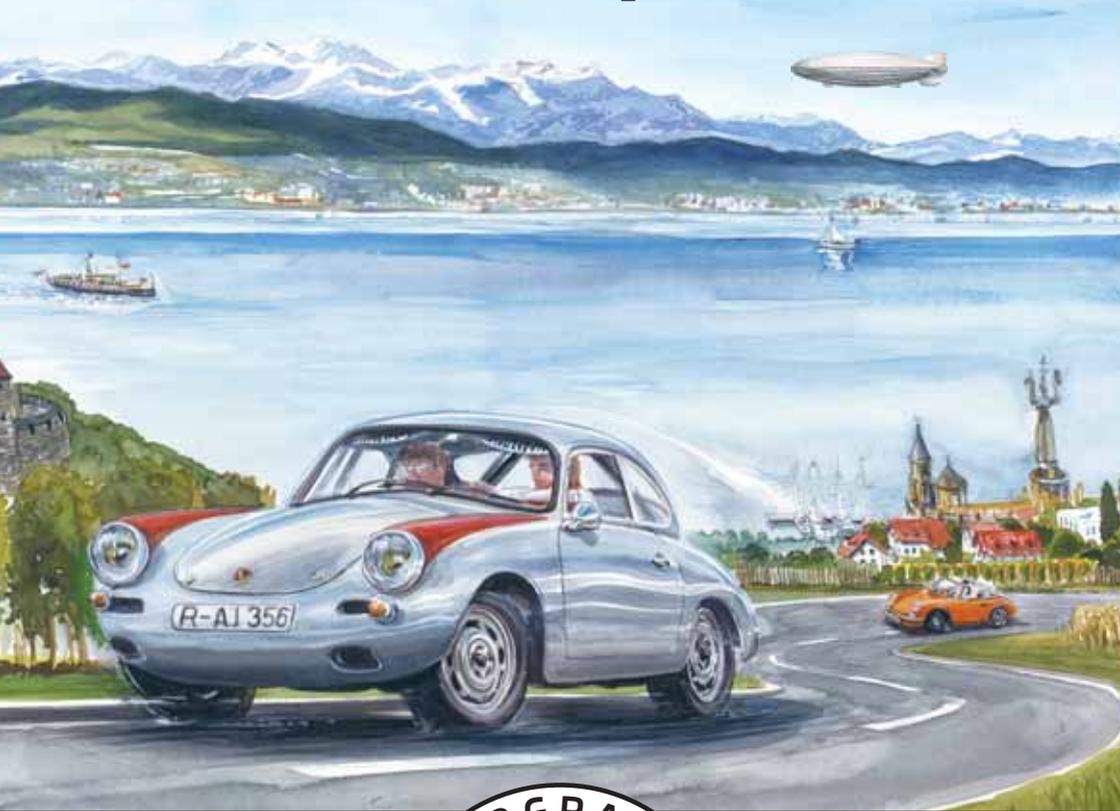


AVD-RÖHRL-KLASSIK

3.- 6. September 2025



**AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND**

PROGRAMM

4.

**PORSCHE
KLASSIK**

PANTAENIUS
VERSICHERUNGSMAKLER

Czernys
CLASSIC GARAGE

Sinn
SPEZIALUHREN

GROSCHEK
IMMOBILIEN




Stadt-Land-Fjord-Tour
2026



Nach fünf Ausgaben gehört diese Winter-Oldtimer-Reise bereits zum festen Programm. Gestartet wird erneut in Hamburg, nach dem Transfer durch Dänemark folgen die schönsten 3000 km entlang der eisigen Atlantikküste 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.

25.02. – 06.03.2026

Infos: www.plusrallye.com


NORDKAPP
71°10'21" N
TOUR 2026



Auch im Jahr 2026 wird es mit der Nordkapp-Tour einen Anschluss zur Stadt-Land-Fjord-Reise geben. Los geht es am Polarkreis, von dort führt das 2500 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 von und nach Schweden.

