

5.

plus+ rallye®

OLDTIMER · RALLYE · EVENTS

AVD-RÖHRL-KLASSIK

2.-5. September 2026

PROGRAMM



**PORSCHE
KLASSIK**



**AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND**



PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER

Czernys
CLASSIC GARAGE

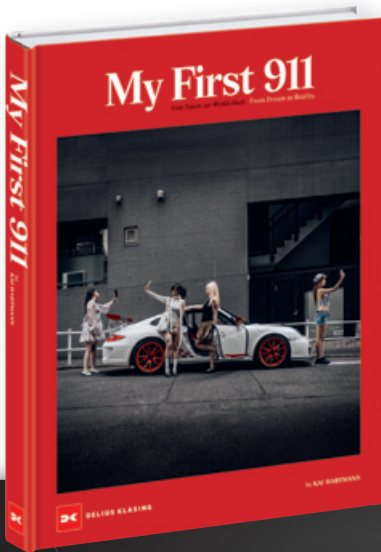
GROSCHKE
IMMOBILIEN

KUS

**Notarzt
Börse**

Sinn
SPEZIALUHREN

Schmallenberg
Sauerland



My first 911 - Mein erster 911 Vom Traum zur Wirklichkeit

Schnallen Sie sich an und begleiten Sie den Fotografen Kai Hartmann auf einer Reise durch vier Kontinente und achtzehn Städte. Viele Jahre lang reiste er von Singapur nach Los Angeles, von Tokio nach Sydney, von Shanghai nach Bangkok, um zu ergründen, was dieses Auto so begehrenswert macht. In offenen Gesprächen und atemberaubenden Fotos erzählt er 36 einzigartige Geschichten über die Besitzer und ihre bemerkenswerten Maschinen – jede davon offenbart, warum der 911 Verbindungen schafft wie kein anderes Auto. My First 911 nimmt Sie mit in Garagen und auf Küstenstraßen mit in eine globale Gemeinschaft, die durch pure Leidenschaft vereint ist.

€ 65,- [D]



Expedition Porsche Ein faszinierender Roadtrip

Alles beginnt in Bangkok, mit einem Traum vom Unterwegssein. Die dortige »Renndrive Crew« und Stefan Bogner vom Curves-Magazin starten mit ihren Porsches Richtung Stuttgart, der Heimat von Porsche. 17 Länder, 22.000 Kilometer und 60 Tage später sind sie von Gastfreundschaft, staunenden Gesichtern und offenen Armen überwältigt. Zuerst Dschungelstraßen in Laos, dann chinesische Highways, weiter durch Kasachstans ursprüngliche Natur und dann über Europas Balkanrouten. Eine Pilgerfahrt, die Welten verbindet.

€ 49,90 [D]



ORGANISATOR

PETER GÖBEL



Peter Göbel
Inhaber Agentur Plusrallye
Gesamtleitung AvD-Röhr-Klassik

Liebe AvD-Röhr-Klassik-Fans,
liebe Porsche-Enthusiasten,

seit 27 Jahren organisieren wir Veranstaltungen wie diese. Wir haben schon viel erlebt, doch groß waren unsere Augen, als die Nennliste für 2025 in 24 Stunden voll war. Das es noch eine Steigerung geben sollte, konnten wir kaum glauben, tatsächlich dauerte es in diesem Jahr gerade einmal acht Stunden.

Für uns ist das noch mehr Ansporn, eine bestmögliche Porsche-Reise mit und für den zweifachen Rallye-Weltmeister Walter Röhr auf die Beine zu stellen. Und die Vorzeichen stehen gut.

Der obligatorische Warm-Up - unsere ganz besondere Auftaktveranstaltung - findet diesmal im sensationellen Museum „Dampf-Land-Leute“ in Eslohe statt. Wie schon im Vorjahr auf dem historischen Raddampfer auf dem Bodensee, spielen erneut Dampfmaschinen die Hauptrolle.

Mit nahezu allem sind auch die Strecken der drei Fahrtage gespickt. Dazu gehört allen voran der Ort Schmalenberg, der sich nicht nur als erste Stadt überhaupt für die Austragung einer solchen Tour beworben hat, sondern der auch mit viel Herzblut und Engagement hinter dem Event steht. So werden für Röhr und Co vier Tage lang die zentrale Weststraße inmitten der Altstadt gesperrt. Seinesgleichen sucht die perfekte Stadthalle und auch der Tourismus hat es uns leicht gemacht. Schmalenberg wird also nicht nur zum Austragungsort, sondern für eine Woche zu einem lohnenswerten Zuhause für uns alle.

Vielseitig bunt ist auch die Route. Wir passieren mit der Sorpe-, Henne-, Möhne-, Bigge- und Listertal-

sperre gleich fünf große Seen. Die historischen Porsche durchqueren das Sauer- und Hochsauerland, Wittgenstein und das Rothaargebirge, wir rollen durch NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz. Und alles ist geschmückt mit spannenden Prüfungen, tollen Städten und garantiert gut besuchten Durchfahrtskontrollen.

Zu den Höhepunkten zählen die Städte Arnsberg, Hirschberg, Amöneburg, Bad Laasphe oder Hallenberg, wir sind zu Besuch im Schloss Berleburg und rollen unter eine Tanzlinde und durch Pyramiden. Wir stoppen im Deutschen Polizei Museum, dürfen durch einen Kuhstall und über eine Landebahn fahren.

Dem Porsche-Repräsentanten und vierfachen Sieger der Rallye Monte Carlo ist es zu verdanken, dass sich alles so gut entwickelt hat. Natürlich gehen Walter Röhr und Beifahrer Christian Geistdörfer erneut mit der Startnummer 1 auf die Reise.

Mit dem Plusrallye-Team legt sich die beste Orga-Mannschaft ganz im Sinne des Namensgebers weltmeisterlich ins Zeug, damit nicht nur die Fahrt, sondern auch die Siegerehrung samt Gala der historischen Porsche Reise einen erstklassigen Anstrich verpassen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Teilnehmern, Fans und Zuschauern ein einmaliges Erlebnis. Und Dir, lieber Walter, sage ich im Namen aller Beteiligten zum fünften Mal DANKE für Dein Vertrauen.

Herzlichst, Ihr Peter Göbel



STRECKEN

GESAMTSTRECKE _____ 16

Die Übersicht aller Etappen

TAG 1, ETAPPEN 1 + 2 _____ 20

Sauerland satt

TAG 2, ETAPPE 3 _____ 22

Zum Essen nach Hessen

TAG 2, ETAPPE 4 _____ 24

Tanz auf dem Vulkan

TAG 3, ETAPPE 5 _____ 26

Hochgenuss

TAG 3, ETAPPE 6 _____ 28

Kleine Hofrunde

GRUSSWORTE _____ 3/7/9

Peter Göbel, Johannes Trippe und Walter Röhr

DAS LETZTE GEFECHT _____ 10

Walter Röhr setzt ein letztes Denkmal

ZEITPLAN _____ 17

Alle Zeiten auf einen Blick

ALLE ORTE ALLE ZEITEN _____ 19

Hier können Sie die Oldies in Aktion erleben





KINDER DES FEUERS _____ 42

Das Museum Dampf-Land-Leute in Eslöhe

WASSERMARSCH _____ 56

Sauerlands Talsperren

DIE MACHEN DEN WEG FREI _____ 66

Christa und Dieter Göbel als Scouts im Vorausswagen

WIEDERHOLUNGSTÄTER _____ 80

Das Polizei-Oldtimermuseum in Marburg

TYPENLEXIKON _____ 85

Alle Porsche Typen der 5. AvD-Röhr-Klassik

IMPRESSUM _____ 98



DIE TEAMS

STARTNUMMER 1 - 176 _____ 31

Das Teilnehmerfeld der Veranstaltung

DIE VIPS

WALTER RÖHRL _____ 32

Zweifacher Rallyeweltmeister

HINNERK SCHÖNEMANN _____ 34

Schauspieler und Regisseur



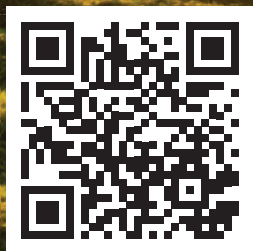
Ankommen. Durchatmen. Bleiben.

IM SCHMALLENBERGER SAUERLAND!



Schmallenberg^{ev}
Sauerland

Jetzt
die Umgebung
entdecken!



WWW.SCHMALLENBERGER-SAUERLAND.DE

BÜRGERMEISTER DER STADT SCHMALLENBERG

JOHANNES TRIPPE



Johannes Trippe
Bürgermeister
Stadt Schmallenberg

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist mir eine große Freude, Sie alle zu der diesjährigen AvD-Röhr-Klassik in Schmallenberg willkommen zu heißen.

Mit der Röhr-Klassik macht eine der renommiertesten Veranstaltungen für historische Automobile und automobile Leidenschaft Station in unserer Stadt. Dass diese besondere Ausfahrt durch unsere reizvolle Landschaft führt und Schmallenberg als Gastgeber ausgewählt wurde, erfüllt uns mit Stolz.

Unsere Region bietet mit ihren abwechslungsreichen Straßen, den malerischen Dörfern und der einzigartigen Naturkulisse des Sauerlandes beste Voraussetzungen für ein unvergessliches Erlebnis.

Die AvD-Röhr-Klassik steht für die Faszination des Automobils und für die Bewahrung wertvoller Fahrzeuggeschichte. Gleichzeitig verbindet sie Menschen unterschiedlicher Generationen, die ihre Begeisterung für klassische Fahrzeuge teilen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer präsentieren eindrucksvolle Automobile und tragen zudem noch dazu bei, die Geschichte und Entwicklung des Motorsports und der Fahrzeugtechnik lebendig zu halten.

Für viele von uns ist mit Walter Röhr auch ein Stück persönliche Erinnerung verbunden. Die Erfolge

und das beeindruckende fahrerische Können von Walter Röhr haben wir über viele Jahre mit Begeisterung verfolgt. Umso schöner ist es, ihn in Schmallenberg persönlich begrüßen zu dürfen und ihm gemeinsam mit allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen herzlichen Empfang zu bereiten.

Mein besonderer Dank gilt den Organisatoren – unter Leitung von Peter Göbel, den zahlreichen Helferinnen und Helfern sowie allen Beteiligten, die mit großem Engagement zum Gelingen dieser Veranstaltung beitragen. Ohne ihren Einsatz wären Veranstaltungen wie diese nicht möglich.

Ich wünsche allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine sichere und erlebnisreiche Fahrt, den Besucherinnen und Besuchern viele spannende Eindrücke und der AvD-Röhr-Klassik 2026 einen schönen Aufenthalt in Schmallenberg.

Herzlich willkommen und viel Freude bei diesem besonderen Ereignis!

Ihr

Johannes Trippe
Bürgermeister

VON NULL AUF 100 SEITEN

MIT DEM
VORTEILSABO BIS
ZU 58% SPAREN.

VORTEILSABO

- 6x PORSCHE FAHRER Print + Digital für 45,90 € statt 101,34 €
- Zugang zu allen verfügbaren E-Paper-Ausgaben in der APP



JETZT

ABO SICHERN

ONLINE jetzt-lesen.link/pfp-7557

TELEFON +49 (0) 521-55 99 55



RALLYE-LEGENDE UND NAMENSPATRON

WALTER RÖHRL



Vor zwei Jahren habe ich beschlossen, in meinem Leben ein bisschen kürzer zu treten. Auch als ich meinen Vertrag mit Porsche verlängert habe, bat ich um weniger Termine als früher. Das heißt natürlich nicht, dass ich nicht mehr unterwegs bin. In der schlimmsten Sommerhitze war ich bei 40 Grad in Hockenheim bei „Cars and Coffee“, da waren 300 Autos. Es gibt also immer noch genügend Verrückte, und das freut mich. Ein absoluter Pflichttermin für mich ist jedes Jahr die AvD-Röhr-Klassik. Ich nehme dort nicht teil, weil Porsche mich schickt, ich mache das sozusagen in meiner Freizeit. Ich habe ungebrochen Spaß, mit alten Autos spazieren zu fahren, und es ist faszinierend, wie viele mich auch dieses Jahr wieder begleiten wollen.

Nach 2024 kehren wir ins Sauerland zurück, und so ist die fünfte Ausgabe für mich quasi ein Heimspiel, denn ich bin ja auch schon einmal bei der Sauerland Klassik mitgefahren. Mein Freund und Organisator Peter Göbel verspricht, es gäbe in seiner Heimat genügend schöne Strecken, die ich noch nicht gefahren bin. Ich bin gespannt, ob ich irgendwas erkenne, wo ich schon war.

Ich freue mich auf den Warm Up, den wir ja dieses Mal im Museum „Dampf-Land-Leute“ mit all diesen Dampfmaschinen verbringen, die auch alle noch funktionieren. Ich muss sagen, die riesige Dampfmaschine, die wir im Vorjahr am Bodensee auf der Ho-

hentwiel in Aktion gesehen haben, hat mich sehr beeindruckt.

Für mich ist die Wahl des Sauerlandes auch deshalb eine gute, weil wir dort im vorletzten Jahr so viele nette und begeisterte Menschen getroffen haben. Ich kann mich an keine Oldtimer-Rallye erinnern, wo jemals so viele Zuschauer an den Strecken standen wie dort. Für mich ist das Gefühl willkommen zu sein ein sehr wichtiges, und das habe ich bei den Sauerländern gespürt.

Ich erinnere mich gut an die Prüfung in Schmallenberg. Da war was los. Natürlich ist es auch anstrengend, wenn du von so vielen Menschen umringt bist. Aber wenn du da Leute triffst, die sagen: „Ich hab noch nie eine Unterschrift von jemanden gewollt, aber von Ihnen will ich eine“, dann bekommen sie die auch. Es ist nicht so, dass ich dann mit dem Gefühl weggehe: Du bist so ein toller Hund. Aber wenn dich jemand als Mensch gut findet und nicht als Motorsportler, dann bedeutet mir das etwas.

Wenn sich also in Schmallenberg so ein Rummel wie letztes Mal abspielt, kann das ja lustig werden. Aber seien wir ehrlich, wenn ich das alles nicht mehr mögen würde und nicht mehr wollte, dann müsste ich zuhause bleiben.

Angestiftet von Beifahrer Peter Göbel, angetrieben von Wolfgang Reiles Porsche, fuhr Walter Röhrli 2009 zum letzten Rallyesieg



DAS LETZTE GEFECHT

Walter Röhrls Rallye-Karriere ist lange beendet, aber im Herbst 2009 zieht der Regensburger doch noch einmal die Sechspunktgurte stramm und setzt sich mit einem Porsche in Katalonien ein letztes Denkmal. Auf dem Beifahrersitz: AvD-Röhrli-Klassik-Organisator Peter Göbel.



Schwerer Gegner dank dickem Motor: Salvatore Riolo im Carrera RSR mit 3,6-Liter-Motor

Es beginnt damit, dass es fast schon vor Beginn endet. Schwer zu fassen, aber der Taxifahrer in Stuttgart findet den Flughafen nicht und navigiert sich in einen Superstau. Zu spät, ausgerechnet der Röhrli sitzt im Taxi. Der Regensburger ist stinksauer. Am Gate steht Beifahrer Peter Göbel, der alles organisiert hat. Boxer-Flüsterer und Technik-Chef Wolfgang Reile hat extra einen bösen RSR vorbereitet – in der Warnfarbe Knallgelb. Es soll der letzte große Aufschlag werden.

Den ganz großen Spaß am Rennen gegen die Uhr hat Walter Röhrli eigentlich schon 1987 verloren. „Die Gruppe A, das brauchte ich nicht mehr“, sagt er heute. Bei Audi hatte man längst die Sinnlosigkeit des Unterfangens erkannt, mit dem dicken und schwächlichen 200 Quattro gegen die Lancia Delta-Armada anzutreten. Röhrli gab seine Abschiedsvorstellung im Herbst 1987 vor heimischem Publikum, nach der 3-Städte-Rallye war Schluss.



Mit 62 war Walter Röhrl rallyemüde, aber im Verlauf des Wochenendes kam die Motivation zurück

Auf der Rundstrecke tritt er mit Porsche noch bei dem ein oder anderen 24-Stundenrennen auf der Nordschleife an. Und im historischen Rallyesport mischt er ab und zu die Konkurrenz auf. Mit dem jungen Sauerländer Göbel hat er einen ausgefuchsten Beifahrer gefunden, seit 1992 hat das Duo sechs mal zusammengespant. Die Krönung der Zusammenarbeit aber soll die Rallye Costa Brava werden, ein Lauf zur historischen Europameisterschaft, ausgetragen auf katalanischem Asphalt, ausschließlich mit Vollgas und genau dort, wo auch schon die Rallye-Weltmeisterschaft um Bestzeiten kämpfte.

Aber erst einmal tickt die Uhr erbarungslos am Flughafen Stuttgart runter. Göbel verhandelt, feilscht, bittet. Er handelt mit dem Bodenpersonal von Germanwings eine Karenzzeit aus, bis auch die verstrichen ist. „Gate closed“, steht an der Tafel angeschlagen, eine Minute später ist Röhrl da. Es hilft nichts, der Flug muss umgebucht werden. Sechs Stunden später trifft ein entnervter Röhrl endlich in Barcelona ein.

