu jedem Fahrzeug und jedem Team – sortiert nach Startnummern.



1

WALTER RÖHRL (D) RAFAEL DIEZ (E)

PORSCHE 993 Turbo (1997)

Zu ihm ist eigentlich schon alles gesagt: Nicht nur was seine Körpergröße betrifft, ist Walter Röhrl einer der größten Rallye-Fahrer aller Zeiten. Mit seiner Passion und seinen Erfolgen hat er Spuren in der Rallye-Geschichte hinterlassen. Von 1973 bis 1987 war er als Rallyeprofis aktiv und wurde in dieser Zeit 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). Außer bei Läufen zur internationalen Rallyeweltmeisterschaft ging Röhrl noch bei Rundkursrennen 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, im Jahr 1988. Seit dieser Zeit arbeitet er mit Porsche zusammen. Er ist Markenrepräsentant und Versuchsfahrer der Zuffenhausener Sportwagenbauer – und er 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 Röhrl-Klassik und geht in einem Porsche 993 Turbo mit der Startnummer 1 an den Start.





2

Porsche 911 Speedster (1992)

Dr. Lutz Rathenow (D)
Manfred Geisler (D)



3

Mahlberg
Porsche 356 Carrera 1500 GS (1955)

Udo Mahlberg (D)
Wolfgang Brenig (D)



4

Porsche 911 (1976)

Norbert Schrader (D)
Ralf Schönfelder (USA)



5

Porsche 356 BT6 Super 90 Cabrio (1962)

Harald Tebbenhoff (D)
Elke Tangemann-Tebbenhoff (D)



6

Porsche 914/6 GT SUNOCO (1971)

Karsten Alexander Helber (D)
Timo Daniel Donati (D)



7

Schneider-Racing
Porsche 911 2.8 RSR (1973)

Horst-Manuel Schneider (CH)
Manuel Schneider (CH)



8

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

PORSCHE 911 SC/RS (NACHBAU VON 1979)

Ein Kind des Nordens trifft auf den Charme Nordbayerns. Hinnerk Schönemann ist 1974 in Rostock geboren. Die Heimat des bekannten Schauspielers ist die Mecklenburgische Seenplatte und damit die Region der 1. Röhrl-Klassik. Schönemann war bei der ersten Auflage dabei – und er war begeistert. Und zwar so sehr, dass er sich die zweite Ausgabe im Süden nicht entgehen lassen will. 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 seinen Rollen erstmals auch die Regie übernommen.

Wie alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilt Schönemann seine Begeisterung zu historischen Automobilen! Zwar nennt er noch keinen historischen Porsche 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. Schönemann geht mit seiner Frau in einem Porsche 911 SC/RS Nachbau von 1979 an den Start der 2. Röhrl-Klassik.





9

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



10

Porsche 911 Carrera Cabrio (1985)
Klaus Dietzler (D)
Udo Gerber (D)



11

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



12

GHG
Porsche 356 A Cabrio (1956)
Phillip Püttmann (D)
Dr. Michael Püttmann (D)



13

Team Ande Votteler & Friends
Porsche 356 Speedster (1958)
Markus Stather (D)
Andreas Krone (D)



14

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



15

Porsche 356 A Coupé (1954)Frank Herr (D)
Mario Hering (D)

16

Porsche 356 A Coupé (1959)Team Ande Votteler & Friends
Dennis Kissling (D)
Tanja Seiffert (D)

17

Porsche 356 SC Coupé (1964)Frank Schmenn (D)
Ralf Menk (D)

18

Rajah

Porsche 964 Cabrio (1993)Praba Thiagarajah (MYS)
Deva Thiagarajah (MYS)

19

Porsche 956 B Coupé (1960)Team Ande Votteler & Friends
Dr. Arne Brensell (D)
Dr. Mandy Brensell (D)

20

RAMC Nördlingen

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



21

Team Ande Votteler & Friends
Porsche 356 C (1965)
Bernd Müller (D)
Ute Müller (D)



22

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



23

Porsche 924 S (1998)
Michael Bodemer (D)
Nicole Bodemer (D)



24

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



25

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



26

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



27

Porsche 944 Coupé (1983)Hans-Hermann Zabel (D)
Henrik Dekker (NL)

28

Team Stabra

Porsche 928 (1987)Dennis Mangelsdorf (D)
Nancy Mangelsdorf (D)

29

Porsche 356 A Coupé (1959)Oliver Berndt (D)
Clara Berndt (D)

30

Klos Motorentechnik

Porsche 911 G-Modell (1984)Bernd Klos (D)
Birgit Klos (D)

31

Porsche 911 Coupé (1969)Axel Ernst (D)
Laurenz Wiesenhöfer (D)

32

Klos Motorentechnik

Porsche 993 Carrera Cabrio (1996)Oliver Czerny (D)
Moritz von Bülow (D)



33

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



34

Klos Motorentechnik
Porsche 911 S Coupé (1973)
Christian Czerny (D)
Dagmar Maya Hahn (D)