09.-20. März 2026

oder QR-Code abschnnen



ORGANISATOR

PETER GÖBEL



Peter Göbel
Inhaber Plusrallye
Gesamtleitung AvD-Röhrli-Klassik

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

so einen Auftakt zur nunmehr vierten Veranstaltung haben wir noch nie erlebt. Am 1. April startete die Nennung, einen Tag später musste diese nach unglaublichen 185 Nennungen zwangsläufig wieder beendet werden. Der jährliche Warm-Up-Abend, diesmal auf dem historischen Schiff Hohentwiel, war exakt nach zwei Stunden ausgebucht, mit der Oesterreich sticht nun ein zweites Schiff zum Auftakt in See.

Viele Vorzeichen machen nicht nur uns Spaß. Zum ersten Mal geht es bei der 670 Kilometer langen Tour nicht nur durch zwei Bundesländer, mit Österreich kommt nun ein weiteres Land hinzu. Es geht durch Oberschwaben, das Allgäu und die Vorarlberger Alpen und mit dem Flexenpass erreicht die AvD-Röhrli-Klassik tatsächlich ihren Höhepunkt.

Lohnenswert sind auch die Mittags- und Abendstationen. Im Dornier-Museum in Friedrichshafen wartet sogar ein Teil der Geschichte des Polarforschers Roald Amundsen auf die Teams. Am Förgensee bei Füssen reicht der Blick bis zum neu ins Unesco-Weltkulturerbe aufgenommene Schloss Neuschwanstein. Und am letzten Tag bei gutem Wetter sogar vom Bergrestaurant Goona im Brandnertal bis zu den 3000er-Gipfeln der Vorarlberger Alpen.

Der Delius Klasing Verlag ist zwar nicht mehr Veranstalter der Tour, doch das heißt nicht, dass die Partnerschaft vorbei ist. Der renommierte Verlag aus Bielefeld bleibt der Rallye nicht nur mit seinem Magazin Porsche Klassik weiterhin freundschaftlich verbunden.

Und wer genau hingesehen hat, erkennt eine weitere Neuerung. Die Röhrli-Klassik heißt ab sofort AvD-Röhrli-Klassik. Der Automobilclub ist überzeugter denn je von der Porsche-Reise mit dem zweifachen Weltmeister und hat neben dem Pannendienst seine Begeisterung für die Tour und für Walter Röhrli als neuer Namensgeber unterstrichen.

Dem Porsche-Repräsentanten und vierfachen Sieger der Rallye Monte Carlo ist es sicher am meisten zu verdanken, dass die aufgezählten Superlativen genau so eingetroffen sind. Natürlich geht Röhrli wieder mit der Startnummer 1 auf die Reise, diesmal sogar mit seinem ehemaligen Beifahrer Christian Geistdörfer.

Und die, die sich in den vier Tagen erneut alle Mühe geben werden, die Reise rund um Bregenz zu etwas ganz Besonderem zu machen, ist die Plusrallye-Mannschaft. Das beste Orga-Team überhaupt legt sich ganz im Sinne des Namensgebers wieder weltmeisterlich ins Zeug, damit nicht nur die drei Fahrtage, sondern auch die Siegerehrung samt Gala der AvD-Röhrli-Klassik einen neuen, frischen Anstrich verpassen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Teilnehmern, Fans und Zuschauern ein einmaliges Fahr-Erlebnis rund um das Festspielhaus in Bregenz mit seiner imposanten Seebühne.

Herzlichst, Ihr Peter Göbel

A handwritten signature in black ink that reads "Peter Göbel". The signature is stylized and cursive.