Röhrl ist nicht der einzige prominente Gaststarter. Die Startnummer eins im 42 Teilnehmer umfassenden Feld trägt Jean Ragnotti. Der Monte-Sieger von 1981 ist allerdings nicht mit einem Renault 5 Turbo am Start, sondern mit einer zehn Jahre älteren Alpine A110. Mit der kleinen Berlinette ist der furchtlose Franzose chancenlos. Ragnotti, der sich mit Röhrl bestens versteht und sofort verbrüdet, kündigt an: „Wenn du von hinten kommst, fahre ich sofort rechts ran.“

Platzhirsch in der historischen EM ist stattdessen ein Italiener. Salvatore Riolo, genannt Toto, ist eine bekannte Größe in der italienischen Rallyemeisterschaft, kein Überflieger, aber auch kein simpler Herrenfahrer. In der EM hat er 2009 fünf Rallyes und den Titel überlegen gewonnen. Riolo fährt wie Röhrl einen Dreiliter-Carrera, mehr erlaubt das Reglement nicht. Jedenfalls glauben das alle.

Sieben Prüfungen und 135 WP-Kilometer stehen auf dem Programm. Es geht am Freitagabend um 21:38 Uhr im Stockfinstern los. Der Weltmeister

nimmt dem frisch gebackene Champion auf der ersten von zwei Abend-WPs gleich mal 4 Sekunden ab, dann ist Riolo etwas schneller. Röhrls Auto ist ganz frisch aufgebaut, hat keinen Testkilometer auf dem Buckel. „Es ist ja immer so eine Sache, wenn du in ein unbekanntes Auto einsteigst“, sagt der vierfache Rallye Monte Carlo-Sieger. Aber er stellt fest: Reiles Motor hat Punch, und sein Porsche geht auch gut ums Eck. Schon auf der ersten Prüfung hat er Ragnotti überholt. Schneller als die Porsche-Fraktion von Platz zwei bis sechs war nur Marco Bianchini auf einem fast unschlagbaren Gruppe 4 Lancia Stratos.

Es beginnt einen Hauch Spaß zu machen. Aber schon zwei Prüfungen später hat der Spaß ein Loch. „Da hatte ich eigentlich schon genug gesehen und dachte: Jetzt muss ich morgen wieder da einsteigen“, sinniert Röhrl. Riolo hat sich indes warm gefahren, hat dem Weltmeister nach den ersten beiden WPs am Morgen 24 Sekunden abgenommen und liegt nun in der Gesamtwertung 35 Sekunden vor ihm. Röhrl, gestandene 52 und streng genommen seit zwölf



Rallye Costa Brava, 2009: Start war bei Sonnenuntergang, gefahren wurden drei Auftaktprüfungen bis in die Nacht

Jahren Rallye-Rentner fragte sich schon am Abend vor dem Einschlafen: „Warum soll ich da jetzt auf der letzten Rille fahren?“

Aber über Nacht passieren zwei Dinge, die alten Ehrgeiz wecken: Zum einen spricht sich rum, dass Riolo illegal einen 3,6-Liter-Boxer im Heck sitzen hat, zum zweiten verspricht der Wetterbericht über der Sonnenhochburg Lloret de Mar für den

zweiten Fahrtag viel Regen. Röhrl plaudert im letzten Service beim ersten großen Schauer mit Riolo: „Ach weißt du, der Regen ist für mich jetzt ganz gut. Das Auto ist für mich ein bisschen zu weich abgestimmt, aber unter diesen Bedingungen sollte es jetzt passen.“ Riolos Beifahrer Carlo Canova macht Röhrl später Vorwürfe: „Das hättest du ihm nicht sagen dürfen.“

Was nicht ganz passt, ist das Reifensortiment. Denn für den Reile-Porsche steht nur ein Satz Intermediates parat, keine idealen Regenreifen also. Aber das weiß Riolo zu diesem Zeitpunkt nicht. Flugs wird der Reifentransporter abgeschlossen, und wenn der Italiener bei der offensichtlichen Geheimniskrämerei glaubt, der Gegner hätte irgendwelche Wundergummis für den gelben Porsche in der Hinterhand, umso besser.



Schöne Kumpanei: Das Porsche-Team um Wolfgang Reile verbrüdete sich sofort mit Renault-Legende Jean Ragnotti



Mit seiner A110 Berlinette war Ragnotti gegen den deutlich stärkeren Elfer chancenlos



Den größten Stress hatte Beifahrer Göbel schon bei der Anreise

Beifahrer Canova klagt: „Der Toto hat nicht mehr gewusst, wo hinten und vorn ist.“

freut sich Röhl über die Freude des Mannes neben ihm: „Es war ja der Peter, der das alles arrangiert hat.“

Röhl fährt im strömenden Regen die Bestzeit, legt im Finale noch eine nach und führt am Ende mit 2:46 Minuten Vorsprung vor Enrico Brazzoli, einem weiteren Italiener in einem weiteren Porsche. Und so endet Röhl's echte Rallyekarriere zur Überraschung seines Copiloten standesgemäß mit einem Sieg. „Ich hatte mich damit abgefunden, dass wir Zweiter werden“, sagt der staunende Göbel. Und mindestens so sehr, dass er es mal wieder allen gezeigt hat,

Beifahrer Göbel, längst nicht mehr der Jungspund, sondern gestandener fünffacher Deutscher Meister, genoss das Plaudern mit Legende Ragnotti, die Prüfungen und die Sonne, die bei der Zieldurchfahrt wieder durch die Wolken lugte. Und nicht zuletzt die Fahrt mit Röhl. „Mir war klar, dass das seine letzte internationale Rallye sein würde. Welch eine Fügung, dass ich beim letzten Sieg dabei sein durfte.“



Riolo ist für das schwere Wetter auf WP 6 durchaus adäquat bereift, und Göbel ist sich auch heute noch sicher: „Wir hätten normal wenig Chancen gehabt.“ Aber: Riolo muss zuerst den Serviceplatz verlassen, erst dann werden die Röhl-Reifen montiert. Und auch vor der WP erscheinen Röhl und Co so spät, dass Riolo nicht sehen kann, welche Reifen tatsächlich auf dem Reile-RSR sind. Nach wenigen Kilometern auf WP 6 sieht Röhl den blauen Porsche dann am Straßenrand stehen, Riolo war gegen die Felsen gerutscht und hat sich dabei die Aufhängung zerstört.

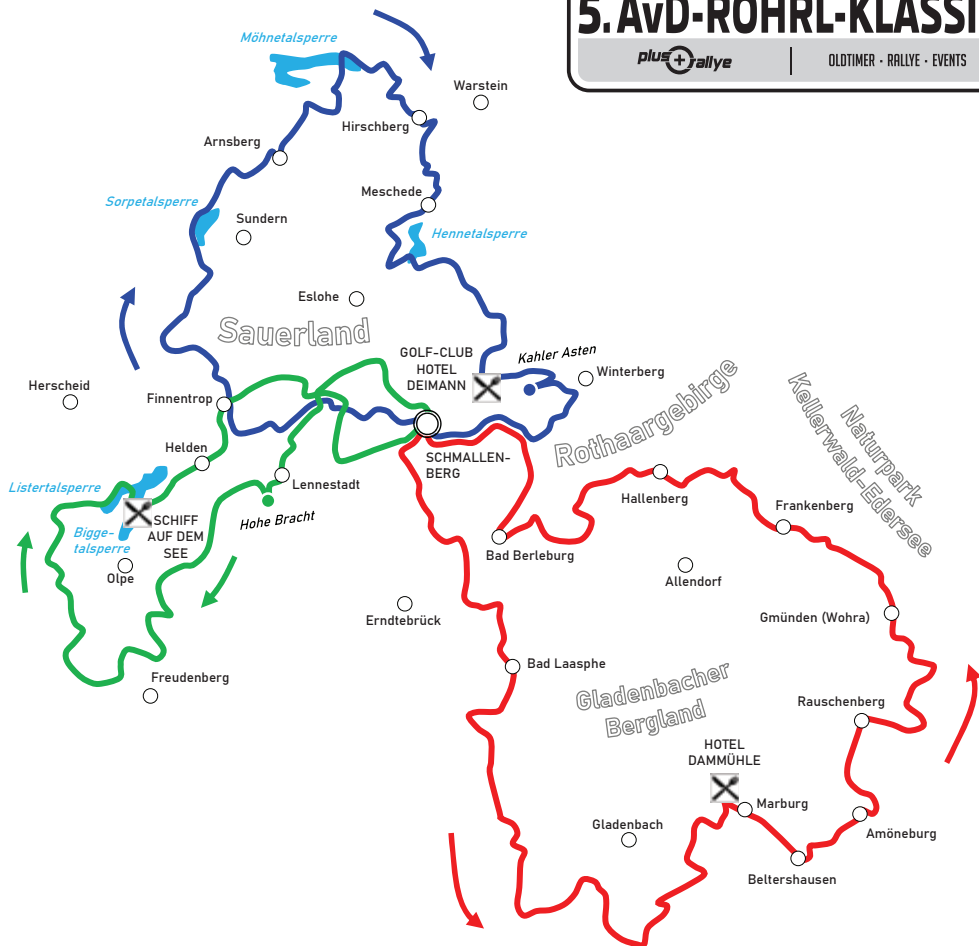
Erfolgreiches Duo: Röhl und Peter Göbel





Der letzte Pokal: Röhrli freute sich im Ziel vor allem für das Team (v.l.n.r.):
Frank Kimpel, Pierre Mattern, Jens Herkommer, Beifahrer Peter Göbel und Wolfgang Reile

Die Gesamtstrecke



STRECKEN und DISTANZEN

DO 03.09.26	Etappe 1	Schmallenberg – Winkhausen	184 km
	Etappe 2	Winkhausen – Schmallenberg	52 km
FR 04.09.26	Etappe 3	Schmallenberg – Marburg / Dammühle	133 km
	Etappe 4	Marburg / Dammühle – Schmallenberg	167 km
SA 05.09.26	Etappe 5	Schmallenberg – Sondern / Biggetalsperre	145 km
	Etappe 6	Sondern / Biggetalsperre – Schmallenberg	65 km

5. AvD-RÖHRL-KLASSIK

DIE WICHTIGSTEN ZEITEN IM ÜBERBLICK

Mittwoch, 02.09.2026

- 12:30 - 18:00 Uhr Dokumentenabnahme (Stadthalle Schmallenberg, Großer Saal)
- 13:00 - 18:00 Uhr Technische Abnahme (Weststraße Schmallenberg)
- 16:30 - 17:30 Uhr Rallyelehrgang mit Dt. Rallyemeister Peter Göbel (Stadthalle Schmallenberg)

Donnerstag, 03.09.2026

- 08:30 - 11:30 Uhr Dokumentenabnahme (Stadthalle Schmallenberg, Großer Saal)
- 08:30 - 11:30 Uhr Technische Abnahme (Weststraße Schmallenberg)
- 09:30 Uhr Beginn Startaufstellung (Weststraße und Stadthalle Schmallenberg)
- 12:00 Uhr Teilnehmer-Briefing (Stadthalle Schmallenberg, Großer Saal)
- 13:00 Uhr Aushang der zum Start zugelassenen Teams (online Sportity)
- 14:00 Uhr** Start 1. Auto zur **1. Etappe „Talsperren im Sauerland“** (Weststraße Schmallenberg)
- 17:50 Uhr Ziel 1. Etappe, Abendevent (Golfclub, Hotel Deimann, Winkhausen)
- 19:00 Uhr** Start 1. Auto zur **2. Etappe „Gute Nacht in Schmallenberg“**
- 20:10 Uhr Ziel 2. Etappe (Weststraße Schmallenberg)

Freitag, 04.09.2026

- 07:30 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams (online Sportity)
- 08:30 Uhr** Start 1. Auto zur **3. Etappe „Auf nach Hessen“** (Weststraße Schmallenberg)
- 11:20 Uhr Ziel 3. Etappe, Mittagspause (Hotel Restaurant Dammühle, Marburg)
- 12:50 Uhr** Start 1. Auto zur **4. Etappe „Naturpark Kellerwald-Edersee“**
- ab 16:40 Uhr Ziel 4. Etappe (Weststraße Schmallenberg)
Welcome-Party der Stadt Schmallenberg für Gäste, Fans und Teilnehmer
mit Live-Musik, Bewirtung und verlängerten Ladenöffnungszeiten

Samstag, 05.09.2026

- 07:30 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 08:30 Uhr** Start 1. Auto zur **5. Etappe „Land der 1000 Berge“** (Weststraße Schmallenberg)
- 11:55 Uhr Ziel 5. Etappe, Mittagspause (auf dem Schiff „Westfalen“, Biggetalsperre/Sondern)
- 13:05 Uhr** Start 1. Fahrzeug zur **6. Etappe „Wir sind Helden“**
- ab 14:30 Uhr Großer Zielempfang (Weststraße Schmallenberg)
- ab 18:45 Uhr Get-Together (Stadthalle Schmallenberg)
- 19:30 Uhr Siegerehrung (Stadthalle Schmallenberg, Großer Saal)
- 20:00 Uhr Abschlussabend / Gala / Verlosung (Stadthalle Schmallenberg, Großer Saal)

Gentlemen start your engines.

Die 717.
Alle High-Tech-Systeme
an Bord.



Modell 717. ø 45 mm. Nachfolger der Borduhr NaBo 17 ZM, neu konstruiert für das Handgelenk. SINN-Chronographen-Uhrwerk SZ01. 60-Minuten-Stoppanzeige und Sekundenstoppanzeige aus dem Zentrum. Fliegerdrehring mit Leuchtdreieck, gleitend am Außendurchmesser auch mit Handschuhen bedienbar. DSP-Technologie – dynamische Abdichtung bis 20 bar für direkt bedienbare Drehringe mit Innenskala. Am historischen Vorbild orientiertes Zifferblatt für optimale Ablesbarkeit. Gehäuse aus Edelstahl, perlgestrahlt. Schwarze Hartstoffbeschichtung auf tegimentiertem Untergrund Ar-Trockenhaltetechnik, dadurch erhöhte Funktions- und Beschlagsicherheit. Beidseitig entspiegeltes Deckglas aus Saphirkristall. Unterdrucksicher. Drei Jahre Herstellergarantie. **Geben Sie jetzt Vollschub.**



Sinn

SPEZIALUHREN ZU FRANKFURT AM MAIN

Sinn Spezialuhren GmbH · Wilhelm-Fay-Straße 21, 65936 Frankfurt am Main.
Erleben Sie die Welt von Sinn Spezialuhren unter www.sinn.de

KLASSIK w. Röhrh 2026

Alle Orte - alle Zeiten zur 5. AvD-Röhrh-Klassik 2026

DONNERSTAG - 03.09.2026	Zeit
Schmallenberg - Weststraße	14:00
Werpe	14:05
Felbecke	14:08
Werntrup	14:11
Bracht	14:14
LenneStadt-Oedingen	14:20
LenneStadt-Oberelspe	14:23
LenneStadt-Elsepe	14:26
LenneStadt-Trockenbrück	14:28
H&R Spezialfedern	14:30
Lenhausen	14:45
Rönkhausen	14:48
Allendorf	15:10
Amecke	15:14
Langscheid	15:28
Stemel	15:33
Sundern	15:35
Arnsberg (Maximiliansbrunnen)	15:40
Breitenbruch	15:48
Neuhaus	15:56
Stockum	16:03
Möhnesee-Wamel	16:06
Niederbergheim	16:12
Hirschberg (Gasthof Cramer)	16:25
Meschede	16:44
Mülsborn	16:49
Schüren	16:52
Flugplatz Meschede-Schüren	16:55
Enkhausen	17:08
Remblinghausen	17:17
Bödefeld	17:27
Bad Fredeburg	17:40
Holthausen	17:43
Niedersorpe	17:46
Winkhausen	17:48
Golfclub Winkhausen - Hotel Deimann	17:50

Golfclub Winkhausen - Hotel Deimann	19:00
Niedersorpe	19:04
Obersorpe	19:09
Rehsiepen	19:10
Altastenberg	19:16
Aussichtsturm Kahler Asten	19:35
Neuastenberg	19:41
Langewiese	19:43
Oberkirchen	20:02
Grafenschaft	20:06
Schmallenberg - Weststraße	20:10

Hinweise:

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

Das letzte Fahrzeug wird rund 90 Minuten später erwartet. Die Teams müssen auf der Strecke keine Reihenfolge einhalten.