35

Team David Finest Sportscars
Porsche 964 Cabrio (1990)
Oliver Forsthövel (D)
Benjamin David (D)



36

Klos Motorentechnik
Porsche 964 Carrera 4 (1991)
Niklas Czerny (D)
Florentina Czerny (D)



37

Porsche 911 2.2 T (1971)
Kiko Pfau (D)
Marion Pfau (D)



38

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



39

Porsche 911 S Coupé (1975)Dr. Meik Vahl (D)
Nicole Seissler (D)

40

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

41

Porsche 911 SC (1983)8427
Monica Widmer (CH)
Marcel Girod (CH)

42

Porsche 911 Coupé (1989)Care4smile
Dr. Gerhardus Kreyenborg (D)
Philip Kreyenborg (D)

43

Porsche 911 3.2 Targa (1985)Michael Pabst (D)
Nicoletta Pabst (D)

44

Porsche 914/6 GT (1970)Gerhard Finster (D)
Verena Finster (D)



45

Porsche 356 C GT (1964)
Peter Aeschbacher (CH)
Marianne Aeschbacher (CH)



46

Porsche 964 RS NGT (1991)
Siegfried Käser (D)
Barbara Käser (D)



47

Porsche 964 Carrera 2 (1991)
Andreas Henning (D)
Max Geldschläger (D)



48

Weserbergland Jungs
Porsche 964 Carrera 4 (1990)
Martin Czudnochowski (D)
Daniel Mrohs (D)



49

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



50

Porsche 964 Speedster (1993)
Jochen Leßmann (D)
Marcel Leßmann (D)



51

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



52

Let's have fun
Porsche 911 T Targa (1972)
Marko Plischkaner (D)
Wolfram Kraeplin (D)



53

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



54

Let's have fun
Porsche 911 Carrera 3.2 WTL Targa (1985)
Julia Kraeplin (D)
Lea Plischkaner (D)



55

Porsche 911 SC 3.0 (1980)
Klaus Hartjen (D)
Dorte Hartjen (D)



56

Let's have fun
Porsche 911 Coupé (1987)
Thomas Hinz (D)
Mirko Roßkamp (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 PRIIPs-KID, bevor Sie eine endgültige Anlageentscheidung treffen. Darin sind auch die ausführlichen Informationen zu Chancen und Risiken enthalten. 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.



57

Porsche 911 Cabrio (1988)

Martin Albair (D)
Sven Kuch (D)



58

Porsche 911 bb Carrera Turbo Targa (1985)

Let's have fun
Dr. Hinrich Mählmann (D)
Matthias Esdar (D)



59

Porsche 959 S (1988)

Heinz Schmersal (D)
Dirk Wülfing (D)



60

Porsche 356 A Carrera 1500 GS (1955)

Badener Freunde
Dr. Manfred Knerr (D)
Franz Puls (D)



61

Porsche 964 Carrera 4 (1990)

964 Hanstedt
Michael Strehlow (D)
Tanja Walter (D)



62

Porsche 964 Carrera 2 Targa (1990)

Badener Freunde
Stefan Drechsle (D)
Stefanie Drechsle (D)



NS ▽	ト	Abzweigung
FW ▽	Y	Verzweigung
交 ▽	左	路口
交 ▽	直	
交 ▽		

VERFAHRENE SITUATION?

Wählen Sie den richtigen Partner an Ihrer Seite. Im Risikomanagement für anspruchsvolle Unternehmen und Privatpersonen wissen wir seit 1899, wo es langgeht.



pantaenius.eu

PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER



63

von Poll Immobilien
Porsche 911 (1977)
Mirko Roloff-Ostergaard (D)
Carmen Roloff (D)



64

Badener Freunde
Porsche 964 Carrera 2 Cabrio (1991)
Roland Kutzner (D)
Stefan Kutzner (D)



65

Porsche Garage
Porsche 911 (1970)
Jürgen Schneider (D)
Elke Schneider (D)



66

Badener Freunde
Porsche 993 Cabrio (1994)
Thomas Bernhard (D)
Thomas Martin (D)



67

Scuderia C.R.K.
Porsche 928 S4 (1988)
Carsten R. Kulbe (D)
Peter von Philipsborn (D)



68

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

EUROPAS OLD- & YOUNGTIMER MARKT.