GRUSSWORTE _____ 3/7/9
Peter Göbel, Michael Ritsch und Walter Röhrl

BOXER SÜSS-SAUER _____ 10
Die Beziehung Walter Röhrl und Porsche 911

ZEITPLAN _____ 17
Alle Zeiten auf einen Blick

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

STRECKEN

GESAMTSTRECKE _____ 16
Die Übersicht aller Etappen

TAG 1, ETAPPEN 1 + 2 _____ 20
Oberschwaben und Nacht am Bodensee

TAG 2, ETAPPE 3 _____ 22
Naturpark Nagelfluhkette

TAG 2, ETAPPE 4 _____ 24
Allgäu

TAG 3, ETAPPE 5 _____ 26
Hochtannbergpass

TAG 3, ETAPPE 6 _____ 28
Vorarlberg





REVOLUTION IN DER HOLZHÜTTE — 42

Das Dornier Museum

KULT-PLATZ — 56

Die Bregenzer Seebühne

DIE WEGBEREITER — 74

Der Automobilclub von Deutschland

GRANDIOSER RHEINFALL — 80

Der Bodensee

TYPENLEXIKON — 85

Alle Porsche Typen der 4. AvD-Röhrl-Klassik

IMPRESSUM — 98



DIE TEAMS

STARTNUMMER 1 - 170 — 31

Das Teilnehmerfeld der Veranstaltung

DIE VIPS

WALTER RÖHRL — 32

Zweifacher Rallyeweltmeister

HINNERK SCHÖNEMANN — 34

Schauspieler



**EIN
VANILLEEIS
MIT KUSS
AUF EINEM
PORSCHER
AUS BETON.
ES KÖNNTE
DEINES SEIN.**

**Momente
zwischen Berg
und See.**



LANDESHAUPTSTADT BREGENZ

MICHAEL RITSCH



*Michael Ritsch
Bürgermeister
Landeshauptstadt Bregenz*

Liebe Leser:innen,

wir freuen uns sehr, dass die Landeshauptstadt Bregenz in diesem Jahr erstmals Gastgeberin der AvD-Röhrli-Klassik ist – und damit zum Zentrum einer der stimmungsvollsten Oldtimer-Rallyes im deutschsprachigen Raum wird. Vom 3. bis 6. September begrüßen wir die Fahrer:innen von rund 150 historischen Porsche an unserem wunderschönen Bodensee. Die 4. AvD-Röhrli-Klassik führt von hier aus über unseren Hausberg, den Pfänder, entlang des Bodensees in Richtung Oberschwaben.

Das Festspielhaus Bregenz mit seiner weltberühmten Seebühne bietet den idealen Rahmen für dieses besondere Ereignis: Hier beginnen und enden die Tagesetappen der Rallye, hier treffen Technikbegeisterung und Kultur, Tradition und Lebensfreude aufeinander. Es erwarten uns drei Tage voller PS, Persönlichkeiten und Begegnungen – mit alten Fahrzeugen und Geschichten, mit leidenschaftlichen Sammler:innen und natürlich mit einer echten Motorsport-Legende: Walter Röhrli.

Die Röhrli-Klassik ist nicht nur ein Ereignis für Liebhaber:innen des Motorsports, sondern auch ein Fest für unsere Landeshauptstadt – für ihre Bürger:innen, ihre Gäste und alle, die sich für Geschichte auf vier Rädern interessieren. Mein Dank gilt dem Organisationsteam rund um Peter Göbel, das mit viel Liebe zum Detail und großem Engagement eine Veranstaltung auf die Beine stellt, die Motorsporttradition lebendig werden lässt. Den Teilnehmer:innen wünsche ich eine sichere, unfallfreie Fahrt, bleibende Eindrücke und viel Freude an der Strecke – und Ihnen, liebe Bregenzer:innen sowie allen Gästen, unvergessliche Erlebnisse beim Zuschauen und Mitfiebern!

Mit den besten Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Ritsch', written in a cursive style.

Ihr Michael Ritsch
Bürgermeister
der Landeshauptstadt Bregenz

NEU



Nicole Hettesheimer

Porsche 911 Targa

224 Seiten

€ 49,90 [D]

ISBN 978-3-667-13138-6

Notlösung oder Design-Statement?

Zunächst eine Art Notlösung gewann der Targa mit seiner Karosserieform schnell viele Freunde dank unübertroffener Alltagstauglichkeit, hoher Fahrdynamik und prägnant gestalteten „Targa-Bügel“. Dieses Buch versammelt alle Generationen des 1965 präsentierten 911 Targa in großartigen Bildern, während Entwickler und Designer die Hintergründe des „Sicherheits-Cabriolets“ und die Bedeutung für die Marke Porsche erläutern.

- ✓ Komplette **Historie** des Porsche 911 Targa mit exklusivem **Archivmaterial**
- ✓ Spannende Hintergründe durch **Interviews und Geschichten** der Entwickler
- ✓ 60. Jubiläum der IAA-Präsentation



RALLYE-LEGENDE UND NAMENSPATRON

WALTER RÖHRL



hat, wo wir ohne großen Rummel schön zum Fahren kommen.