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen gibt es unter www.roehrl-klassik.de

FREITAG - 04.09.2026	Zeit
Schmallenberg - Weststraße	08:30
Fleckenberg	08:34
Jagdhaus (Hotel Jagdhaus Wiese)	08:40
Wingeshausen	08:53
Aue	08:55
Balde	09:08
Stünzel	09:12
Bad Laasphe (Altstadt / Bierbrunnen)	09:30
Hesselbach	09:39
Fischelbach	09:44
Achenbach	09:50
Oberdieten	09:52
Hirzenhain	10:03
Elsemroth	10:20
Überthal	10:23
Offenbach	10:26
Frankenbach	10:44
Krumbach	10:47
Kirchvers	10:49
Altenvers	10:54
Etzelmühle	10:57
Kehna	11:02
Allna	11:05
Hermershausen	11:07
Haddamshausen	11:08
Cyriaxweimar	11:09
Polizei Oldtimer Museum	11:10
Hotel Dammühle - Marburg	11:20

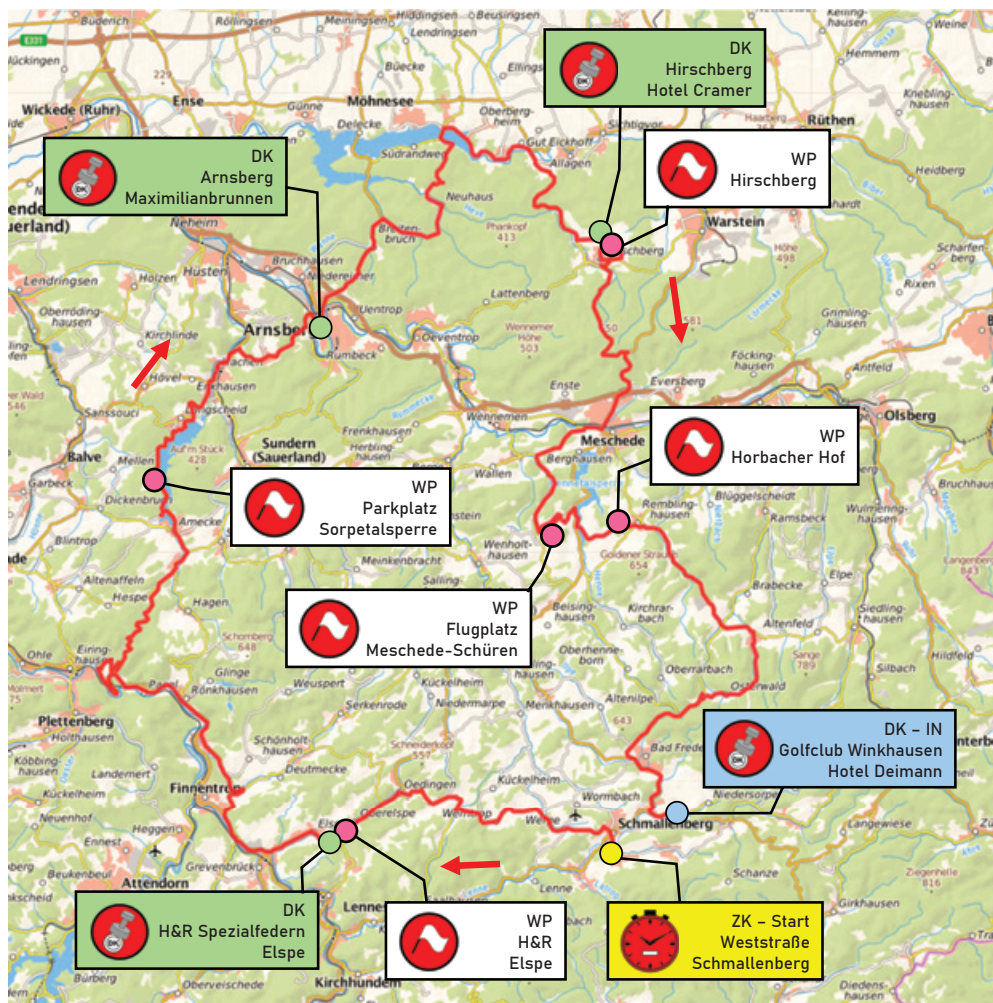
Die Mittagspause findet im Hotel-Restaurant Dammühle statt und ist daher eine geschlossene Veranstaltung. Zuschauer sind hier leider nicht zugelassen.

Hotel Dammühle - Marburg	12:50
Beltershausen	13:05
Amöneburg (Marktplatz)	13:25
Stausbach	13:40
Himmelsberg (Tanzlinde)	13:45
Rauschenberg	13:50
Emsdorf	13:58
Wolferode	14:04
Josbach	14:09
Lischeid	14:11
Heimbach	14:14
Schiffelbach	14:17
Gmünden (Wohra)	14:23
Mohmhausen	14:29
Friedrichshausen	14:35
Frankenberg	14:45
Rengershausen	15:02
Hallenberg (Petrusbrunnen)	15:10
Wunderthausen	15:19
Diedenshausen	15:24
Alertshausen	15:27
Elsoff	15:37
Bad Berleburg	15:53
Schloss Berleburg	16:00
Oberkirchen	16:32
Grafenschaft	16:36
Schmallenberg - Weststraße	16:40

SAMSTAG - 05.09.2026	Zeit
Schmallenberg - Weststraße	08:30
Wormbach	08:36
Berghausen	08:39
Niederberndorf	08:42
Menkhausen	08:44
Niederlandenbach	08:48
Henningshausen	08:49
Cobbenrode	08:50
LenneStadt-Oedingen	08:55
LenneStadt-Oberelspe	08:58
LenneStadt-Halberbracht	09:01
LenneStadt-Meggen	09:03
Sauerland Pyramiden / Galileo Park	09:05
LenneStadt-Altenundem	09:12
Aussichtsturm Hohe Bracht	09:20
LenneStadt-Bilstein	09:30
LenneStadt-Kirchveischede	09:33
Oberveischede (Bäckerei Sangermann)	09:40
Neuenkleusheim	09:58
Rhonhard	10:06
Thieringhausen	10:11
Elben	10:15
Schönauf	10:17
Wenden	10:21
Hünsborn	10:28
Römershagen	10:34
Friesenhagen	10:36
Wildbergerhütte	10:40
Borner	10:46
Hahn	10:51
Kartbahn Hahn-Wildbergerhütte	10:55
Husten	11:09
Gelslingen	11:12
Benolpe	11:14
Hützemert	11:18
Scheda	11:21
Beul	11:23
Hammerteich	11:24
Hunswinkel	11:33
Windebruch	11:35
Campingplatz Sondern	11:53
Sondern - Biggetalsperre	11:55

Die Mittagspause findet auf einem Schiff statt und ist daher eine geschlossene Veranstaltung. Zuschauer sind hier leider nicht zugelassen.

Sondern - Biggetalsperre	13:05
Hitzendumicke (Hitzental)	13:15
Repe	13:26
Helden	13:28
Niederhelden	13:30
Röllecken	13:33
Deutmecke	13:41
Fretter	13:44
LenneStadt-Oedingen	14:00
Bracht	14:05
LenneStadt-Gleierbrück	14:12
LenneStadt-Saalhausen	14:13
Fleckenberg	14:21
Schmallenberg - Weststraße	14:30



Den höchsten Punkt der „Tour de Sauerland“ markiert vor den Toren von Winterberg wie vor zwei Jahren der 842 Meter hohe Kahle Asten



1. UND 2. ETAPPE „DREI-SEENPLATTE“

SAUERLAND SATT

Gleich zum Einstand bekommt das Feld eine dicke Dosis Sauerland verabreicht. Auf die Teams warten gleich drei Stauseen, zwei Fachwerkstädtchen und tolle Straßen dazwischen.



In Lennestadt geht es bei Fahrwerkspezialist H&R mitten durch die Fertigungshalle – bei laufender Produktion



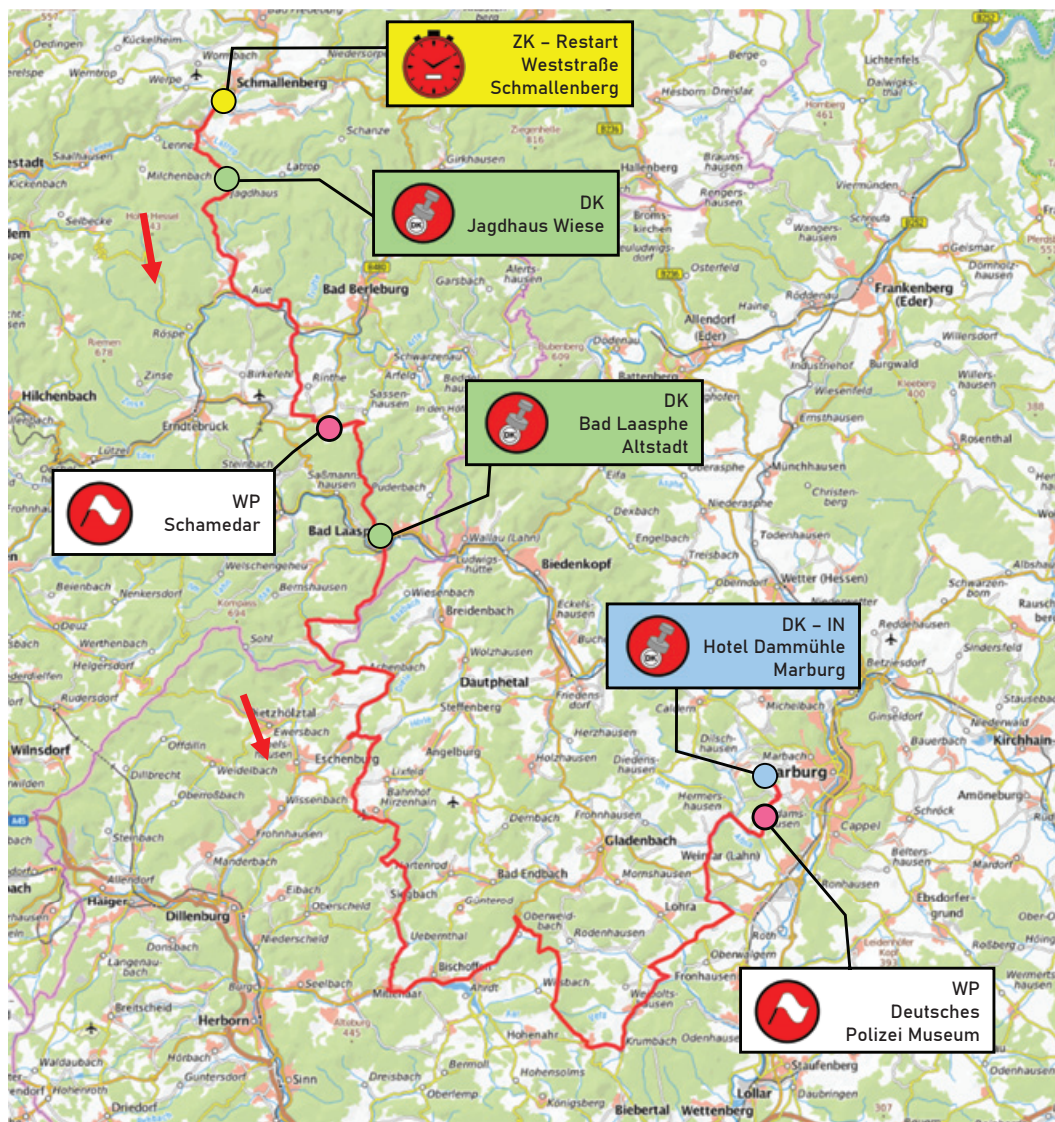
Parallellflug mit Zeitmessung: Auf dem Flugplatz von Meschede ist wieder eine Parallelprüfung angesagt. Bloß nicht vom Nebenan irritieren lassen!

Von wegen gemächliches Aufwärmen: Die Auftaktetappe der fünften AvD-Röhrli-Klassik ist mit 184 Kilometern die längste, die Organisator Plus Rallye je für einen Starttag auf die Beine gestellt hat. Wenn die Startnummer eins um 14 Uhr auf der Weststraße in Schmallenberg durch den Startbogen rollt, ist beim weltbekannten Spezialfedern-Hersteller H&R schon alles umgeräumt, denn eine halbe Stunde später rollen die Teilnehmer in Elspe durch die Produktionshalle – bei laufendem Betrieb.

Entlang der Sorpetalsperre geht es zur Altstadt von Arnsberg. Die Teams überqueren die Möhne-Talsperre und reiten in Hirschberg ein, Schwindelfreie richten den Blick nach rechts. Direkt neben Stempelkontrolle lauert die obere Kante der

„Hirschberger Wand“, mit 33 Prozent Steigung einer der übelsten Anstiege im internationalen Radsport. Auch für die Teilnehmer wird es jetzt anstrengend: Innerhalb einer Dreiviertelstunde sind vier Prüfungen zu absolvieren, darunter zwei auf dem Flugplatz Meschede-Schüren.

Insofern haben die Teams das anschließende Barbecue im Golfclub Deimann redlich verdient. Zeitlich ist der größte Brocken an diesem Auftakttag aus dem Weg geräumt, topografisch kommt er erst noch. Auf den 52 Kilometern der „Nachtetappe“ erklimmen die Porsche vor dem Ziel in Schmallenberg zum Sonnenuntergang den Kahlen Asten, mit 841,9 Metern der dritthöchste Berg des Sauerlandes und das Dach der diesjährigen AvD-Röhrli-Klassik.



Aufbruch ins Unbekannte: Ein Großteil der Strecke ist für alle Teilnehmer Neuland



Umzingelt von Fachwerk: Die historische Dammühle lädt zur Mittagsrast ein – bei schönem Wetter auch draußen



Artgerechte Haltung: Der Porsche 356 der Autobahnpolizei Düsseldorf darf seine Amtsbrüder im Polizeimuseum der Direktion Marburg besuchen

ETAPPE 3 „KLEINER GRENZVERKEHR“

ZUM ESSEN NACH HESSEN

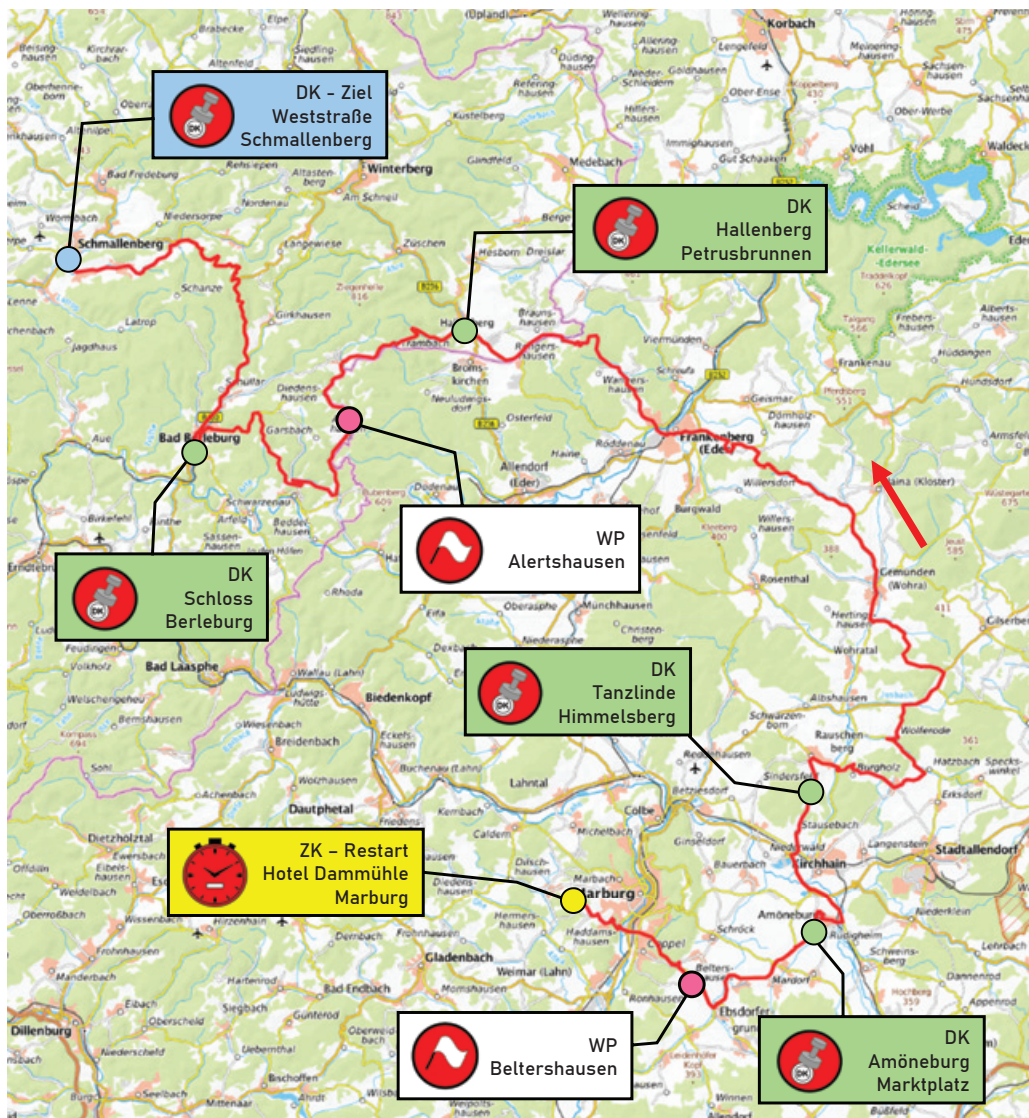
Am zweiten Tag wendet sich die AvD-Röhrh-Klassik nach Süden und wechselt vom Rothaargebirge ins Gladenbacher Bergland auf bisher nie genutzten Strecken.