WWW.CLASSIC-TRADER.COM

 INSPECTIONS
**GUTACHTEN
AUF KNOPF-
DRUCK**
www.ct-inspections.com

 WARRANTY
**FAHRZEUGE
MIT
GARANTIE**
www.ct-warranty.com



VERKAUFEN



KAUFEN





69

Porsche 911 Carrera Coupé (1983)Nils Oppermann (D)
Mona Pucher (D)

70

Porsche 911 E 2.4 Targa (1973)Stefan Schmitz (D)
Karen Schmitz (D)

71

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

72

Porsche 964 Carrera 2 Coupé (1992)Team MBS
Stefan Bürth (D)
Gabriele Lieb (D)

73

Porsche 911 Carrera Speedster (1989)Team Lörz
Thomas Lörz (D)
Evelin Lörz (D)

74

Porsche 964 Cabrio (1990)Inga Bauer (D)
Thomas Hummel (D)



NACHHALTIGE PRINTTEXTILIEN DANK **SUSTAINATEX OCEAN**



Vollständig recycelte, bedruckbare Rohware – und das sogar mit einem Anteil an Meeresplastik. Diesen wichtigen Vorsprung in Sachen Umweltschutz möchte die Firma MOSS im weltweiten Wettbewerb an seine Kunden weitergeben. Nachhaltige Lösungen im Blick, konnte man mit der **SEAQUAL INITIATIVE** einen starken Partner gewinnen. Diese verarbeitet Meeresplastik und anderen Plastikmüll zu neuen Rohstoffen, welche dann in dem exklusiv bei MOSS erhältlichen Bedruckstoff verwendet werden.

SustainaTex Ocean enthält 62% SEAQUAL® YARN und einen Restanteil aus recyceltem Polyester - umweltfreundlich, nachhaltig und klimaneutral für Messe, Event und Retail. Hierfür wurde MOSS im März 2023 mit dem 1. Platz des

IFES Development + Innovation Award (IDIA) ausgezeichnet, mit dem außergewöhnliche Produkte und Hersteller hinsichtlich Design, Innovation und Nachhaltigkeit hervorgehoben werden.





75

Porsche 944 Cabriolet (1990)Kim Baarspul (NL)
Frank Tosch (D)

76

**Targa on Tour
Porsche 911 Targa (1983)**Bernd Wuttke (D)
Stephan Wuttke (D)

77

GHG

Porsche 911 S Targa (1973)Thomas Rippert (D)
Henrik Rippert (D))

78

Porsche 993 Turbo (1997)Dr. Harald Gerd Meyer (D)
Karin Meyer (D)

79

GHG

Porsche 911 Coupé (1977)Dr. Gereon Wischerhoff (D)
Dr. Dirk Haderlein (D)

80

Squadra Heizer Monkeys

Porsche 964 Carrera 2 Coupé (1993)Joseph Kotrie-Monson (GB)
Erik McNeil (D)



JAHRESWAGEN VON 1969

HAUPTUNTERSUCHUNG FÜR YOUNG- UND OLDTIMER



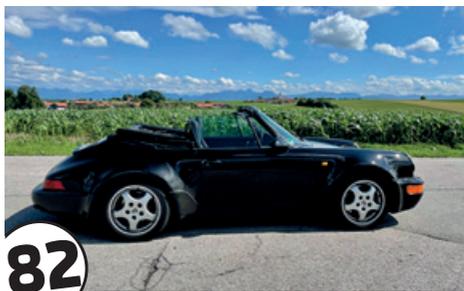
Jetzt QR-Code scannen und
HU-Termin online vereinbaren
oder einfach vorbeikommen.
www.tuvsud.com/hu-termin

Wir freuen uns auf Sie!



81

Bamberger Fregger
Porsche 993 Carrera S (1997)
Gerd Hofmann (D)
Christina Hofmann (D)



82

Porsche 964 Carrera 2 Cabrio WTL (1992)
Maximilian Stappenbeck (D)
Wilfried Ott (D)



83

GHG
Porsche 911 Targa (1970)
Eckhard Südmerzen (D)
Thomas Steinmann (D)



84

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



85

Squadra Ringazzi
Porsche 911 3.2 Cabriolet (1987)
Liam Kotrie (GB)
Macartan McCague (IRE)



86

Porsche 911 G-Modell Coupé (1989)
Peter Kaschenreuther (D)
Rita Kaschenreuther (D)



**„Außer mir macht im Norden
nur noch einer Druck!“**

Wir wissen nicht, wer Ihnen den Druck macht,
aber wenn Sie von der Visitenkarte bis zum Megalight
perfekte Ergebnisse brauchen, fragen Sie uns.

Denn wenn es um Druck geht, sind wir im Norden
Ihr kompetenter Ansprechpartner.

Tel: (040) 450 32 4-0 · info@klingenberg-rompel.de

**Klingenberg
& Rompel**

Den Druck machen wir.