Ganz ohne Leute war ich mal im Bregenzer Wald unterwegs. Ich kannte den Skirennläufer Hansi Hinterseer, der vor seiner Bühnenkarriere ja Skirennläufer war, und der wollte mal wissen, wie man richtig Auto fährt, da sind wir mit seinem Renault 5 damals eine Nacht lang durch den Wald gefahren. Neugierig bin ich auf die Straße nach Lech am Arlberg, das mir als Skifahrer natürlich ein Begriff ist, aber die Strecke von Warth im Norden ist ja im Winter immer gesperrt.

Man lernt immer noch etwas dazu und immer noch Neues kennen. Es mag vielleicht seltsam erscheinen, aber die Bodenseeregion ist mir bisher gar nicht so sehr geläufig, selbst wenn ein kleiner Teil im Nordosten zu Bayern zählt. Aber wie immer verspricht die diesjährige Route schöne Landschaften, und so freue ich mich sehr, dass ich das Feld bei der mittlerweile schon vierten AvD-Röhrl-Klassik nun am Bodensee entlang, durch den Bregenzer Wald bis ins Allgäu anführen darf.

Dabei kann ich auch ein paar Gedächtnislücken schließen. Ich erinnere mich, dass ich mal mit dem Rennrad am Bodensee entlang gefahren bin, am Ufer herrschte ziemlicher Verkehr. Aber mein Freund und Organisator Peter Göbel kennt sich ja als ehemaliger Organisator der Bodensee-Klassik in der Gegend ziemlich gut aus. Ich bin sicher, dass er schöne Strecken herausgesucht

Die vierte Ausgabe der Röhrl-Klassik ist für mich eine Premiere, denn erstmals trete ich dort mit meinem alten Weggefährten Christian Geistdörfer an. Zunächst einmal muss ich aber sagen, dass es mich immer noch ins Staunen bringt und es mir eine große Ehre ist, dass so viele Leute mit mir mitfahren wollen. Ich habe gehört, dass die Nennliste schon nach einem Tag geschlossen werden musste, und wir ein Rekordfeld von 170 Porsche-Besatzungen am Start haben, von denen ich die ersten ja schon am Mittwoch auf dem Wasser begrüßen darf, wenn wir auf der Hohentwiel, dem ältesten Raddampfer des Bodensees zum Willkommensabend losdampfen. Allen Teilnehmern wünsche ich ein unvergessliches Wochenende.

A handwritten signature in black ink that reads "W. Röhrl".

Walter Röhrl
Zweifacher Rallyeweltmeister

10

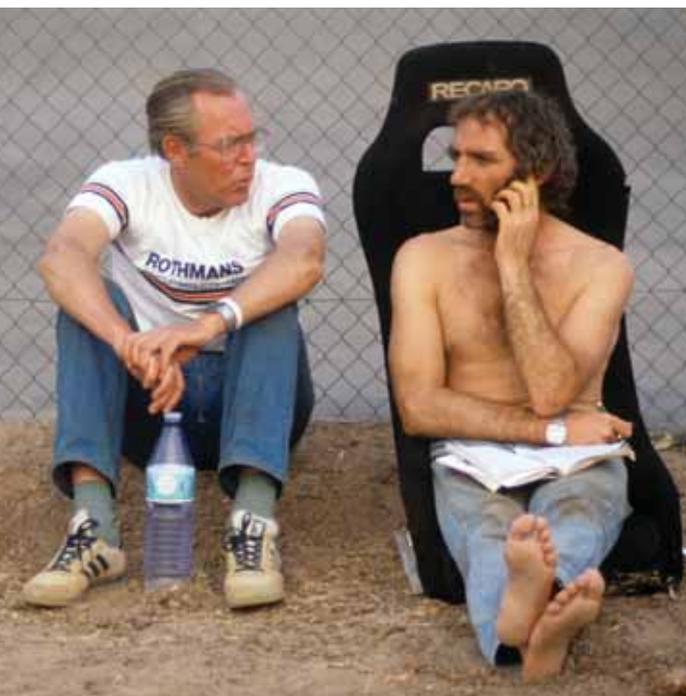
AvD-Röhrl-Klassik 2025
BOXER süßsauer



*Sensation knapp verpasst:
Röhrl fällt 1981 in San Remo aus*

BOXER SÜSS-SAUER

Es ist eine zwiespältige Geschichte, die Beziehung zwischen Walter Röhrl und dem Porsche 911. Der zweimalige Weltmeister verdankt dem Elfer viele großartige Augenblicke im Leben, aber auch eine bittere Niederlage.