Das königliche Landratsamt drohte dem Jagdhaus Wiese schon bei Erteilung der Erlaubnis zur Verabreichung „geistiger Getränke“ anno 1878, selbige könne ebenso schnell widerrufen werden, sollten sich stadtbekannte Trunkenbolde daneben benehmen. Aber das wunderschön am Südrand von Schmallenberg gelegene Jagdhaus Wiese behielt seine Lizenz, verabreicht aber auf der dritten Etappe kein Gläschen, sondern nur Stempel und einen kleinen Gruß an die Mannschaften.

Die Teams brauchen volle Konzentration für die 133 Kilometer der dritten Etappe mit neuen Strecken und vier Prüfungen. Und so lässt sich am Stadtbrunnen von Bad Laasphe, wo bei Stadtfesten Bier aus den Hähnen fließt, nur Wasser zapfen.

Wer glaubt, er sei betrunken, weil er unterwegs einen Büffel gesehen hat, keine Sorge: In der Wisent-Wildnis bei Bad Berleburg laufen die europäischen Brüder des Bisons frei herum. 2024 bei der 3. Röhrh-Klassik hat tatsächlich ein Teilnehmer ein Exemplar gesichtet.

Zur Mittagspause kehrt die Rallye in der eigens für sie reservierten Dammühle ein. Diese liegt zwar in Wurfweite zu Marburg, aber trotzdem in einem einsamen Nebental. Gastronom Jens Scherer ist selbst Röhrh- und Porsche-Fan und freut sich schon sehr auf den Besuch des Weltmeisters. „Wenn das Wetter mitspielt, sitzen alle Teilnehmer auf unserer Terrasse inmitten der Natur.“





Heute nur Stammgäste:
Wie 2024 besucht der Porsche-Tross
S.D. Prinz Gustav zu Sayn-Wittgenstein
im Schloss Berleburg



Das hübsche Städtchen Hallenberg war
schon rund um die Kirche Sankt Heribert
bei der vierten Röhr-Klassik Etappenziel



In Alertshausen führt eine Prüfung auf
dem Hof von Bauer Zacharias mitten
durch den Kuhstall. Das Milchvieh
nimmt's gelassen, die Teilnehmer auch?

ETAPPE 4 „KÜHE UND KÖNIGE“

TANZ AUF DEM VULKAN

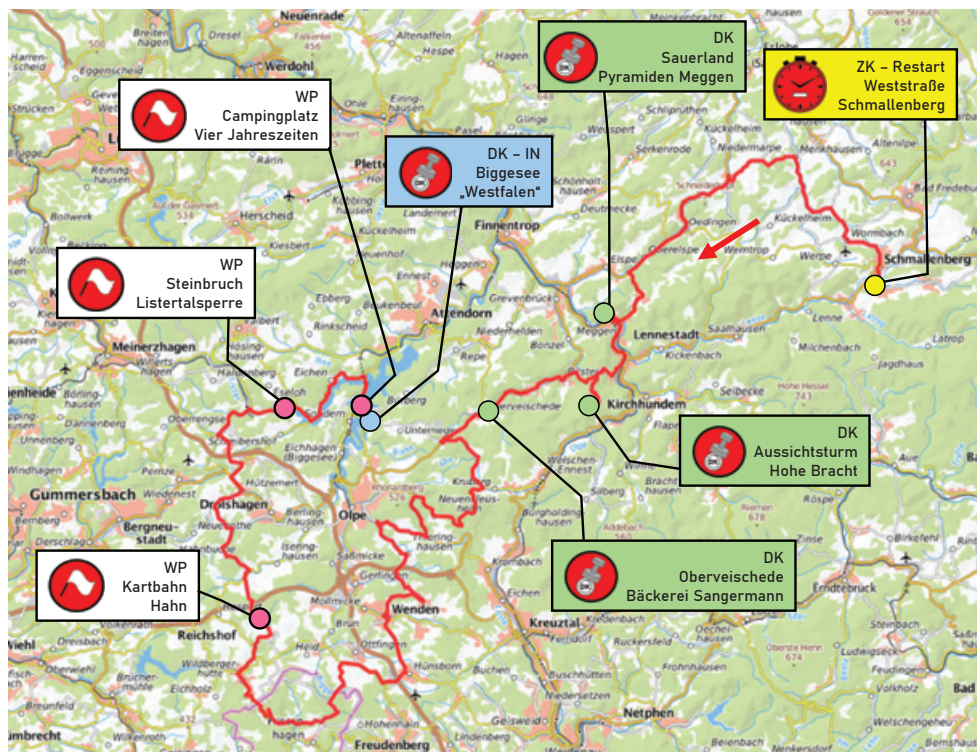
Für die Rückkehr ins Sauerland demoliert eigens für die AvD-Röhr-Klassik ein Bauer seinen Stall, und ein Fürst öffnet seinen Schlosshof.

Auf der vierten und mit 167 Kilometern zweitlängsten Etappe rollt man der Rallye überall den roten Teppich aus. Für die erste von vier Nachmittags-WPs lässt die Stadt Beltershausen eigens eine Straße sperren. Amöneburg ist ein Phänomen, es erhebt sich weithin sichtbar 365 Meter hoch aus einer topfebenen Landschaft, denn es thront auf einem erloschenen Vulkan. Dort treffen sich Klassiker-Freunde am 6. September zu „Oldtimer am Berg“. Dutzende historische Fahrzeuge stehen aber zu Ehren von Walter Röhr und seinen Mitfahrern schon an diesem 4.9. auf dem Marktplatz Spalier.

450 Jahre alte Tanzlinde. Die Stadt Hallenberg lockt zum Halt an den Petrusbrunnen, und Bauer Zacharias packt wieder mal seine Flex aus, und sägt den unteren Anschlag vom Stalltor ab, damit kein Porsche-Unterboden Schaden nimmt. Wie 2024 rollt das Feld in Alertshausen mitten durch den Kuhstall.

So schnell wie Ihre Durchlaucht Gustav von Sayn Wittgenstein hat kein anderer Anlaufpunkt seine Genehmigung erteilt. Der Hausherr empfängt Ihre Majestät Walter Röhr wie 2024 vor seiner Schlosstür in Berleburg. Damals begutachtete inkognito Cousin Frederik die Porsche-Parade, der Autofan ist im Hauptberuf König von Dänemark.

Der Ortsvorsteher von Himmelsberg war selbst einst Rallyefahrer und lädt zur Durchfahrtskontrolle an die





Das Pyramiden-Ensemble bei Lennestadt ist eines der ausgefallensten Ausstellungsgelände Deutschlands



Schicke Kulisse: die 114 Jahre alte Lister-Mauer. Mit dem angeschlossenen Biggesee bildet die Listertalsperre die Stauseen Nummer vier und fünf dieser Sauerland-Rundfahrt



Der Aussichtsturm auf der Hohen Bracht kleidet sich in landestypischen Schiefer-schindeln. Von hier lässt sich bei klarer Sicht bis zum Kahlen Asten blicken. Gutes Wetter ist schon bestellt!

ETAPPE 5 „WÜSTE UND WASSER“

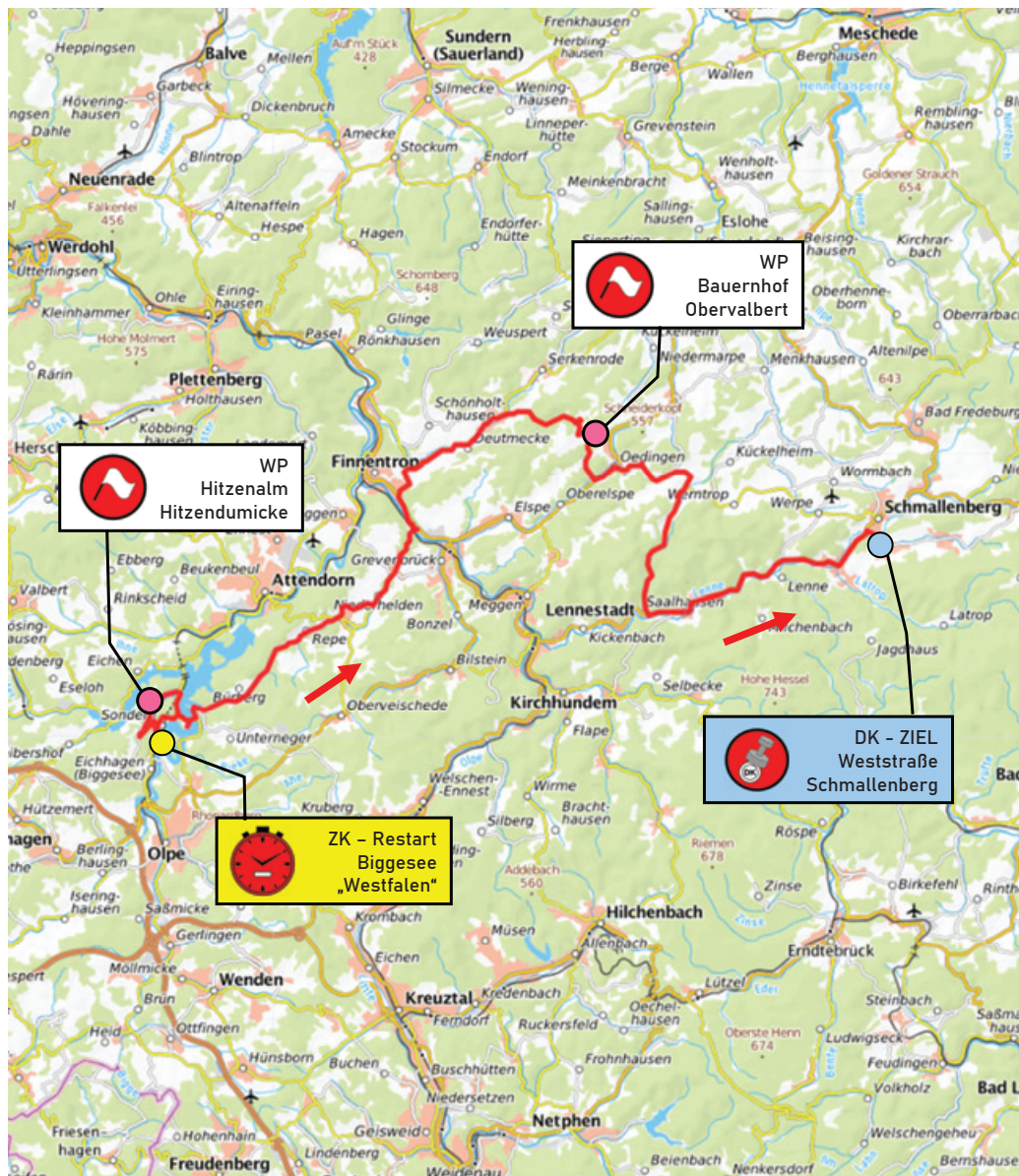
HOCHGENUSS

Nach den Niederungen des Lennetals geht es am finalen Morgen noch einmal hoch hinaus, bevor sich die Teilnehmer wieder der sauerländischen Seenlandschaft zuwenden.

Gleich nach dem Start in Schmalenberg wird es exotisch. Wie gelandete Ufos stehen im Norden Lennestadts sieben Bauwerke im Gelände, die eher zum Unterlauf des Nils passen, als zum Oberlauf der Lenne. Die „Sauerland-Pyramiden“ im Galileopark beherbergen wechselnde wissenschaftliche Ausstellungen, und da die AvD-Röhr-Klassik ja auch immer eine Bildungsreise ist, führt die Route mitten hindurch. Von den Tiefen des Lennetals geht es hinauf auf 588 Meter, wo am Aussichtsturm der Hohen Bracht die erste von vier Prüfungen der 145 Kilometer messenden Etappe steigt. Nebenbei bietet der Berg Aussicht auf gleich vier Gebirgszüge, bei klarer Sicht bis hinüber zum Kahlen Asten.

Nervennahrung liefert anschließend die Bäckerei Sangermann in Oberveischede. Der Bäcker ist großer Röhr-Fan und bestückt alle Teams mit süßem Gebäck. Die überqueren für fünf Kilometer die Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz und messen sich anschließend auf dem Karting Oberberg, einer Kartrennstrecke, auf der auch schon Europameisterschaftsläufe ausgetragen wurden.

Entlang von Bigge- und Listertalsperre reisen die Teams zur letzten Morgen-WP zum Campingplatz in Sondern – streng genommen Neu-Sondern. Denn Sondern ist der größte der umgesiedelten Orte beim Talsperrenbau der Bigge. Auf der großen Halbinsel im Biggesee ist anschließend Mittagstrast.



Glückliche Kühe säumen den Weg der letzten Etappe mit zwei Prüfungen - und hoffentlich glücklichen Teilnehmern



Das rustikale Bauernhof-Café der Hitzentalalm liegt zwischen Listertalsperre und Biggensee im Dumicke-Tal. Aus den Tiroler Bergen stammen das Holz und das Apfelstrudelrezept



Die Seebühne auf der Bigge misst 36 mal 16 Meter und ist mit 55 Tonnen Ballast gesichert. Das Herzstück des Biggesees Open Air dient bei der AvD-Röhr-Klassik als Grillstation

ETAPPE 6 „ALMDUDLER“

KLEINE HOFRUNDE

Nach der Mittagspause auf dem Wasser heißt es vor dem rauschenden Empfang in Schmallenberg noch mal volle Konzentration für die letzten beiden Prüfungen.

Das 500-Seelendorf Sondern rühmt sich des einzigen Seebahnhofs in Nordrhein-Westfalen. Hier können Reisende direkt von der Haltestelle der Bigge-Bahn in die Schiffe der „Weißen Flotte“ umsteigen und sich über den Biggensee schippern lassen. Die 50 Meter lange „Westfalen“ bleibt allerdings an diesem Samstag fest vertäut, denn sie dient als schwimmendes Restaurant für die Teilnehmer der AvD-Röhr-Klassik. Die Grillstation steht übrigens auf der größten schwimmenden Bühne Europas. Die Palette der Open-Air-Konzerte reicht von Andrea Berg bis Bryan Adams.

Als Zugabe stehen nach der Mittagspause noch moderate 65 Kilometer und zwei WPs auf dem Programm. Zur ersten geht es hinüber zur

Hitzentalalm. Die liegt nicht etwa am Berg, sondern im Dumicketal. Die Attraktion ist nur zur Hälfte das aus echtem Tiroler Holz gezimmerten Bauernhof-Cafés, sondern vor der Tür die Alpine A110 von Alm-Eigner Thomas Maiworm, selbst viele Jahre im historischen Rallyegeschäft aktiv.

Auf dem Bauernhof Grewe kommt es im Kampf um den Sieg in Obervallbert zum letzten Showdown. Um 14:30 Uhr erwartet Schmallenberg die Startnummer eins auf der Weststraße. Die ist eigens für die Rallye das ganze Wochenende gesperrt, lockt Besucher mit Ständen für Essen und Getränke und am Freitag auch noch mit verlängerten Öffnungszeiten bis 21 Uhr. Nach dem Straßenfest werfen sich die Teams in Abendrobe zur Gala in der nahen Stadthalle.



NEXT STOP

Big enough to serve, small enough to care

Manche Dinge erkennt man nicht nur am Logo.

Sondern an der Qualität.

Ein Porsche gehört dazu.

*Und ein Logistikpartner, auf den man sich seit über
30 Jahren verlassen kann, ebenfalls.*



Contact us



AVTOSPED
INTERNATIONALE SPEDITIONS GMBH

Steindamm 23, 28719 Bremen

www.avtosped.de



ALLE PORSCHE - ALLE TEAMS

SEEN UND GESEHEN WERDEN

Mit 746 Kilometern ist diese AvD-Röhrli-Klassik im Sauerland läppische zwei Kilometer kürzer als 2024, sie ist aber ebenso reich an Attraktionen und anspruchsvoll an Prüfungen. Deren 23 sind bei der fünften Ausgabe der Rallye zu meistern. Schon im vergangenen Jahr am Bodensee sammelte sich in Bregenz ein Rekordfeld von 170 Teilnehmern, 2026 setzen die Porsche-Freunde noch einen drauf: 176 Teams sind in Schmallenberg am Start. Wer mit welchem Porsche unterwegs ist, sehen Sie in der folgenden Teilnehmerliste.



1

WALTER RÖHRL (D) CHRISTIAN GEISTDÖRFER (D) PORSCHE 911 RSR (1981)

Sie können glatt die Rollen tauschen. Als Anfänger der dritten AvD-Röhrl-Klassik im Sauerland und früherer Teilnehmer der Sauerland-Klassik findet sich der zweimalige Weltmeister Walter Röhrl vermutlich besser zurecht als in Kanada, Argentinien oder der Elfenbeinküste. Dort hat der zweimalige Weltmeister zwar Rallyes gewonnen, war aber in seiner 15 Jahre umfassenden WM-Karriere nur jeweils einmal am Start.

Und so kann er als versierter Sauerland-Kenner seinem früheren Stammbeifahrer die Attraktionen der Region vorführen. Christian Geistdörfer, im Vorjahr am Bodensee erstmals bei der AvD-Röhrl-Klassik am Start, ist auf den Geschmack gekommen und begleitet seinen Chauffeur abermals, mit dem er 53 WM-Starts beging und 13 Siege feierte.