87

Porsche 356 Cabrio (1960)Friedrich Ströbel (D)
Hildegard Ströbel (D)

88

Porsche 964 Carrera 4 Cabrio (1991)René Alder (CH)
Marcel Müller (CH)

89

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

90

Porsche 911T 2.4 Coupe (1973)Squadra Renegade Racing
Joseph Howard (GB)
Josh Morris (GB)

91

Porsche 911 Turbo Coupé (1985)Horst Platzhoff (D)
Ulrike Platzhoff (D)

92

Porsche 964 Coupé (1990)Armin Heini (CH)
Susanne Heini (CH)



93

Porsche 911 SC (1983)
Erwin Christofori (D)
Lorenz Christofori (D)



94

Pfaff-Singer & Marquardt-Team
Porsche 911 SC Coupé (1987)
Dr. Malte Marquardt (D)
Georg Günther (D)



95

Porsche 911 Coupé (1985)
Dr. Jörg Pfisterer (D)
Petra Pfisterer (D)



96

Team Velocity
Porsche 944 S2 Targa (1989)
Holger Knaup (D)
Axel Bolten (D)



97

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



98

GHG
Porsche 911 S (1974)
Jürgen Budde (D)
Laureen Budde (D)



99

Team Gute Geister
Porsche 993 Carrera 2 Coupé (1994)
Thomas Kümpel (D)
Darja Kümpel (D)



100

Team Fred
Porsche 911 SC 3.0 Coupé (1980)
Jens Bummel (D)
Claudia Jacob (D)



101

Porsche 356 C (1964)
Eckhardt Gieseemann (D)
Felix Gieseemann (D)



102

Porsche 944 Turbo S (1990)
Fritz Erath (CH)
Basil Erath (CH)



103

Let's have fun
Porsche 993 Carrera 4 Cabrio (1996)
Marius Seppmann (D)
Thoralf Volkens (D)



104

Porsche 944 Targa (1983)
Armin Rössner (D)
Christian Teschke (D)



105

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



106

Porsche 911 Carrera 2,7 (1974)
Andreas Gembiak (D)
Jutta Lafond (D)



107

HRRT
Porsche 911 SC Cabrio (1983)
Michael Iwanek (D)
Rainer Greubel (D)



108

Karosserie Müller Classics
Porsche 911 ST (1984)
Sven Müller (D)
Elke Schäddele (D)



109

The Good Ride
Porsche 924 Martini (1984)
Dr. Götz Geiges (D)
Anja Bischof (D)



110

Porsche 356 B 1600 Autobahnpolizei (1960)
Prof. Dr. Jürgen Wettke (D)
Prof. Dr. Sönke Frey (D)



111

Porsche Club Heilbronn-Hohenlohe
Porsche 356 SC Coupé (1964)
Dr. Sven Hanselmann (D)
Uwe Horvath (D)



112

The Good Ride
Porsche 993 Cabrio (1996)
Thomas Ammann (D)
Judith Kramer (D)



113

Nord-Ostsee-Classics
Porsche 911 SC Targa (1979)
Gerd Lambert (D)
Michael Loerke (D)



114

Porsche 968 Coupé (1992)
Bettina Delpiano (D)
Martin Delpiano-Weber (D)



115

Porsche 964 Speedster (1993)
Jochen Göbel (D)
Heike Kulhavy (D)



116

Porsche 964 Targa (1991)
Hans Ley (D)
Philipp Ley (D)

UNBEKANNTE PORSCHE



LIMITIERT auf
2.000 Exemplare

€ 148,- [D]
ISBN 978-3-667-12263-6

In diesem Buch wird das Unmögliche möglich: ein Blick auf noch nie gesehene Porsche. Nach dem überwältigenden Erfolg der Erstausgabe folgt jetzt die limitierte und signierte Sonderausgabe. Das Buch wird um zwei zusätzliche brandneue Modelle ergänzt und erscheint im vergrößerten Format. Zusammen mit zwei hochwertigen Kunstdrucken präsentiert sich diese Edition im edlen Schuber. Was bleibt, sind die faszinierenden Fotografien von Stefan Bogner. Jan Baedeker hat die Entstehungsgeschichte eines jeden Modells aufgezeichnet.

PURISTISCHER SPORTWAGEN



LIMITIERT auf
1.550 Exemplare

€ 148,- [D]
ISBN 978-3-667-11979-7

Mit dem 1500 Spyder begann Porsche 1953 speziell für den Rennsport konzipierte Fahrzeuge zu bauen. Drei Jahre später erzielte Umberto Maglioli bei der Targa Florio den ersten Motorsport-Gesamtsieg. Gebaut wurden bis 1957 nur etwas über 100 Exemplare, was ihn zu einem der teuersten Porsche macht. Dazu trägt nicht zuletzt sein berühmtester Besitzer bei: James Dean. In dieser edlen Box fängt Stefan Bogner die zeitlos-schlichte Formensprache des Spyders ein und dokumentiert einige der seltenen Originale in einem großformatigen Bildband.



117

Porsche 993 Coupé (1996)Patrick Schneider (D)
Eveline Lydorf-Schneider (D)

118

Sporthodontics

Porsche 964 Carrera 2 Cabrio (1993)Dr. Stephan Pies (D)
Dr. Beate Pies (D)

119

Porsche 993 Turbo (1997)Florian Ch. Wagner (CH)
Silvia Wagner (CH)

120

Porsche 993 Turbo (1997)Dieter Hegele (D)
Mike Winter (D)

121

Porsche 964 Carrera 2 Coupé (1990)Gerhard Kilian (D)
Brigitte Kilian (D)

122

Porscheclub KAZ

Porsche 964 Carrera 2 (1990)Thomas Richter (D)
Marion Guthier (D)

BARON.ESS & HEIMATSCHMANKERL



Ein Ausflug nach Franken in die Genusswelt im Brückenbaron – was für eine motivierende Idee. Abseits vom Trubel Halt machen und spontan im Heimatschmankerl einkehren oder am Abend im Menürestaurant Baron.ess die kreativen Ideen der Feinschmeckerküche genießen. Das wird ein Tag!