Sie haben das alles durchgerechnet, Röhrl und Kussmaul. Der Rückstand nach den Schotterprüfungen der Toskana ist nicht allzu groß. Dabei ist der Gegner nicht irgendwer:

Wir schreiben das Jahr 1981, und seit Januar gilt im Rallyesport eine neue Zeitrechnung. Wie hat der Franzose Bruno nach der Rallye Monte Carlo verkündet: „Bisher haben wir Stoppuhren benutzt, künftig reicht ein Kalender.“ Das Quattro-Zeitalter ist angebrochen. Röhrl, 1980 Weltmeister, hatte das Allrad-Auto schon gefahren, schien schon mit den Ingolstädtern handelseinig. Aber dann unterschrieb er bei Mercedes, wo es die längerfristigen Perspektiven zu geben schien. Was für eine Ironie: Als den Stuttgartern ihre Chancenlosigkeit mit dem dicken 450SLC-Coupé klar wurde, zogen sie sich noch vor Saisonstart zurück.

*Dakar statt Rallye-WM: Porsche-Rennleiter
Peter Falk und Ingenieur Roland Kussmaul*

*Genug Power, aber zu wenig Traktion:
Röhrl 1981 im 924 Carrera in der DRM*



Es waren die Schwaben von der anderen Neckarseite, die den Regensburger aus der Arbeitslosigkeit befreiten. Ingenieur Roland Kussmaul, selbst großer Rallyefan und mehrfacher Teilnehmer der Rallye Monte Carlo, plante Porsche in die Rallye-WM zu heiven. Das Unternehmen suchte gleichzeitig nach Wegen, den neuen 924 Carrera GTS mit seinem Frontmotor-Konzept und Transaxle-Getriebe hinten zu vermarkten. Sie schickten Röhrl in die deutsche Meisterschaft, und Röhrl verprügelte die nationale Elite nach Strich und Faden.

Der 924 glänzte mit 280 Turbo-PS und prima Balance, der heftige Leistungseinsatz des Laders war allerdings angesichts der ständigen Abzweige nicht förderlich, und beim Herausbeschleunigen aus engen Ecken fehlte es an Traktion. Um wie viel besser wäre man da mit dem Elfer und seinem Heckmotor dran. Porsche hatte durchaus beeindruckende Einzelauftritte mit dem Mittelmotor-Konzept, mit dem Lancia ab Mitte der Siebziger Jahre die Szene dominierte. Mit dem eigentlich als

Rundstreckenrenner konzipierten 904 GTS wurde Eugen Böhringer im Schnee-Chaos der Monte 1965 Zweiter, 1971 fuhr Björn Waldegaard mit dem 914/6 im Fürstentum auf Rang drei. Treppchenplätze schön und gut, in Zuffenhausen war man überzeugt: Mit dem 911 hätte man gewonnen.

Den Beweis wollte Kussmaul nun antreten. Aber Porsche hatte kein Rallye-Einsatz-Team. Die deutschen Auftritte mit dem Typ 924 wickelte die spätere Quattro-Mannschaft von Konrad Schmidt ab. Auf internationalem Parkett waren die Gebrüder Almeras aus Frankreich eine Top-Adresse. Schließlich hatten sie mit Jean-Pierre Nicolas 1978 ohne Werksunterstützung die Monte gewonnen, und 1980 auf Korsika mit Jean-Luc Therier.

Aber das waren im Prinzip Asphalt-Veranstaltungen, nicht zu vergleichen mit einer Misch-Rallye mit erheblichem Schotteranteil. Es wäre halb so schlimm gewesen, wäre die Welt im Herbst 1981 noch die gleiche gewesen, hätten die Gegner

nur Ford Escort, Fiat 131 oder Talbot Lotus geheißt. Doch nun war das Allrad-Zeitalter angebrochen, und die Quattros überrannten alles mit ihrer unschlagbaren Traktion. Schön, die Audianer waren noch nicht allzu eingeebnet und die Technik noch nicht zuverlässig, aber es war eine Frage der Zeit, wann sich die Quattro-Truppe eingeschossen haben würde.