Porsche 993 Carrera 4 (1995)
Maximilian Große-Ophoff (D)
Mark Lackner (D)



Porsche 993 4S (1998)
Herbert Bouwhuis (NL)
Nicole Gieskes (NL)



Team „Fabulous Table 19“
Porsche 911 SC 3.0 Coupé (1980)
Jens Bummel (D)
Claudia Jacob (D)



Delius Klasing Verlag GmbH
Porsche 911 (1973)
Aloyse Weicherding (LUX)
Tim Ramms (D)



Targa On Tour
Porsche 911 Targa (1983)
Stephan Wuttke (D)
Bernd Wuttke (D)



Porsche 964 (1990)
Gerhard Kilian (D)
Brigitte Kilian (D)



8

HINNERK SCHÖNEMANN (D) LENA SCHÖNEMANN (D)

PORSCHE 911

Den Grimme-Preis hat er schon längst, aber eine fast ebenso wichtige Trophäe fehlt noch daheim im Schrank. Also nimmt der 52-jährige gebürtige Rostocker Hinnerk Schönemann 2026 einen neuen Anlauf bei der fünften AvD-Röhrl-Klassik. Der Schauspieler aus der beliebten ZDF-Krimireihe „Nord bei Nordwest“, wo er als Tierarzt und Polizist Hauke Jakobs im Fantasieort Schwanitz an der Ostsee Verbrecher jagt, hat auch sämtliche anderen vier Ausgaben der Porsche-Tour bestritten. Und egal wie beschäftigt er auch sonst mit der Schauspielerei, Regieaufgaben, seinem Bauernhof in Plau am See oder seiner Oldtimer-Sammlung ist: den Porsche-Termin am ersten September-Wochenende hält er sich stets frei.





9

Weserbergland Jungs
Porsche 964 Carrera 4 (1990)
Martin Czudnochowski (D)
Shawnee Schmitt (D)



10

Autobahnpolizei Düsseldorf
Porsche 356 B „Polizei“ (1960)
Prof. Dr. Jürgen Wettke (D)
Prof. Dr. Sönke Frey (D)



11

Team „Fabulous Table 19“
Porsche 911 Targa S (1975)
Markus Karl Terhardt (D)
Beate Terhardt (D)



12

Ipanema964
Porsche 964 Carrera 4 (1990)
Holger Kuchling (D)
Niklas Lampar (D)



13

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



14

Porsche 911 (1965)
Steffen Roehn (D)
Marc Hilbrat (D)



15

Team „Fabulous Table 19“
Porsche 911 S Coupé (1975)

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



16

Porsche 911 Coupé (1985)

Mathias Meyer-Peteaux (D)
Julien Peteaux (D)



17

Porsche 968 (1993)

Kay-Uwe Wehring (D)
Sabrina Koti Wehring (D)



18

Team Nesselbach
Porsche 964 Coupé (1991)

Bernd Kotthoff (D)
Martin Walter (D)



19

Porsche 911 Targa 2.4 T (1973)

Christoph Ditting (D)
Martina Ditting (D)



20

Team „Fabulous Table 19“
Porsche 911 Carrera Targa (1985)

Michael Pabst (D)
Nicoletta Pabst (D)

BRUSE

140 JAHRE
JUBILÄUM

MESSINGKOMPETENZ SEIT 1886:

Von der Idee bis zur
montagefertigen Lösung

- ✓ OEM-Parts
- ✓ Warmpress- & Gussteile
- ✓ Präzisionsdrehteile

Mit unserem Start-up
PULSON entwickeln wir
innovative Produkte für
die moderne Heizungs-
und Warmwasser-
versorgung.



Zukunftssichere
Wohnungsstationen

HEIZEN
KÜHLEN
WARMWASSER

PULSON





21

Porsche 356 Knickscheibe (1953)

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



22

Porsche 964 Carrera 2 Cabrio WTL (1993)

Nils Oppermann (D)
Mona Pucher (D)



23

Porsche 930 Coupé (1986)

HWT Handwerksteam GmbH
Dennis Fiedler (D)
Marvin Fiedler (D)



24

Porsche 993 Targa (1996)

Martin Grassl (D)
Konstantin Grassl (D)



25

Porsche 356 C (1964)

GTS Oldenburg / MSC OL
Felix Giesemann (D)
Eckhardt Giesemann (D)



26

Porsche 964 C4 (1990)

Team „Fabulous Table 19“
Armin Heini (CH)
Susanne Heini (D)

Medizinisch gut versorgt

Die Notarzt-Börse unterstützt professionell



Seit über 25 Jahren steht die Notarzt-Börse für medizinische Präzision, Schnelligkeit und absolute Verlässlichkeit, wenn es darauf ankommt. Als stolzer Partner und Sponsor der diesjährigen **5. AvD Röhrli Klassik** begleiten wir Teams, Fahrer und Zuschauer mit unserem hochspezialisierten Sicherheitsnetz.

Unter unserer Premium-Eventmarke **DOCMONDIS** agieren wir auf den anspruchsvollen Wertungsprüfungen wie eine perfekt eingespielte Boxencrew. Geleitet von erfahrenen Notfallmedizinern und mit der Rückendeckung eines Netzwerks aus über 7.000 Fachkräften, sichern wir das Event lautlos im Hintergrund ab – damit Sie sich voll auf die Veranstaltung konzentrieren können.



UNSERE PHILOSOPHIE

- Kompromissloser Einsatz & Teamarbeit
- 24/7-Einsatzkoordination & Logistik
- Über 7.000 hochqualifizierte Mediziner
- Erfahrung aus int. Motorsport-Events



www.notarzt-boerse.de

**Porsche 911 Carrera G Modell (1987)**

Andreas Franke (D)
Seniha Brunert (D)

**Porsche 911 Targa WTL (1988)**

Frank Könen (D)
Gabriela Heinze (D)



Grac Club

Porsche 911 RUF (1977)

Michael Becker (D)
Johannes Burges (D)

**Porsche 911 Targa G Modell (1988)**

Achim Helmenstein (D)
Marcus Aßmann (D)

**Porsche 911 S (1970)**

Olaf Hollricher (D)
Max Goetze (D)

**Porsche 911 Carrera (1987)**

Mirko Roßkamp (D)
Melanie Roßkamp (D)

Nach über 25 Jahren Firmengeschichte
als Generalunternehmen für modernes Bauen
stehen wir Investoren mit unseren Erfahrungen,
Netzwerken und Know-how zur Verfügung:

- individuelle Beratung
- Projektentwicklung und Realisierung von Anlageimmobilien
- Schwerpunkt Gesundheitszentren, exklusive Eigentumswohnungen
- Facility Management



GROSCHKE
IMMOBILIEN

EINSteinhausEINS
Albert-Einstein-Straße 2
48431 Rheine
Tel.: 0 59 71 – 5 73 36
www.groschek-immobilien.de



Ein Dutzend Dampfmaschinen – während der Rallye alle im Betrieb

KINDER DES FEUERS

Das Maschinenzeitalter begann nicht mit dem Verbrennungsmotor, sondern mit der Dampfmaschine. Gleich ein Dutzend davon hat das Museum Dampf-Land-Leute in Eslohe zu bieten, das bei der 5. AvD-Röhrli-Klassik ordentlich Dampf macht.



Es fing alles ganz harmlos an mit der vor einem guten halben Jahrhundert geborenen Idee für ein Heimatmuseum. Keller wurden inspiert, Dachböden und Scheunen nach Sperrmüll durchsucht. Werkzeuge, Möbel und Küchengeräte landeten – gerade erst gefunden – erneut im Keller, diesmal in dem des Rathauses. Was noch fehlte, war ein geeignetes Ausstellungsgebäude.

Wie passend, dass der Gemeindevorstand von Eslohe den Namen Stahl trug. Und welch ein Glück, dass der Werkzeugfabrikant Eberhard Koenig selbst ein notorischer Sammler war. Auf seine alten Tage suchte dieser nach Wegen, sein Erbe weder der Verwandtschaft noch dem Finanzamt zu vermachen. Koenig gründete eine Stiftung und die Esloher einen dazu passenden Verein. Aus 15 Mit-

Zeitreise im Heimatmuseum:
Stellmacher-Werkstatt im Sauerland

gliedern sind heute knapp 300 geworden, aus 1700 Mark Startkapital ein Schmuckstück von Museum, das auf diesem Kontinent einmalig ist. „Etwas Vergleichbares findet sich allenfalls noch in England“, sagt Vereinsvorstand Christian Padberg stolz bei einer Führung durch die vielen Hallen.

„Die Liebe der Königs gehört der Urkraft des Wassers und des Feuers“, schrieb Koenig in einer selbst verfassten Chronik, folgerichtig schlug sein Herz für Dampfmaschinen. Die finden sich zwar in vielen Museen, nur dass sie dort - wenn sie denn überhaupt beweglich sind - meist elektrisch oder pneumatisch angetrieben werden. Im Museum DampfLand-Leute stehen jedoch zwölf Dampfmaschinen aller möglichen Größen und Einsatzgebiete. Und

sie alle stehen - wie damals - unter Dampf, wenn die drei Dutzend aktiven Mitglieder ernst machen. Und das tun sie gewöhnlich mindestens zwei Mal im Jahr. Im Frühjahr und im Herbst werden im Kesselraum neben dem aus einer alten Kettenräderfabrik umgebauten Hauptgebäude die Feuer aus Gas, Koks und Kohle angefacht. An den „Dampftagen“ erwachen die stählernen Ungetüme zum Leben.

Die Bandbreite reicht von einer beschaulichen Dampfmaschine, die als Barkassenantrieb zum Einsatz kam, über eine rund 170 Jahre alte und stehende Einzylinder-Bockdampfmaschine bis zur Ehrfurcht gebietenden DE79. Dabei handelt es sich um eine zwölf Tonnen schwere Straßen-Dampfwalze, wie sie von den ersten Tagen des Automobils bis in

die frühen Wirtschaftswunderjahre der Fünfziger im Einsatz war.

Die Prunkstücke der Ausstellung aber sind zwei mächtige Maschinen mit gewaltigen Schwungrädern. Design-Liebhaber kennen die Firma Thonet, und vermutlich hat jeder Besucher in Wien schon auf einem der Sitzmöbel einer der ältesten Möbelfabriken der Welt gesessen. Schreinermeister Michael Thonet wird die Erfindung zugeschrieben, ab 1819 beliebige Hölzer ebenso beliebig krümmen zu können. Das Resultat waren - kombiniert mit Flechtwerk - ebenso schicke wie leichte Stühle von knapp fünf Pfund, die noch heute diverse Kaffeehäuser der österreichischen Hauptstadt zieren, denn alsbald heuerte der österreichische Staatskanzler Fürst von Metternich den Schreiner aus Boppard an. Kaiser



Dauergäste: Mit der Sauerland-Klassik und auch der vorletzten AvD-Röhrli-Klassik war Veranstalter Plusrallye schon mehrmals bei „DampfLand-Leute“ zu Besuch

Franz-Josef (... der neben Sissi ...) ver-
lieh ihm das goldene Verdienst- und
auch das Ritterkreuz. Das Geheimnis
hinter Thonets Patent: feuchter und
heißer Dampf.

Genau diesen Dampf nutzten die
Söhne, um mit einer Dampfmaschine
und einem Generator Strom für
die Stuhlfabrik zu erzeugen. Dieses
Exemplar, das in der Fabrik im hes-
sischen Frankenberg schon längst
ausgemustert worden war, retteten
die Esloher Enthusiasten nun vor
dem Schrotthändler. Drei Jahre war
sie eingelagert, bis die Männer vom
Museum Zeit für sie hatten. Es dau-
erte weitere sieben Jahre, bis das 200
PS starke und 20 Tonnen schwere
Ungetüm wieder stand. Neben dem
feinen Ölfilm auf der Kolbenstange
soll bei der Wiederinbetriebnahme
im September 2025 auch das ein oder
andere Tränchen geflossen sein.

Unverhofft kommt oft. In Warstein
planten sie ebenfalls, die mächtige
Dampfmaschine, die einst die
weltbekannte Firma Warsteiner von
der Kipper Brauerei in Remscheid
erstanden hatte, auszustellen. Aber
erst fehlte zuerst die Genehmigung
und dann auch der Platz. Zufällig
wurden auch hier die Esloher ge-
fragt: „Möchtet ihr diese haben?“
Einige wollten vorschnell abwinken,
andere riefen: „Klar, her damit.“ Die
Sache entpuppte sich als besonderer
Glücksfall. War die Thonet-Maschine
anfangs ein Bild des Jammers,
präsentierte sich das Kipper-Erbe
als echtes Juwel. Christian Padberg
staunt noch heute: „Alles wurde in
einer klimatisierten Halle gelagert,
jede Schraube war sauber verpackt
und durchnummeriert. Alles war
praktisch im Neuzustand.“ In Eslohe
war die Maschine, die mittels eines



Zum Glück ein notorischer Sammler:
Museumsgründer Eberhard Koenig

Zwei Mal im Jahr sind Dampftage, außer wenn die Rallye kommt. Dann wird im Kesselhaus ein drittes Mal eingeheizt.





Das Museum Dampf-Land-Leute ist von Mittwoch bis Samstag (14-17 Uhr) geöffnet, an Sonntagen von 10-16 Uhr (im Winter 10-13 Uhr). Gruppen ab zehn Personen können Sonderführungen buchen. Der Eintritt für Erwachsene kostet sieben Euro, Kinder ab acht und Jugendliche bis 16 zahlen drei Euro. An jedem ersten Sonntag im Monat fährt die Dampfisenbahn über das Museumsgelände. Zwei Mal im Jahr sind an den Dampftagen (nächste Termine: 26.-27. September) die Dampfmaschinen in der Halle im Einsatz zu bewundern. Exklusiv für die Teilnehmer am Willkommensabend der AvD-Röhrli Klassik macht der Verein eine Ausnahme.

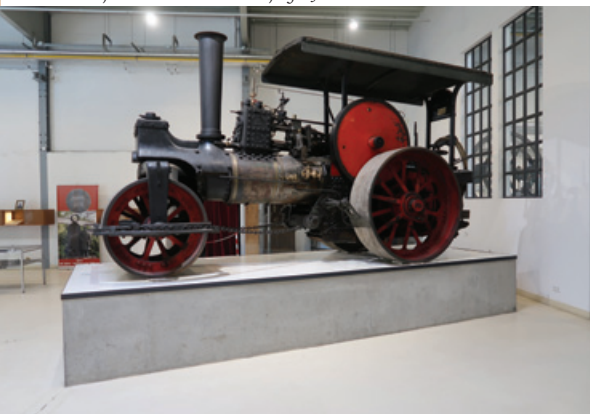
Ammoniak-Verdichters einst Eis (und nebenbei Strom) produzierte, im Mai 2025 fertig aufgebaut, vier Monate vor ihrer Hallennachbarin von Thonet.

Die AvD-Röhrli-Klassik schaute schon bei ihrem letzten Sauerlandbesuch 2024 beim Dampf-Land-Leute-Museum vorbei, Veranstalter Peter Göbel ließ auch schon bei drei Ausgaben der Sauerland Klassik mit Durchfahrtskontrollen im Salwey-Tal Halt machen. Ausreichend Zeit für die vielen Exponate hatten die Teilnehmer aber nie, dementsprechend werden die alten Bekannten nun im September mit größtem Wohlwollen und ausreichend Zeit empfangen.

Dabei sind die Teilnehmer des Warm-Ups bei der AvD-Röhrli-Klassik für das Thema „Dampf“ seit der vorherigen Ausgabe am Bodensee hinreichend eingestimmt. Die Gäste des Willkommens-Abends schipperen zusammen mit Walter Röhrli von Bregenz aus auf dem altehrwürdigen Raddampfer Hohentwiel in den Sonnenuntergang. Dieses Mal empfängt der auf Rallyepisten wie Rennstrecken erfolgreiche Hans Dampf in allen Gassen in der Maschinenhalle in Eslohe. Der Caterer ist schon bestellt, am 2. September dampfen die drei Lokomotiven der museumseigenen Bahn extra aus der Halle, um Platz für Tische und ein ganz besonderes Abendessen zu schaffen.

Gespeist und gestaunt werden darf auch in den anderen Hallen. Dort wird liebevoll bis ins Detail die Geschichte des Hochsauerlands erzählt. Von der Textilindustrie bis zur Forstwirtschaft und vom Alltag der Menschen von der Küche bis zum Schlachthaus. Dazu gibt es originalbestückte Werkstätten der Berufe des 19. Jahrhunderts, vom Stellmacher bis zum Hufschmied. Als besondere Krönung dieses Abends stehen für die Gäste der AvD-Röhrli-Klassik ausnahmsweise – und ein drittes Mal in diesem Jahr – alle Maschinen unter Dampf.

Die zwölf Tonnen schwere Dampfwalze DE79 planierte Straßenbetten bis in die Fünfziger Jahre



Die Lokomotive ZE1 von 1909 war ein universell einsetzbarer Antrieb für Maschinen - von Pumpen bis Sägen





33

Porsche 911 Targa (1972)

Markus Noll (D)
Derk Helmdach (D)



34

WAC Stuttgart
Porsche 911 SC RS Rothmans (1981)

Ernst Richter (D)
Annette Frieß (D)



35

Porsche 930 Turbo 3.3 Flatnose (1989)

Dietmar Harsveldt (D)
Heidi Harsveldt (D)



36

Porsche 911 Carrera (1987)

Robert Kloppenburg (D)
Lisa Kloppenburg (D)



37

Porsche 993 Cabrio (1995)

Thiemo Friedrich (D)
Benjamin Hud (D)



38

Porsche 964 Turbo Cabrio WTL (1990)

Lars Hendrik Harsveldt (D)
Laura Grasbon (D)



DIE STERNE IM SAUERLAND

Greifen Sie nach den „Sternen“!
Ihre Gastgeber zur Röhrle-Klassik



ALLE „STERNE“-
GASTGEBER
AUF EINEN BLICK



Die Sterne im Sauerland

info@die-sterne-im-sauerland.de

www.die-sterne-im-sauerland.de

CHARMANTE PRIVATHOTELS GANZ NAH.