BRÜCKENBARON

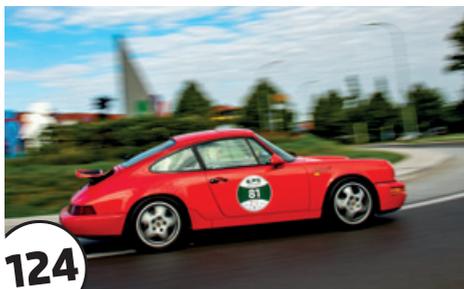
Das Premium-Eventdorf

Bolzhausen | 09337 996899

News auf www.brueckenbaron.com, Insta & Facebook



123

Porsche 911 Carrera (1987)Dr. Joachim Schroff (D)
Rita Schroff (D)

124

Porsche 964 (1993)Manfred Lindig (D)
Barbara Lindig (D)

125

Porsche 911 Targa (1987)Dietmar Möckl (D)
Harald Möckl (D)

126

Porsche 993 Carrera Cabrio 2 (1994)Matthias Reiß (D)
Ulrike Scheuermann (D)

127

Porsche 911 Turbo Cabrio (1989)Uwe Harnisch (D)
Niko Harnisch (D)

128

Porsche 911 Speedster (1989)Thomas Böckeler (D)
Maximilian Gerth (D)

Flugplatz
Giebelstadt



BEI UNS
fliegen
SIE RICHTIG!



BUSINESSAIRPORT DER REGION
www.flugplatz-giebelstadt.de



129

Team Norisring
Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé (1983)
 Wolfgang Schlosser (D)
 Stefan Schlosser (D)



130

Porsche 928 (1990)
 Heinrich Gropper (D)
 Kurt Glock (D)



131

Porsche 356 SC Coupé (1964)
 Marko Schmidt (D)
 Kathrin Schürmann (D)



132

Porsche 944 S2 Targa (1990)
 Johannes Wrede (D)
 Ulrike Wrede (D)



133

Porsche 928 (1979)
 Martin Oszter (D)
 Gregor Heller (D)



134

Porsche 911 SC 3.0 Coupé (1981)
 Wolfgang Weileder (D)
 Ulrike Weileder (D)

plus+rallye®

RALLYE DURCH DAS LAND DER 1000 BERGE

Sauerland-Klassik

28. - 30. September 2023



5.

Sinn
SPEZIALUHREN

WP

H&R
Das Fahrwerk!

GROSCHKE
IMMOBILIEN

KIRCHHOFF
AUTOMOTIVE

BRUSE

AvD
Automobilclub
von Deutschland

Zetste Mobile
Klassiker & Zubehör

SAUERLANDER AUKTIONSHAUS
Alle Vahmaschine

SAUERLAND
INITIATIV

MOSS

www.sauerland-klassik.de



135

Porsche 911 Cabrio WTL Carrera 2 (1993)Peter Soldenhoff (CH)
Nathalie Schenkel (CH)

136

Porsche 356 BT6 Cabrio (1962)Axel Pape (D)
Kerstin Pape (D)

137

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio (1987)Hans-Jürgen Rath (D)
Sebastian Rath (D)

138

Porsche 911 S Targa (1976)Markus Karl Terhardt (D)
Beate Terhardt (D)

139

Porsche 911 Carrera Coupé (1985)Delius Klasing
Konrad Delius (D)
Michael Rzesnitzek (D)

140

Porsche 911 Carrera Speedster (1988)Richard Oetker (D)
Silvia Pedretti (D)



Ihre Oldtimer
Spezialisten mit
über 30 Jahren
Erfahrung im
Münchner
Süden.

Klos Motorentechnik

Markenunabhängig und auf höchstem Niveau bieten wir das gesamte Programm einer Full-Service Werkstatt für klassische Automobile.

Restauration

- Teil-, Stufen- und Vollrestaurationen
- Ersatzteilbeschaffung

Wartung

- Lackierarbeiten
- Motorüberholung
- Innenausstattung

Wir suchen noch einen weiteren KfZ Meister für unsere Werkstatt!

✓ Vollzeit & unbefristet

✓ Attraktive Vergütung mit Erfolgsbeteiligung

☎ +49 (0) 89 361 29 69

🖱 www.klos-motorentechnik.de



Raiffeisenallee 15, 82041 Oberhaching

WOW!
YES!
→

**DAS TEAM DER VILLA MITTERMEIER SUCHT DICH
ZUM NÄCHSTMÖGLICHEN ZEITPUNKT ALS:**

CHEF DE PARTIE / SOUS CHEF (m/w/d)

CHEF DE RANG (m/w/d)

WAS MUSS
← ICH TUN?

FRONT OFFICE LEITUNG (m/w/d)

FRONT OFFICE ASSISTANT (m/w/d)

ES ERWARTET DICH ...

... ein junges, motiviertes Team und
viele spannende Aufgaben

←
DAS WÄRS!
😊

WIR BIETEN DIR ...

... ein auf Dich zugeschnittenes Gehalts-Modell
... ein faires und niveauvolles Arbeitsumfeld
... attraktive Weiterbildungsmöglichkeiten
... die Möglichkeit an einmaligen Projekten mitzuwirken
... die Möglichkeit, Deine Ideen mit einzubringen
... ein Mitarbeiter-Benefitprogramm

SUPER
GERNE!
→

Bitte sende uns Deine Bewerbungsunterlagen
(gerne per Mail oder als Online-Bewerbung)

Ansprechpartnerin: Angelika Hofmann
E-Mail: angelika.hofmann@mittermeiershospitality.com



PORSCHE TYPEN AUF 2. RÖHRL-KLASSIK

CHARAKTERSTARKE TYPEN

Alles Porsche oder was? Ja schon, aber die unterscheiden sich teils enorm voneinander. Was fährt denn da genau vorbei. Was zeichnet bestimmte Porsche Modelle aus? Unser Typenlexikon klärt auf.

Da kann man schon mal den Überblick verlieren, wenn 140 historische Porsche an einem vorbeifahren – einer interessanter als der andere. Auch die 2. Röhrl-Klassik ist eine Oldtimerveranstaltung für klassische Porsche mit luftgekühlten Boxermotoren oder mit wassergekühlten Frontmotoren plus Getriebe an der Hinterachse (Transaxle-Prinzip). 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.

Das Zahlenspiel begann am 21. August 1930 mit der Nummer 1: Das war eine Konstruktions-skizze für eine „Kurbelwelle samt Details (Hes-

selmannmotor)“, entwickelt von Ferdinand Porsche, damals selbständiger Unternehmer und Inhaber eines Konstruktionsbüros. 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 Zuffenhau-

sen gebaute 356 ein Exportschlager 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 „Fal-

tenbälgen“ 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 Audimotor), gebaut von Porsche im ehemaligen NSU-Werk in Neckarsulm. Diese Melange macht schnell klar: Die Fans fremdeln mal wieder anfangs mit dem neuen Volksporsche, 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 hinreißend 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 Porschestes teuerstem Werbegeschenk. 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! Die sportlichere Variante 959 S gibt es sogar nur 31 Mal.

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 Porschestes Dauerbrenner in die 1990er Jahre. Und wer das möchte, der kann das mit Allradantrieb tun. Turbomo-

toren 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 nicken 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 Turboteknik 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



NACH 25 JAHREN HAT PETER GÖBEL
ÜBER 40.000 ROADBOOK-KILOMETER GEPLANT UND GESCHRIEBEN

EINMAL UM DIE GANZE WELT

Peter Göbel ist wieder zurück. Er ist genau dort angekommen, wo er vor 25 Jahren gestartet ist. Zumindest theoretisch und in gewisser Weise auch in der Realität. Als er 1999 zum ersten Mal losgefahren ist, hat er nicht einmal im Traum daran gedacht, dass er 25 Jahre später wieder am Ausgangspunkt ist. Doch von vorne.



Das erste Roadbook, für das der mittlerweile 5-fache Deutsche Rallye-meister und Beifahrer auf dem heißen Sitz von Matthias Kahle verantwortlich war, hat er für die Silvretta-Classic im österreichischen Montafon geschrieben. Das war 1999. Exakt 458,89 Kilometer lang war die Strecke, das 97-seitige Roadbook beinhaltete neben den obligatorischen Chinesenzeichen auch Skizzen des Starts und der Wertungsprüfungen. Es folgten Aufschriebe und Streckenerklärungen für Rallyetrainings, Fahrzeug-Präsentationen von VW und Skoda, private Ausfahrten und Aufzeichnungen für geeignete Test- und Verbrauchs-Strecken für Auto-Zeitschriften.

Auch als Copilot hat Peter Göbel viel Erfahrung gesammelt. Mit Matthias Kahle und Skoda Deutschland war er 5x Deutscher Rallyemeister.



Streckensuche, Streckenabfahrt und Roadbook-Kontrolle in den französischen Seealpen. Das Roadbook der AvD-Histo-Monte ist knapp 2000 Kilometer lang, für die Vorarbeiten sind dazu fast 30000 Kilometer nötig.