39

Porsche 911 RSR Umbau (1973)

Axel Kayko (D)
Alexandra Kayko (RO)



40

Porsche 911 Targa (1971)

Helmut Bauer (AUT)
Ursula Bauer (AUT)



41

Porsche 993 Targa (1996)

Dr. Bernd Matthes (D)
Dr. Heike Matthes (D)



42

Porsche 911 Carrera Cabrio (1988)

Jan Suermann (D)
Atlante van Olst (D)



43

Porsche 911 SC Coupé (1981)

Naumann Performance Team
Dr. Stefan Naumann (D)
Dr. Volker Runtemund (D)



44

Porsche 911 T Targa (1971)

Michael Schroeder (D)
Christian Zapfe (D)



45

Porsche 964 Cabrio (1991)

Dr. Roland Kutzner (D)
Stefan Kutzner (D)



46

Porsche 911 S Targa (1976)

Mirko Roloff (D)
Carmen Roloff (D)



47

Porsche 911 Carrera (1984)

Roland Kling (D)
Gabriela Merz (D)



48

Porsche 911 S Targa (1971)

Felix Kolvenbach (D)
Bastian Hagebeuker (D)



49

Porsche 356 A Carrera 1500 GS (1955)

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



50

Porsche 964 Carrera 4 Cabrio (1990)

Michael Strehlow (D)
Tanja Walter (D)



51

Porsche 993 Targa (1996)

Dr. Heiner Frommeyer (D)
Dr. Felix Frommeyer (D)



53

Porsche 968 Coupé Targa (1993)

Dr. Walter Schmidt (D)
Petra Schmidt (D)



55

die Kösis
Porsche 964 C4 Targa (1991)

Emilia Kösling (D)
Henrique De Lima Cardoso (BRA)



52

Porsche 964 C4 Cabrio (1992)

Conny Immig (D)
Heiner Immig (D)



54

die Kösis
Porsche 930 Targa Flatnose (1988)

Thomas Kösling (D)
Claudia Kösling (D)



56

die Kösis
Porsche 993 Cabrio (1997)

Carla Kösling (D)
Alexander Braune (D)



57

Porsche 911 Cabrio (1983)
Michael Iwanek (D)
Claus Kofahl (D)



58

Porsche 993 Targa (1998)
Philipp Fleper (D)
Tim Henric Fleper (D)



59

Porsche 911 Carrera G Modell (1989)
Hans-Jörg Brockmann (D)
Sandra Henker (D)



60

Porsche 944 „Martini“ (1987)
Hans Zabel (D)
Henrik Dekker (NL)



61

Fleper Construct
Porsche 993 4S (1997)
Frederic Fleper (D)
Manfred Fleper (D)



62

Porsche 911 SC 3.0 (1979)
Hans-Christian Vastert (D)
Christian Sprinkmeyer (D)



63

Porsche 993 Cabrio (1994)Michael Kersten (D)
Eileen Kersten (D)

64

**Porsche Club Deutschland / Sauerland e.V.
Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé (1986)**Arnold Höppe (D)
Manuela Krause (D)

65

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

66

Porsche 993 Turbo (1996)Hans Ley (D)
Hanna Ley (D)

67

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio (1984)Silke von Kalben (D)
Alexander Czekalla (D)

68

Porsche 356 B (1963)Christian Köhler (D)
Ute Finger (D)



Porsche 993 Carrera (1994)
Dr. Sebastian Wenzel (D)
Can Senuysal (D)



Porsche 356 B T5 (1960)
Christian Schmitz (D)
Andrea Schmitz (D)



Porsche 930 Turbo Cabrio (1988)
Bernd Fabisch (D)
Nicolai Fabisch (D)



Porsche 993 Carrera 4 (1997)
Thomas Greger (D)
Marco Meisegeier (D)



Porsche 959 S (1988)
Heinz Schmiersal (D)
Dirk Wülfing (D)



Porsche 964 (1991)
Malte Sonnemann (D)
Meinhard Sonnemann (D)



75

Porsche 993 (1995)Dr. Lars Pfeiffer (D)
Markus Hennecke (D)

76

Porsche 930 Turbo (1988)Ewald Decker (D)
Arno Decker (D)

77

Porsche 911 Cabrio (1987)Andreas Teppler (D)
Donato Dreide (D)

78

Porsche 911 Carrera 3.2 (1987)Joern Weber (D)
Silke Weber (D)

79

Porsche 944 S2 (1991)Ralf Thiehofe (D)
Christine Thiehofe (D)

80

Porsche 911 Carrera Coupé (1988)Roland Wisinger (D)
Susanne Engling (D)



Für alle, die ihren Alten lieben.



Hier finden Sie den KÜS-Partner für H-Kennzeichen,
Hauptuntersuchung und mehr in Ihrer Nähe:

www.kues.de/partnersuche

KÜS Drive safe.





*Schmuckstück vor Schmuckstück:
Almeras-Porsche vor der 264 Meter
langen Listermauer*

WASSERMARSCH

Sie gehören zu den größten Attraktionen der Ausflugsregion Sauerland: die Talsperren. Gleich fünf liegen bei der fünften AvD-Röhrl-Klassik auf dem Weg – manche mit bewegter Geschichte.



Es waren wie so oft die alten Ägypter, die vorangingen. Schon vor 4.500 Jahren errichteten sie im Nildelta einen Steindamm, um der Unberechenbarkeit des Flusses Herr zu werden. In wasserarmen Regionen wie Jordanien entstanden zur gleichen Zeit erste Stauwerke, in Mesopotamien leitete der sagenhafte König Nimrod vor 4.000 Jahren den Tigris um. Die Römer errichteten in wasserarmen Gebieten steinerne Dämme, deren ebenfalls steinerne Bogenstaumauern auch heute noch zum Einsatz kommen.

Deutschlands ältester Stausee, der „Mittlere Pfauenteich“ im Oberharz, stammt aus dem späten 13. Jahrhundert, wurde mehrfach umgebaut und ist mit einem Volumen von 260.000 Kubikmetern im Vergleich zu den großen Stauseen der Republik tatsächlich nur ein Teich.

Die Listertalsperre ist eine der ältesten des Sauerlandes, dient aber heute als Vorbecken des größeren Biggeseesbädour

Ging es bei den frühen Dämmen meist darum, extreme Hochwasser und Trockenperioden abzumildern und eine gleichmäßigere Wasserversorgung für die Landwirtschaft sicherzustellen, nahm in Deutschland der Talsperrenbau ab dem späten 19. Jahrhundert richtig Fahrt auf, um im Industriezeitalter für die Ballungszentren an Rhein und Ruhr die Trinkwasserversorgung sicherzustellen. Die Eschbachtalsperre in Remscheid wurde 1891 zum ersten großen Trinkwasserreservoir des deutschen Reiches und aus dem Stand zu einer Touristenattraktion. Kaiser Wilhelm II fand bei seinem Besuch lobende Worte, ein drei Kilometer langer Rundweg führte um den See im Bergischen Land. Das Bauwerk war der Beginn eines Booms, bis 1914 folgten weitere 37 Talsperren, die nebenbei auch größere Mengen elektrische Energie erzeugten.

Schon 1899 gründete sich der Ruhraltalsperrenverein (heute Ruhrverband). Industrielle an der Ruhr schlossen sich zusammen, um das

Wasser des nur 220 Kilometer langen Flusses zu regulieren, das im vorigen Jahrhundert zur Hauptschlagader größten Industrieregion Deutschlands wurde. Außergewöhnlich trockene Jahre 1920 und 1921 führten zum Bau der Sorpetalsperre, die der Porsche-Tross der AvD-Röhl-Klassik bei der Auftaktetappe als ersten See ansteuert. Auf der Landstraße 687 rollen die Teilnehmer von Süden das gesamte Gewässer bis zum 700 Meter langen Staudamm entlang.

Keine halbe Fahrstunde später kommt die vermutlich berühmteste Talsperre Deutschlands in Sicht. Im Tal des Zusammenflusses von Heve und Möhne begann der Ruhraltalsperrenverein schon 1908 mit der Errichtung seines ersten Stausees. Heute bei Großbauprojekten schwer vorstellbar, war der 25 Millionen Reichsmark teure Bau Ende Dezem-

ber 1912 und damit vor dem vereinbarten Termin fertig. Die damals größte Stauanlage Europas nahm den Betrieb auf.

Die Talsperre war prall gefüllt in jener klaren und mond hellen Nacht vom 16. auf den 17. Mai 1943, als der Brite Guy Gibson das Kommando zum Abwurf der Last unter seiner Lancaster gab. Der Angriff während des zweiten Weltkrieges sollte die Rüstungswirtschaft des Ruhrgebiets lähmen, die auf große und konstante Mengen Brauchwasser aus den Ruhraltalsperren angewiesen war. Aber es ging auch um pure Rache. Nach Bombenangriffen auf London und weitere englische Industriestädte mit vielen zivilen Opfern wollte es das Vereinigte Königreich Nazideutschland heimzahlen. Die streng geheime Operation trug den Namen „Chastise“, auf Deutsch: Züchtigung.



Vom 389 Meter hohen Biggeblick nahe Attendorn bietet sich ein großartiger Ausblick auf den Biggedamm und das Sauerland

Das hiesige Regime war vermeintlich vorbereitet, Sperrballone sollten Tiefflieger abhalten, Torpedonetze im See Unterwasser-Angriffe abwehren. Aber das wussten auch die Briten, die die Stauseen im Sauerland mit Aufklärungsflügen ausgiebig ausgespäht hatten. Und Barnes Wallis wusste auch, wie man das Ziel erreichen könnte. Inspiriert von auf dem Wasser hüpfenden Kieselsteinen erfand der Luftfahrtgenieur die Rollbombe. Die von Motoren unter dem Flugzeug in Rotation versetzte, tonnenförmige Bombe hüpfte beim Aufprall mehrfach über den See, übersprang die Abspernetze und prallte dann gegen die Mauer. Zur Explosion brachte die Bombe aber erst ein Sensor, nachdem die Bombe wasserseitig im See verschwand. Bei einer Tiefe von exakt 9,70 m führte neben der reinen Detonation auch der Wasserdruck zum Kollaps der Mauer.

Die Seen der AvD-Röhr-Klassik 2026

Talsperre *	Bauzeit	Wassermenge (in Mio m ³)	Einzugsraum (in km)
Sorpetalsperre	1926 - 1935	70	52
Möhnetalesperre	1908 - 1912	135	436
Hennetalesperre	1952 - 1955	39	55
Listertalesperre	1910 - 1912	22	
Biggetalesperre	1956 - 1965	172	287 (inkl. Lister)

* in Reihenfolge der Route

Es begann mit einem kleinen Riss in der 34 m dicken Mauer, doch schnell verbreiterte sich die Lücke, bis ein großer Teil des Damms nachgab. Aus einer 77 Meter breiten Lücke schoss das Wasser ins Tal und riss sofort die beiden Kraftwerke mit sich. Eine zwölf Meter hohe Flutwelle wälzte sich auf das südlich liegende Arns-

berg zu. Zwischen 1.300 und 1.600 Menschen wurden in dieser Nacht in ihren Betten liegend in den Tod gerissen, die meisten der Opfer gab es im Zwangsarbeiterlager Möhnwiesen in Neheim. Das letzte Opfer ertrank am Stadtrand von Essen – fast 100 Kilometer vom Möhnesee entfernt.



Die „Westfalen“ fährt sonst Touristen über den Biggese, während der AvD-Röhr-Klassik dient sie als schwimmendes Restaurant



Das Sauerland ist nicht das Land der 1000 Seen, aber das Land der 1000 Berge. 2711 größere Erhebungen umringen zwei Dutzend Talsperren

Geprobt hatte die Royal Air Force Wallis Erfindung zuvor am Derwent Reservoir in England. Der Stausee nahe Sheffield ähnelte in Geologie und Konstruktion den deutschen Pendants. Kein Wunder, hatten doch vor dem ersten Weltkrieg Ingenieure der Eder-Talsperre beim Bau geholfen und entsprechende Pläne hinterlassen, an denen die Angreifer Schwachstellen sondieren konnten. Auch die Mauer der Edertalsperre fiel einer Rollbombe zum Opfer. Ein Exemplar lässt sich noch heute vor dem Sperrmauseum besichtigen.

Auch wenn der Erfolg der Royal Air Force am Möhnesee spektakulär erschien und der Schock bis heute

nachwirkt, das Resultat hielt sich in Grenzen. Schon fünf Monate später standen die Mauern beider Talsperren wieder. Eine dritte Attacke der 617. Bomberstaffel schlug fehl. Die Sorpe-Talsperre hielt zudem der Explosion stand, im Gegensatz zu Möhne- und Edertalsperre (beide mit Staumauer) hatte die Sorpe bereits einen wesentlich stabileren Staueckbau. Unversehrt blieb im Krieg die Hennetalsperre, die als dritter See auf der ersten Etappe folgt. Die Teams überqueren das 213 Hektar große Gewässer im Süden auf der Dammkrone des Vorbeckens.

Auch auf der fünften Etappe kommt kurz vor Mittag wieder Wasser in Sicht – und die Heimat von Rallyeleiter Peter Göbel, der im Forsthaus nahe der Listertalsperren-Mauer aufgewachsen ist. 1912 fertiggestellt, ist sie eine der ältesten Talsperren der Region, und obwohl mit einem Volumen von maximal 21,6 Millionen Kubikmetern eher klein, versorgte auch sie die Industriebetriebe der Lenne, sowie das Ruhrgebiet mit Trink- und Brauchwasser.

Weil der Bedarf in den Wirtschaftswunderjahren dramatisch anstieg, begann der Ruhrverband in den Fünfziger Jahren mit dem Bau eines

schon vor dem Krieg geplanten und deutlich größeren Stauwerks, der Biggetalsperre. Alle Bewohner im Einzugsgebiet mussten zur Finanzierung des 250 Millionen Mark teuren Baus mit jedem verbrauchten Kubikmeter Wasser den sogenannten „Biggepfennig“ entrichten. 2.500 Menschen wurden umgesiedelt, Dörfer wie Listernohl, Sondern und 22 weitere Siedlungen wurden dem Erdboden gleichgemacht. Die Fundamente versanken für immer im fünftgrößten Stausee Deutschlands. Die kleinere Listertalsperre wurde zum Vorbecken des acht Mal größeren Biggesees und dient heute als Trinkwasserreservoir für den Kreis Olpe, aber auch als Badesees.

Die Teilnehmer der AvD-Röhl-Klassik werden nach der fünften Etappe zwar nicht zum Schwimmen kommen, aufs Wasser gehen sie aber trotzdem. Kurz hinter der Listermauer biegen sie rechts ab, überqueren die langgestreckte Bigge über eine von zwei seltenen Doppelstockbrücken (oben fahren Fahrzeuge, unten die Züge) und begeben sich auf dem Campingplatz auf einer Halbinsel am Sönderner Kopf auf das Ausflugschiff „Westfalen“, wo sie die Mittagsrast mit exklusivem Seeblick genießen können.