Die 5.000-Kilometer-Marke knackte Göbel im Sommer 2005: Bei der Sachsen-Classic rund um Zwickau waren es 5.089,13 km und bis dahin nicht weniger als 1.134 Roadbook-Seiten, die liebevoll und detailliert gestaltet im Format A4 und später auch A5 zu Bibeln vieler Beifahrerinnen und Beifahrer geworden sind. Wie geht Göbel an ein Roadbook-Projekt heran? Die Sollzeit- oder Wertungs-Prüfungen sind neben den zahlreichen Durchfahrtskontrollen das Salz in der Suppe einer Oldtimer-Rallye. Davor und danach folgen die Teilnehmer der Route, sozusagen als Verbindungsetappe zwischen den geplanten Stationen der Veranstaltung.

Für 700 km Roadbook absolvieren Göbel und sein Team immerhin rund 10.000 Kilometer. „Darunter schaffen wir das kaum“, so Göbel. „Zuerst suchen wir uns die Eckpunkte eines

jeden Tages, das sind in der Regel die Mittags- oder Abendpausen. Dazwischen dürfen wir kreativ sein, recherchieren nach schmucken Ortschaften und Marktplätzen entlang der gedachten Linie der Etappenziele und wir nehmen dann Kontakt auf mit den Verantwortlichen der Stadt oder den Tourismus-Behörden.“ Den Rest – und der ist nicht zu unterschätzen – suchen sich die Macher von Plusralley auf einer einfachen Landkarte. „Noch immer ist dies das beste Mittel, um nach schönen Straßen zu suchen. Wälder, Wiesen, Seen, Serpentinien und Sehenswürdigkeiten sind fast immer verzeichnet. Unsere Aufgabe ist es, alles ideal miteinander zu verbinden.

Berausende Landschaften und schöne Ortsdurchfahrten sind das eine. Der andere wichtige Teil sind die Wertungsprüfungen. Hier war Gö-

bel schon immer ein Fachmann – und kreativ. Denn er entwickelt die sportlichen Herausforderungen von Oldtimerveranstaltungen immer weiter. Einen Standard gesetzt hat Göbel mit „seinen“ grünen Rallyeschildern, die auf der Strecke „geheime Wertungsprüfungen“ ankündigen, die nicht im Roadbook verzeichnet sind. Heute nutzen alle namhaften Events diese Beschilderungen.

Oder die „Blaue Pylone“, die spontan auf der Strecke oder sogar in Wertungsprüfungen auftauchen kann. Die Regel ist denkbar einfach: an einer blauen Pylone fährt man immer links vorbei. Klingt einfach, doch die Aufregung steht der Umsetzung oft im Wege. „Wer auf der falschen Seite an der blauen Pylone vorbeifährt, bekommt ein paar Punkte aufs Konto. Aber nicht so viel, dass ein Team hinterher sauer auf uns ist, denn



Hindernisse gibt es viele. Auch eine Herde Kühe, die allerdings nur für einen kurzen Moment die Weiterfahrt verhindert.

Willkommener Stopp an der passenden Location: an der „Röhrli-Mauer“ oberhalb von San Remo hält man gerne. Die AvD-Histo-Monte führte exakt hier vorbei. Weltmeister Röhrli stoppte natürlich auch vor seiner „eigenen“ Mauer.

diese Feinheit soll nur den Spaß an einer solchen Veranstaltung erhöhen“, so Göbel. Er hat die „Blaue Pylone“ sogar beim Marken- und Patentamt eintragen lassen. „Andere Veranstalter können sich ja auch etwas einfallen lassen“, sagt er.

Für die 1. Röhrli-Klassik hat er sich schon wieder etwas Neues einfallen lassen: Die „Bunte Pylone“. Bei dieser Übung müssen verschiedenfarbige Pylonentore in der vorgegebenen Zeit und Reihenfolge durchfahren werden. „Die Premiere ist sogar besser und reibungsloser verlaufen, als wir das vermutet haben, doch die Resonanz auf eine weitere WP-Variante hat den Teilnehmer sehr gut gefallen“, so Peter Göbel.

Am Ende dieses Jahres wird Peter Göbel auf 70 große und kleine Roadbooks zurückblicken können, die er geplant und realisiert hat. Das kürzeste hat er für eine winzige private Oldtimer-Veranstaltung gezeichnet,



Forstame
Radelübbe
← 1,7 km

Tag	Etappe	km	min	Ø	
1	1	164,19	210	47 km/h	
TC ZK	1	Hamburg Fischauktionshalle	PC DK	3	Neustadt-Glewe Burg IN
Distanz		Richtung	Information	km zu ZK	
Total	Partiell				
76,07	0,82	↑ ↓	Bakendorf	25,97	
122,40	1,32			106	41,79
76,42	0,36	!! ← →	Forstam Radelübbe ← 1,7 km	25,82	
122,96	0,56			107	41,23
76,40	1,98	↑ ↓	Radelübbe	23,85	
126,14	3,18			108	38,05

Genauer geht es nicht: beim Ortsschild war eine Ecke abgebrochen, also rasierte man auch die Skizze für das Roadbook entsprechend.

da waren es tatsächlich nur 1,39 Kilometer. Das Längste ist noch gar nicht so lange her. Die unter seiner Organisation stattfindende AvD-Histo-Monte im Jahr 2022 misst 1.983,60 Kilometer. Und weil es am Ende 330 Seiten im Format A4 geworden sind, musste man die Roadbooks in Band 1 und Band 2 aufteilen. „Ansonsten wäre das Buch so dick und schwer geworden, dass die Beifahrer Knieschmerzen bekommen hätten“, schmunzelt Göbel.

Mit der 2. Röhr-Klassik hat Peter Göbel im wahrsten Sinne die Welt umrundet. Exakt 40.610 Kilometer sind es im Ziel der zweiten Auflage – oder umgerechnet 8050 detaillierte Seiten.

Wenn man die Distanzen mitzählt, die man mit der Streckensuche und Erstellung der einzelnen Roadbooks verbracht hat, sind es locker zehn Mal so viele Kilometer. Für Peter Göbel wird die Sache im Ziel der 2. Röhr-Klassik rund. Denn die erste Rallye an der Seite von Walter Röhr mit der Startnummer 1. „Hier schließt sich der Kreis gleich dreifach. Ich bin nach 25 Jahren Roadbook-Erstellung also endlich wieder zu Hause.“ Und: Walter Röhr startete 1968 zu seiner ersten Rallye. Und zwar bei der Bavaria Rallye in einem Porsche.



Organisation und Planung ist alles. Zusammen mit Jörg Stursberg plante Peter Göbel auch die 1. Röhr Klassik. So wie hier auf dem Flugplatz von Lärz, wo man erstmals die „Bunte Pylone“ ins Reglement aufgenommen hat.



HINTER DEN KULISSEN



Ohne das Plusrallye-Team geht nichts: bei jeder Rallye ist die Mannschaft um Peter Göbel mehr als das Herz der Veranstaltung.



Ein wichtiger Baustein: der Startbogen wird zusammengebaut.



Ruhe vor dem Sturm: die Taschen der Teilnehmer werden bestückt.



Listen über Listen: der Sitzplan für die Gala ist ein Kunstwerk für sich.



Parken nach Anweisung: aus Jux macht das Thomas Windisch auch gerne mal mit rosa Handschuhen.



Ergebnisse und Startlisten: Karola Gräfer veröffentlicht die Gewinner.



Klein aber oho: Karina und Johanna Gumbel waren die jüngsten Helfer der 1. Röhr-Klassik 2022.



Charity Collection

Walter Röhr's einzigartigen Privatfahrzeuge und ausgewählte Rennfahrzeuge in einer hochwertigen Sammleredition im **Maßstab 1:43 und 1:18**. Das ist die Charity Collection von Walter Röhr und car.tima.

Walter Röhr's Idee: Sammlern einzigartige und hochwertige Miniaturen bieten und gleichzeitig etwas Gutes bewirken. Für jedes der limitierten und einzeln nummerierten Modelle der Charity Collection erhält **Main Lichtblick** eine Spende in Höhe von 5 Euro.

car.tima GmbH
Leonberger Str. 91
71292 Frieolzhelm

Telefon: 07044 / 9176914
Email: info@cartima.de

www.cartima.de

IMPRESSUM

Delius Klasing Verlag GmbH
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld
info@delius-klasing.de
Verantwortlich für Events:
Janina Schmitz

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, Peter Göbel

Druck:
Klingenberg + Rompel,
Hamburg



Illustration Titelmotiv:
Uli Ehret

Gestaltung:
Werbestudio Michael Bayer

Fotografie:
Lena Willgalis, McKlein,
Arturo Rivas, Andreas Beyer,
Peter Göbel, Johanna Gumbel,
O. v. Simon, Hardy Mutschler,
Peter Vedder, Josep Autet



DELIUS KLASING

plus+rallye®
OLDTIMER • RALLYE • EVENTS

Für Männer am Drücker.

Modell 910 SRS Schaltradchronograph.



Modell 910 SRS. \varnothing 41,5 mm. Gehäuse aus Edelstahl, poliert/satiniert. Schaltradchronograph, fein veredelt. Uhrmacherisch anspruchsvolle SRS-Chronographenschaltung (Stopp-Rück-Start, auch Flyback oder Rückstellung im Fluge genannt). Doppelte Skala zur Messung von Einheiten pro Stunde (z.B. Kilometer). Deckglas und Sichtboden aus Saphirkristall. Von Hand aufgesetzte Stabappliken. Druckfest bis 10 bar. Unterdrucksicher. **Klassisch-sportliche Eleganz aus Frankfurt am Main.**

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.



Automobilclub
von Deutschland



WELTWEIT
SORGENFREI UNTERWEGS
AUCH MIT IHREM OLDTIMER

AvD HELP PLUS

**Pannenhilfe und
Krankenrücktransport
weltweit für nur**



79 Euro/Jahr