Die Stauwerke sollten im Industriezeitalter Wasserpegel wie den der Ruhr regulieren



81

Porsche 914/4 (1970)Hermann Deppe (D)
Chris Deppe (D)

83

Porsche 911 SC (1979)Rolf Trittmann (D)
Konrad Klimek (D)

85

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

82

Porsche 930 Turbo 3.3 (1989)Enrico Thör (D)
Lena Thör (D)

84

Porsche 911 Carrera 3.2 (1985)Rainhard Engels (D)
Ida Engels (D)

86

Porsche 928 GT (1990)Wilfried Ott (D)
Maximilian Stappenbeck (D)



87

Porsche 964 Cabrio (1993)

Matthias Kolb (D)
Dagmar Kolb (D)



88

Porsche 993 (1995)

Martin Theis (D)
Albrecht Meiners (D)



89

Team 677

Porsche 968 CS (1993)

Sebastian Göschka (D)
Dr. Christian Döring (D)



90

Porsche 911 F Coupé Ölklappe (1971)

Rainer Bäcker (D)
Anja Bäcker (D)



91

Porsche 911 Turbo Targa BB (1985)

Dr. Hinrich Mählmann (D)
Dr. Astrid Mählmann (D)



92

Porsche 911 Carrera Cabrio (1984)

Andreas Tegethoff (D)
Birgit Tegethoff (D)



93

Porsche 964 (1993)Willy Ringbeck (D)
Thorsten Flack (D)

94

Porsche 964 Turbo 3.6 (1993)Wilhelm Timmermann (D)
Heike Dörries Timmermann (D)

95

Porsche 911 Speedster G Modell (1989)Dr. Hans Joachim Menke (D)
Stephanie Hackelsberger (D)

96

Porsche 356 C 1600 (1963)Erwin Christofori (D)
Valentin Christofori (D)

97

Porsche 964 Cabrio (1992)Markus Bank (D)
Andrea Kreinberger (D)

98

**Porsche Club Sauerland
Porsche 911 Carrera Targa 2.7 RS (1973)**Henrik Brück (D)
Katarina Brück (D)



99

Porsche 964 Cabrio (1990)
Ernestine Christofori (D)
Susanne Weber (D)



100

H&R Spezialfedern
Porsche 356 (1964)
Kristin Heine (D)
Julia Zachos (D)



101

Porsche 944 S2 (1990)
Peter Paffrath (D)
Doris Söhngen (D)



102

Porsche 911 Coupé (1987)
Bernd Höhne (D)
Tanja Stephan (D)



103

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



104

Team Nordkapp 2024
Porsche 944 (1986)
Heinz Hermann Eiken (D)
Kornelia Rieger (D)



105

Porsche 911 Carrera RS - USA (1972)August von Joest (D)
Pieter Wasmuth (D)

106

Porsche 356 A Carrera GT Coupé (1959)Karl-Günter Diederichs (D)
Ludger Ridder (D)

107

Porsche 993 Cabrio (1996)Team Nordkapp 2024
Wilhelm Middelberg (D)
Silke Middelberg (D)

108

Porsche 911 Targa 2.4 S (1972)Bob Biewer (LUX)
Martine Biewer (LUX)

109

Porsche 964 Coupé (1992)Fridolin Hefti (CH)
Franziska Hefti (CH)

110

Porsche 914 2.0 „Polizei“ (1973)Groschek Immobilien
Maike Groschek (D)
Anke Groschek (D)



111

Team Nordkapp 2024
Porsche 911 S 2.4 (1972)
Frank Bittkow (D)
Felix Bittkow (D)



112

Notarzt-Börse
Porsche 993 (1996)
Erik Björk (D)
Britta Kröncke (D)



113

Porsche 911 Carrera Cabrio (1988)
Sascha Hähnke (D)
Olaf Ziegenbruch (D)



114

Porsche 356 B Cabrio Super S (1961)
Henning Klindworth (D)
Ulf Harms (D)



115

Werk 2 Sportwagen Team Paffrath
Porsche 964 Carrera 2 WTL Cabrio (1992)
Jens Schoell (D)
Florian Böhm (D)



116

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



Das Vorausauto kündigt den Fans das Feld an und im Notfall den Teilnehmern etwaige Routenänderungen

WIR MACHEN DEN WEG FREI

Wenn das Feld wieder mal pünktlich im Etappenziel eintrifft, ist das nicht zuletzt dem Vorauswagen zu verdanken. Die Scouts bei der AvD-Röhrli-Klassik sind aber beileibe nicht irgendwer.



Christa und Dieter Göbel sind die Eltern des Veranstalters und selbst alte Rallye-Hasen

Wie immer sind sie 10 Minuten vor dem Feld losgerollt. Eben noch lief alles nach Plan, doch dann ist plötzlich bei Appenzell die Ausfahrt gesperrt. Was tun? In wenigen Minuten kommt die Startnummer 1. Sie setzt ihn an der Blockade ab, fährt weiter zur nächsten Ausfahrt. Er dirigiert auf der Wiese stehend das Feld weiter, sie lotst es auf die Alternativroute. Dann sammelt sie in wieder ein, nachdem alle Oldtimer durch sind und er sucht sofort nach einer Abkürzung, um wieder vor alle Teilnehmer zu kommen. „Das ist Wahnsinn“, staunt auch Rallyeleiter Peter Göbel. „Die standen auch schon mal zwei Stunden lang im strömenden Regen.“

Die Rede ist von Christa (81) und Dieter Göbel (85), nicht zufällig die Eltern des Rallyechefs. Sie fahren bei nahezu allen Events ihres Sohnes den Vorauswagen. Wer hier plumpe Vetterwirtschaft wittert, könnte falscher nicht liegen. Das Duo an der Spitze ist absolut vom Fach. Schon die jungen Eheleute Göbel vertrieben

sich die Wochenenden mit Bilderstrecken und steigerten als bald den Schwierigkeitsgrad mit Orientierungs-Rallyes. „Wir waren mal Siegerland-Meister“, sagt Christa Göbel stolz. 1981 fuhren sie mit den kleinen Söhnen zum Zuschauen zur Hessen-Rallye, einem Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft. Sie wollten mal den Röhr sehen. Geschlafen wurde im Auto – zu viert und mit dem Hund.

nur zwei Jahre jünger. Die Sauerländerin bewegte jedenfalls den 480 PS starken Boliden mit größter Selbstverständlichkeit: „Nach einer Weile kommt es dir vor, als hättest du nie was anderes gemacht“, sagt sie. Wenn es ein Problem gibt, dann allenfalls mit dem Trennungsschmerz: „Das Auto dann wieder herzugeben, fällt mir immer sehr schwer.“

„Um die sechseinhalb Sekunden“, meinte der und versicherte, die für die Oldtimer gesperrte Landebahn des Flugplatzes in Meschede sei zum Feldversuch bestens geeignet. Mit größter Mühe konnte Dieter Göbel seine Frau davon abhalten.

Mal abgesehen von einer zerkratzten Felge am Bordstein hat sich Christa aber in all den Jahrzehnten nie etwas



Frohnatur Christa Göbel findet: 450 PS sind dem Alter von 81 absolut angemessen

Der Komfort hat deutlich zugenommen. Der Junior sorgt längst für eine ordentliche Unterbringung, Porsche für einen standesgemäßen Untersatz. Bei der letzten AvD-Röhr-Klassik am Bodensee fuhr Christa einen 911 Dakar mit Martini-Beklebung. Stargast Walter Röhr staunte lachend: „Dass die Christa da reinklettert.“ Das sagt der Richtige, der Regensburger ist

Wenn es ein zwischenmenschliches Problem gibt, dann mit dem Tempo. Christa fährt gern zügig, Ex-Förster Dieter streng nach Vorschrift. Muss er seine Gattin manchmal bremsen? Sie verneint, er sagt: „ständig.“ Beim letzten Besuch der Röhr-Klassik im Sauerland 2024 zündelte Röhr mit, als Christa Göbel fragte, wie lang es denn so dauere bis Tempo 200.

zuschulden kommen lassen, selbst bergab bei Glatteis. „Ich kam da runter - schwitzend. Eine Panne können wir uns als Vorauswagen nicht leisten“, sagt sie. Nur bei der ersten Röhr-Klassik wurde sie in Brandenburg bei Schloss Meseberg von der Polizei gestoppt. „Da war zufällig ein Regierungstreffen und ich hatte keine Papiere dabei“, lacht Christa. Der

Beamte interessierte sich allerdings eher für den Porsche als für den Führerschein und entschuldigte sich fast, dass er das Auto komplett ausräumen musste. Er suchte nach Waffen.

Die schärfste Waffe an Bord ist stets Dieter Göbels Verstand. Der Navi-Fuchs ist stets die Ruhe selbst. Egal, ob mal eine Brücke fehlt, die gestern noch da war, oder der Lotse auf der Fähre diverse Teilnehmer auf der Nebenspur vom Schiff lässt. Das Vorausauto ist im besten Fall wie ein gutes Schiedsrichtergespann bei der Fußball-WM: Du merkst gar nicht, dass es da ist.

Das Göbel-Gespann ist noch absolut fit, von Amtsmüdigkeit auch nach fast 30 gemeinsamen Vorausfahrten und um die 40.000 Kilometer



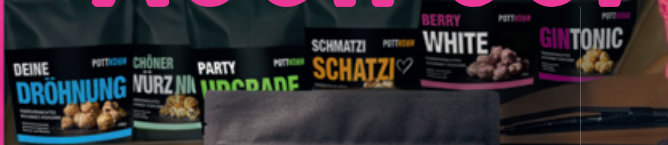
Dieter Göbel wies schon vielen Rallyefahrern den Weg, zuletzt bei der Histo-Monte Walter Röhrli

Streckenkontrolle keine Spur. Der fünften AvD-Röhrli-Klassik fiebert Christa schon entgegen: „Ich freu mich jedes Jahr drauf. Das ist wunderbar.“ Auch Dieter will von Aufhören nichts wissen, und das Thema, wo die Tachonadel zu stehen hat, tut dem gemeinsamen Vergnügen keinen Abbruch: „Du siehst ja, wir sind immer noch verheiratet.“ Und das seit 61 Jahren.

Freundschaft über drei Jahrzehnte:
Das Ehepaar Göbel und Walter Röhrli



WER KLASSE
FÄHRT,
SNACKT
AUCH SO.



POTTKORN.DE

POTTKORNI



117

Team Hotel Deimann
Porsche 964 Carrera 2 (1991)
Jochen Deimann (D)
Moritz Buran (D)



118

Porsche 964 (1991)
Andreas Heymann (D)
Marvin Heymann (D)



119

Porsche 912 (1966)
Bernd Langanke (D)
Martina Wagner (D)



120

Team 4smile
Porsche 924 S (1988)
Dr. Gerhardus Kreyenborg (D)
Pia Schröder (D)



121

Team La Squadra Ringazzis
Porsche 964 Carrera 2 Cabrio (1993)
Joseph Kotrie Monson (UK)
Erik McNeil (D)



122

Team Sauerland
Porsche 964 Carrera (1992)
Peter Roll (D)
Stefanie Hardes (D)



123

Team La Squadra Ringazzis
Porsche 911 ST (1971)
Liam Kotrie (UK)
Macartan McCague (IRL)



124

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



125

Merte Metzgerei
Porsche 911 Carrera (1988)
Paul Willmes (D)
Peter Rappold (D)



126

Porsche 911 Targa 2.0 E (1969)
Frank Grunert (D)
Brigitte Grunert (D)



127

Porsche 964 Coupé (1989)
Alexandar Dacić (D)
Marko Busch (D)



128

Team Sauerland
Porsche 911 3.8 RSR Backdate (1990)
Oliver Graf (D)
Titus Heine (D)



129

Porsche 911 Carrera (1987)Stefan Henrich (D)
Susanne Ewertz (D)

130

Porsche 964 Coupé Backdate (1963)Clemens Huck (D)
Gebhard Tanner (D)

131

Porsche 911 2.7 RS (1973)Stefan Spies (D)
Dr. Jan Kupperfahrenheit (D)

132

Porsche 993 Targa (1998)Matthias Falckenthal (D)
Birgitta Tschiche (D)

133

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

134

Porsche 911 Coupé (1966)Team Ande Votteler
Oliver Berndt (D)
Thomas Kammleiter (D)



135

Porsche 964 Restomod (1991)
Dirk Lührmann (D)
Rosi Rose Lührmann (D)



136

Team Sauerland
Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé (1985)
Mareike Spies (D)
Lasse Jakubeit (D)



137

Porsche 964 (1989)
Christian Osters (D)
Greta Lührmann (D)



138

Bruse
Porsche 356 Reutter Coupé (1956)
Christian Bruse (D)
Dr. Wolfgang Schlünder (D)



139

Team Schneider
Porsche 911 Carrera (1987)
Joachim Schroff (D)
Rita Schroff (D)



140

Porsche 911 SC Coupé (1993)
Ulrich Hofmann (D)
Katharina Hofmann (D)



141

Porsche 924 S (1989)Leon Künnemeyer (D)
Bernd Künnemeyer (D)

143

Porsche 356 Continental 1500 (1955)Bernd Häger (D)
Wolfgang Hillebrand (D)

145

Porsche 964 Carrera 2 Cabrio (1981)Hans-Gerd Bode (D)
Markus Willmes (D)

142

Porsche 911 Carrera RS (1992)Thomas Hauser (CH)
Dennis Wey (CH)

144

Porsche 993 Coupé (1993)Schweerbau Air & Energy
Dr. Falko Wittorf (D)
Caroline Naylor-Wittorf (D)

146

Porsche 356 A T1 Coupé (1957)Team Aulich
Rainer Aulich (D)
Hannes Alexander Aulich (D)



147

Porsche 911 Carrera Cabrio (1988)

Marko Ludwig (D)
Jutta Ludwig (D)



148

Porsche 911 SC Targa (1982)

Markus Stahlmann (D)
Heidi Stahlmann (D)



149

**Porsche Zentrum Siegen
Porsche 928 S (1980)**

Stephan Gebing (D)
Torsten Meiswinkel (D)



150

**Porsche Club Sauerland e.V.
Porsche 964 Cabrio Carrera 4 (1991)**

Alois Hutter (D)
Hendrik Ludwig (D)



151

Porsche 911 Targa (1989)

Stephan Wagner (AUT)
Gianna Theofilidou (GR)



152

Porsche 911 SC 3.0 Coupé (1982)

Eckhard Nothacker (D)
Sabine Nothacker (D)



153

Porsche 911 SC Targa (1984)Harald Bernhardt (D)
Bettina Bernhardt (D)

154

Porsche 993 Carrera 4S (1996)Walter Heider (D)
Ottmar Pfeil (D)

155

Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster (1989)Thomas Lörz (D)
Evelin Lörz (D)

156

Porsche 993 Carrera (1997)Armin Grutschus (D)
Carola Carius (D)

157

Porsche 993 (1997)Hesse Motorsport e.V.
Hans Stück (D)
Ute Hommerich (D)

158

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



159

Porsche 911 Carrera 3.0 (1977)
Lothar Vollbach (D)
Raphael Vollbach (D)



160

Team Brumos Hamburg
Porsche 993 Coupé Restomod (1997)
Alexander Bowien (D)
Marco Braatz (D)



161

Sporthodontics
Porsche 964 WTL Cabrio (1993)
Stephan Pies (D)
Beate Pies (D)



162

Porsche 993 4S (1998)
Christoph Blum (D)
Max Blum (D)



163

Porsche 911 S (1974)
Andreas Kustura (D)
Susanne Hilker (D)



164

Porsche 911 WTL (1984)
Thorsten Au (D)
Nicole Marx (D)



165

Team Voss
Porsche 911 Carrera 3.0 Coupé (1976)
Sebastian Voß (D)
Friederike Voß (D)



166

Porsche 964 (1992)
Manfred Lindig (D)
Barbara Lindig (D)



167

Team CS Consulting
Porsche 911 E Targa (1972)
Christian Schulte (D)
Cordula Schulte (D)



168

Team LEONHARD WEISS
Porsche 911 S Coupé (1972)
Ralf Schmidt (D)
Patrick Schmidt (D)



169

Team Beverly Hüls
Porsche 968 Cabrio (1994)
Oliver Exler (D)
Isabel Exler (D)



170

Porsche 911 Carrera Coupé (1986)
Frank Bodenmüller (D)
Marc Büllsbach (D)



Porsche 912 LWB (1969)
Richard Kallee (D)
Lutz Aengevelt (D)



Porsche 964 Carrera 2 (1991)
Dr. Bastian Thiedemann (D)
Natalie Anita Thiedemann (D)



Porsche 911 Targa Ölklappe (1972)
Dr. Martin Heinisch (D)
Paul Heinisch (D)



Porsche 993 Carrera (1994)
Jörg O. Richter (D)
Angelika Richter (D)



Porsche 911 WTL (1987)
Sascha Niehüser (D)
Melanie Verdev (D)



Porsche 911 Cabrio (1988)
Petros Michelidakis (D)
Alexia Castro (D)



Von der weißen Maus bis zum Barockengel:
Erlesene Polizeifahrzeugsammlung in Marburg

WIEDERHOLUNGSTÄTER

Versteckt am Stadtrand von Marburg findet sich in unscheinbaren Hallen ein großer Schatz. Der aber ist durch Polizeikräfte bestens gesichert. Willkommen im Polizei-Oldtimermuseum!



Die Sammlung ist am Marburger Stadtrand in frühere Hallen der Bundeswehr eingezogen

Es ist Dienstagnachmittag, Putz- und Flickstunde in der oberen Halle. Der Capri wird von der Hebebühne gelassen, die Heckflosse darf an die frische Luft, ganz hinten hängt der 924 in der Höhe. Ein Bremskolben und die Entlüftungsnippel sind festgegemmt. Jetzt wird die Verzögerungsanlage samt neuen Bremsschläuchen wieder gangbar gemacht. Feuerwehrmuseen gibt es hierzulande nicht selten, der 924 aber ist Teil des ersten und einzigen Polizei-Oldtimermuseums in Deutschland. 110 Klassiker, in Grün, Weiß, Silber und Blau hat der Polizei-Motorsportclub Marburg zusammengetragen, baut einige wieder auf, pflegt und pappelt die anderen. „Im Prinzip sind alle Autos fahrfertig“, sagt Vorstandsmitglied Frank Döniges.

Eigentlich fuhren sie Motorräder und schraubten auch daran. Es war 1990, als der Club in Marburg zu Vorführungszwecken eine historische

Polizei-Kradstaffel aufbaute, mit ausgemusterten Motorrädern aus der ganzen Republik. Polizeihauptkommissar Hans-Heinrich Menche und seinen anfangs sieben Getreuen fiel anno 1991 auch ein vierrädriges Exponat in die Hände. Mit dem tannengrünen Opel Rekord P1 aus dem Baujahr 1958 nahm das Projekt plötzlich ganz andere Ausmaße an, auch räumlich. Die rasant wachsende Auto-Sammlung fand 2001 eine neue Heimat in einem ehemaligen Bundeswehrstützpunkt im Marburger Stadtteil Neuohfe. Wo die Streitkräfte früher Lazarettausrüstungen eingelagert hatten, stehen jetzt dicht an dicht Polizeifahrzeuge vom Ha-

nomag-Mannschaftswagen von 1952 bis zum zeitgenössischen e.GO Life mit Elektroantrieb, von der winzigen BMW Isetta bis zum mächtigen Wasserwerfer 9000.

Nicht alle Autos kamen im regulären Polizeidienst zum Einsatz. Den kleinen Smart Four Two nutzte die Polizei Nordrhein-Westfalen zur Nachwuchswerbung. Und so finden sich auch Kuriositäten in den Hallen wie der „Fiacedes“, ein klassischer Fiat 500 mit Mercedes-Kühlergrill oder ein um einen Meter verkürzter VW T1 Bus. „Speedy“ tat seinen Dienst ursprünglich als Schneeräumer in der Marburger Feuerwehr. Der PMC

rettete ihn vor der Schrottpresse, jetzt ist der kurze T1 ein Hingucker in Grün.

Natürlich gehören alltägliche deutsche Streifenwagen wie VW Passat C oder der BMW 520 aus den Achtzigern zum Repertoire, aber auch ausländische Exoten wie der Peugeot 305, den die Frankreich nahe Polizei des Saarlandes nutzte oder ein Toyota Land Cruiser, der als Begleitschutz für Geldtransporte eingeteilt war. Überhaupt finden sich im Museum viele spannende Spezialfahrzeuge, angefangen vom großen Neoplan-Bus, in dem statt Urlauber Gefangene reisten, über



Der BMW 507 war ein ziemliches Wrack, heute ist er eines der Prunkstücke der Sammlung

die gepanzerte S-Klasse mit schuss-sicheren Reifen, in der sich Johannes Rau in seiner Zeit als NRW-Minister-präsident chauffieren ließ, bis zum schwimmfähigen Amphi Ranger, den die Wasserschutzpolizei in Hessen 1987 einsetzte.

Nicht alles, was zur Verfügung stün-de, kommt auch ins Haus. Manches ist zu jung oder zu gängig, einiges einfach zu teuer. Der Porsche 356 B der Autobahnpolizei Düsseldorf, der bei der AvD-Röhl Klassik schon zum Inventar gehört und dieses Jahr mit der Startnummer zehn für Recht und Ordnung im Feld sorgt, wäre unerschwänglich. Auch ein bezahlbarer 911 ist den Marburgern noch nicht ins Netz gegangen. Immerhin, ein 914 befindet sich im Aufbau.



Platzproblem: Bei 110 Exponaten reichen auch drei Hallen kaum noch aus

Ist ein Kandidat attraktiv, ist ein erbärmlicher Zustand selten ein Ablehnungsgrund. Der Streifen-wagen-Variante des BMW 501 zum Beispiel, von der nur 51 Stück pro-duziert wurden, gehörte laut Dönges zur Baureihe „Bodensee“, sprich, der durchgefalte Unterboden bot freien Blick auf die Straße. Heute ist er eines

Das Deutsche Polizei-Oldtimermuseum (Cyriaxstraße 103, 35037 Marburg) emp-fängt von April bis Oktober jeweils an einem ausgewählten Sonntag von 11-17 Uhr Besucher. Unmittelbar nach dem Besuch der AvD-Röhl-Klassik feiert der Club am 9. September sein öffentlich zugängliches Sommerfest. Das Museum hat im Herbst 2026 zudem noch am 13. September und am 18. Oktober geöffnet.

Im Vereinsheim werden Kaffee, Kuchen, Snacks und Getränke angeboten, ansonsten ist der Eintritt frei. Ab zehn Personen sind nach Absprache (info@polizeioldtimer.de) auch Gruppenführungen möglich. Alles Wissenswerte findet sich auf <https://polizeioldtimer.de>.



Spezialeinsatz: Schwere gepanzerte Geländewagen wie Mercedes G und Land Cruiser dienen vor allem der Begleitung von Werttransporten



Polizei­präsenz: Bei der AvD-Röhr­l-Klassik sorgt die Polizei wie hier in Bregenz schon seit Jahren für Ordnung im Feld

der Prunkstücke der Sammlung. Eine anerkannte Fachzeitschrift kürte den 62er Barockengel und damit den Club einst für die beste Restaurierung des Jahres.

Mittlerweile ist die personelle Mannschaftsstärke auf 170 Mitglieder angewachsen. „Gemäß unserer Satzung sind 85 Prozent aus dem Polizeidienst, die restlichen 15 Prozent haben Ahnung“, sagt Fank Dönges grinsend. Drei Dutzend aktive Kollegen halten nach Dienstschluss jeden Dienstag die Ausstellungsstücke in Schuss. Vor den Besuchstagen wird

auch eifrig rangiert, um für die Gäste Platz zu schaffen und die Autos je nach Motto passend aufzureihen. Zuweilen rückt die Museumsstaffel auch zu Außeneinsätzen aus. Immer wieder werden Autos für Filmproduktionen angefragt, wie zum Beispiel dem ZDF-Dreiteiler „Ku’damm 77“ oder dem Doku-Drama „Stammheim.“ Der Opel Rekord P1 bekam sogar eine Rolle in Sönke Wortmanns Kinoklassiker „Das Wunder von Bern.“ Und auch ein bekannter Audi 100 ist vorhanden. Mit exakt diesem Streifenwagen drehte Schauspieler Hinnerk Schönemann einen Krimi,

bei der AvD-Röhr­l-Klassik feiern Auto und Schönemann also ihr Wiedersehen in Marburg.

Natürlich werfen sich die betreuenden Vereinsmitglieder in solchen Fällen in Sachen Uniform zur Epoche passend in Schale. Auch wenn Walter Röhr­l und die Porsche-Klassiker auf der dritten Etappe zur Durchfahrtskontrolle auf dem Clubgelände anrücken, wird es einen filmreifen Auftritt auf dem Gelände geben. Frank Dönges verrät: „Wir denken an eine historische Verkehrskontrolle.“



Fuhrparkexoten: Verfolgungsjäger 924 und Capri, Nachwuchswerber Isetta

H&R®



NEVER OLD. ALWAYS CLASSIC.

Klassische Fahrzeuge sind mehr als Fortbewegungsmittel – sie sind Geschichte, Leidenschaft und Charakter.

Bei H&R verstehen wir diese Begeisterung für Young- und Oldtimer ebenso wie für den historischen Motorsport. Deshalb stehen wir nicht nur mit einem breit gefächerten Lieferprogramm zur Seite, sondern auch mit individueller Fertigungskompetenz: Wenn serienmäßige Lösungen nicht ausreichen, realisieren wir maßgeschneiderte Fahrwerkskomponenten nach Muster oder Zeichnung mit Präzision, Erfahrung und echter Hingabe zum Detail.

Damit jede Legende auf der Straße oder Rennstrecke weiterlebt.



PORSCHE TYPEN BEI DER 4. AvD-RÖHRL-KLASSIK

CHARAKTERSTARKE TYPEN

Alles Porsche oder was?

Ja schon, aber die unterscheiden sich teils enorm voneinander.

Was fährt denn da vorbei.
Was zeichnet bestimmte Porsche Modelle aus?

Unser Typenlexikon klärt ein bisschen auf.



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 luftgeköhlten 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



NUR ALTE TECHNIK? ODER ZEITMASCHINEN!

**Auf Zeitreise in
die Autostadt in
Wolfsburg.**



Jetzt Platz
sichern und auf
Entdeckungstour gehen!

Zurück zu den Meilensteinen: Entdecke über 140 Jahre Automobilgeschichte – von beliebten Klassikern bis zu seltenen Design-Ikonen im Zeithaus. Und für alle, die noch tiefer eintauchen wollen: Bei einer Führung durchs Oldtimer-Depot gibt's exklusive Einblicke hinter die Kulissen – faszinierende Geschichten, seltene Fahrzeuge und echte Werkstatt-Atmosphäre hautnah.

autostadt.de/zeithaus

A
AUTOSTADT

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 „T“ 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

930 PORSCHE'S ERSTER SUPERSPORT- WAGEN



Nachdem 1973 das G-Modell den Ur-Elfer abgelöst hatte, entschied Porsche, die für einen neuen GT-Renner gewonnenen Erkenntnisse in einen Straßensportwagen zu übersetzen. Gegenüber dem früheren Topmodell Carrera 2.7 wuchs die Breite zur Unterbringung 225 Millimeter breiter Reifen um 50 Millimeter. Den Auftrieb reduzierten ein Frontspoiler und ein großer Heckflügel, der schon 1973 bei der Rennversion des Carrera den Entenbürzel abgelöst hatte. Die „Walflös-

se“ wurde zu einem unverkennbaren Porsche-Merkmal des neuen Spitzenmodells, das die Bezeichnung 930 erhielt. Im Volksmund hieß Porschess erster Supersportwagen einfach 911 Turbo.

Weil der für den Rennbetrieb 1974 auf Dreiliter aufgebohrte Saugmotor an seine Grenzen gestoßen war, flanschten die Ingenieure einen KKK-Turbolader an den Boxer, der das neue Spitzenmodell auf 260 PS brachte. Das reichte für eine Be-

schleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 5,5 Sekunden und 250 km/h Höchstgeschwindigkeit. Den Ruf der Kundschaft nach mehr Leistung er hörte Porsche 1977 mit dem 3,3-Liter-Turbo und nun 300 PS. Dazu boten die Zuffenhausener ab 1984 noch ein Werks-Tuning mit 330 PS an.

1974 - 1989
260 - 330 PS
2993 - 3299 ccm
Coupé

METEK



Service Partner

- ✓ Fahrzeughandel
 - ✓ Autovermietung
 - ✓ Abschleppdienst
 - ✓ BOSCH Car-Service
- NFZ | PKW | Oldtimer



Im Brauke 7
57392 Schmallenberg



02972 978585
www.metek-fahrzeughandel.de



02972 9217171
www.metekgmbh.com

Curry STOP

BAD FREDEBURG

– Imbiss erster Klasse –



Wehrscheid 13a
57392 Schmallenberg



02974 9692311
info@curry-stop.de



www.curry-stop.de



Mit Herz und Hand
für Sie gebacken.



Brote &
Brötchen



Feine
Backwaren



Kuchen &
Torten



Snacks &
Mehr

Wehrscheid 13a
57392 Schmallenberg



02974 9686944
info@tismes.de



www.tismes.de

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

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



AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND

PANNENHILFE FÜR GENERATIONEN



MONEY

**HÖCHSTE
KUNDEN-
ZUFRIEDEN-
HEIT**


AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND

6 weitere Anbieter
erhielten die Note Sehr Gut
Im Test: 35 Kfz-Schutzbrief-
Anbieter in Deutschland
Ausgabe 09/2026

★★★★★

www.avd.de

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 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

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

PORSCHE



Damit Legenden auf der Piste bleiben können.

PORSCHE ZENTRUM SIEGEN: IHR PORSCHE CLASSIC PARTNER.

Porsche Klassiker sind Pulsbeschleuniger und Wertanlage in einem. Da kommt es auf kompetente Wartung, Pflege und viel Leidenschaft an. Sie finden all das bei uns als Porsche Classic Partner. Besuchen Sie uns: im Porsche Zentrum Siegen.

Porsche Zentrum Siegen
Tel. +49 271 2355-911
www.porsche-siegen.de

Wir sind Oldtimer
des Bäckerhandwerks.

Das verbindet &
macht uns stolz.



www.baeckerei-sangermann.de



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 der 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

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 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

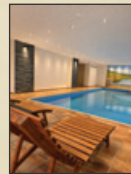
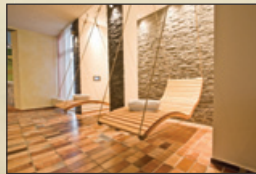
verlassen die Werkshallen. Der 911 überlebt seinen Nachfolger. Doch der einst sogar von Steve Jobs pilotierte 928 gilt heute als eine der größten automobilen Design-Ikonen seiner Zeit.

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

Wir wünschen viel Spaß und Erfolg
bei der 5. AvD-Röhl-Klassik 2026
durch das Sauerland!

Landgasthof
HOTEL
HANSES
BRÄUTIGAM

Mein Urlaub!



Landgasthof Hotel Hanses-Bräutigam • 57392 Schmallenberg Latrop
Tel.: 0 29 72 / 99 0-0 • www.hotel-hanses.de • info@hotel-hanses.de

PERFORMANCE, DIE MAN SCHMECKT.

EXKLUSIVES EVENTCATERING
AUF DER IDEALLINIE.

STOLZENHOFF
CATERING

PERFEKTION
ZU JEDEM ANLASS.

www.stolzenhoff.de
eventanfrage@stolzenhoff.de

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

959 DER ÜBER-PORSCHE



Man spricht beim 959 von Porches 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



   
**Stadt-Land-Fjord-Tour
2027**



Nach fünf perfekten Ausgaben gehört diese Winter-Oldtimer-Reise bereits zum festen Programm. Gestartet wird erneut in Hamburg, nach dem Transfer durch Dänemark folgen die schönsten 3500 km entlang der eisigen Nordmeer-Küste Norwegens. Es geht auf die Lofoten und durch die unendlichen Weiten des schwedischen Hochlandes. Außergewöhnliche Top-Hotels, jede Menge Fjorde und Fähren, grandiose Landschaften und auf Wunsch noch Drift-Action auf einem zugefrorenen See im schwedischen Ziel Arvidsjaur. Organisiert wird dazu auch der Rücktransport des Oldtimers.

15.02. – 26.02.2027

Infos: www.plusrallye.com



NORDKAPP
71°10'21" N
TOUR 2027 



Auch im Jahr 2027 wird es mit der Nordkapp-Tour einen Anschluss zur Stadt-Land-Fjord-Reise geben. Los geht es am Polarkreis, von dort führt das 2700 km lange Winter-Abenteuer samt Spikereifen auf dem Oldtimer in 10 Tagen zum nördlichsten Punkt Europas und zurück zum Startort. Die Route durch Nordnorwegen, Schweden und Finnland glänzt mit wilden Schnee-Landschaften, in den Etappenzielen warten exklusive Hotels und Abendessen auf maximal zehn Teams. Organisiert wird gerne auch der Auto- und Teilnehmertransfer nach Arvidsjaur.

01.-12. März 2027

oder QR-Code abschnnen

Exklusiv für unsere Gäste:
Oldtimer- und Sportwagentouren
mit Programm und einzigartigen
Touren durch das Sauerland

LIEBLINGSTOUREN

Startpunkt Deimann



Jetzt
entdecken



DEIMANN
★★★★★



Hôtel Deimann · Alte Handelsstraße 5 · 57392 Schmallenberg · T 02975 810 · www.deimann.de · info@deimann.de

KLASSIKER ERKENNT MAN AN IHRER QUALITÄT.



Team Merte wünscht viel Spaß!

QUALITÄT
SEIT **1900**

www.merte.com

IMPRESSUM

Durchführung und Organisation:

Agentur Plusrallye
Oldtimer – Rallye – Events
Uhlandstraße 5
71404 Korb
Telefon: +49 7151 6045601

Mail: orga@roehrl-klassik.de
www.roehrl-klassik.de

Chefredakteur:

Peter Göbel (verantwortlich)

Redaktion:

Markus Stier, Peter Göbel

Anzeigenakquise und Koordination:

Plusrallye &
Standpunkt-Verlag GmbH, Winterberg

Illustration Titelmotiv:

Uli Ehret

Gestaltung:

Werbestudio Michael Bayer

Druck:

Druckerei Hermann, Denkendorf

Fotografie:

Lena Willgalis
Johanna Gumbl
Andreas Essig
Hardy Mutschler
Arturo Rivas
Hans-Dieter Seufert
O.v.Simon
Andreas Beyer
McKlein
Markus Stier
Peter Göbel

plus+rallye[®]
OLDTIMER • RALLYE • EVENTS





IHR PARTNER AUF DEM HEISSEN SITZ

Für einen Platz unter den Besten zählt vor allem eins: perfektes Teamwork. Diesem Credo folgen wir nicht nur auf der Strecke, sondern bei jedem Schritt, den wir mit unseren Kunden gehen. Seit 1899 gemeinsam erfolgreich.



pantaenius.eu


PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER



**AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND**

WELTWEIT SORGENFREI UNTERWEGS



*Seit über 125 Jahren sind wir
DER AUTOMOBILCLUB.*

Jetzt zum Testsieger wechseln.

www.avd.de

**DEUTSCHES INSTITUT
FÜR SERVICE-QUALITÄT**
GmbH & Co. KG

1. PLATZ

**Konditionen
Preis/Leistung**
Automobilclubs

Teilkategorie im
TEST Sept. 2025
8 Automobilclubs

www.disq.de
Prüfungsinstitut

ntv

FOCUS MONEY

**FAIRSTE
PANNEN-
HILFE**



13 weitere Anbieter
erhielten die Note Sehr Gut
Im Test: 43 Kfz-Schutzbrie-
f-Anbieter in Deutschland

Ausgabe 27/2026