Obwohl klar war, dass die schnellen Schotter-Prüfungen in der Toskana wie gemacht für die 360 PS starken Allradler sein würden, setzte Kussmaul einen 911 auf die Nennliste. Man hatte rund 300 PS Leistung. Man hatte mit dem Heckmotor Traktion. Und man hatte Röhrl, der gegen die sperrigen Audis planmäßig die asphaltierte Auftaktschleife in den ligurischen Seealpen dominierte, und der dann eines seiner zahlreichen Wunder tat, in dem er auf den Schotterpfaden deutlich weniger Zeit verlor, als die Branche kalkuliert hatte. Im Porsche-Lager hatten Röhrl und Kussmaul ausgerechnet, dass der logische Rückstand auf Schotter nach der Rückkehr auf den Asphalt



Altes Leiden: Schon bei der Manx-Rallye streikt am Elfer eine Antriebswelle

aufzuholen sein müsste. Man plante, Porsche-Rennleiter Peter Falk einzuliegen, der anschließend neben dem Sportwagen-Projekt mit dem Gruppe-C-Renner 956 beim Vorstand die Werbetrommel für ein Rallye-Engagement rühren sollte.

Wenn der Porsche eine Schwachstelle hatte, dann waren es die begrenzten Federwege. Für Schottereinsätze waren lange Halbachsen nötig, die

keine allzu extremen Winkel vertrugen. Die San-Remo-Sensation platzte, als eine dieser Antriebswellen abbriss. Was für eine Ironie: Schon bei seinem Porsche-Debüt bei der Bavaria-Rallye 1970, seiner vierten Rallye überhaupt, war er mit dem gleichen Defekt gestrandet. Und was kaum einer auf dem Schirm hat: Röhrl startete vor dem WM-Einsatz 1981 bei der Manx-Rallye auf der Isle of Man, auch dort war schon eine Antriebswelle

abgerissen. Porsche siegte ab 1982 die Sportwagenwelt und die 24 Stunden von Le Mans zu Tode, das Rallyethema war gestorben. Bis heute schmerzt Röhrl dieser eine Ausfall in Italien unter seinen 61 nicht gewonnenen WM-Rallyes mehr als jeder andere in seiner Karriere: „Das war die bitterste Niederlage meines Lebens.“

Immerhin, zumindest ein paar große Pflaster ließen sich auf die offene

Alter Freund, neues Opfer: Ex-Fiat-Kollege Markku Alén hatte Röhrl in San Remo im Griff



Bitterste Niederlage: Bis heute grämt sich Röhrl ob des verpassten Sieges vor 44 Jahren

AvD-RöhrI-Klassik 2025
Boxer süßsauer

13





Späte Genugtuung: Sieg bei der historischen Rallye San Remo 1997

Wunde kleben. 1997 gewann Röhrl mit einem 911 mit Hannes Rothfuss die Bavaria Historic und die historische Rallye San Remo, diesmal an seiner Seite: Röhrl-Klassik-Organisator Peter Göbel. Lassen wir Gleichmäßigkeits-Rallies und Showeinsätze wie beim Eifel-Rallye-Festival oder in Vorausautos außer Acht, bestritt Walter Röhrl, verteilt über vier Jahrzehnte 14 Rallies in verschiedenen 911-Modellen. Und auch an seinen letzten regulären Rallye-Einsatz hat Röhrl gute Erinnerungen: 2009 bei der historischen Rallye Costa Brava in Spanien, gewann er mit Peter Göbel in einem Carrera RSR 3,0.

Und so ist es für den passionierten Porsche-Freund Röhrl keine Strafe, die vierte Ausgabe der Röhrl-Klassik in einem 911 Carrera zu bestreiten, zumal in der Clubsport-Variante mit dem potenten 3,2-Liter-Motor.

Seiner WM-Karriere tat das Missgeschick von San Remo keinen Abbruch. Röhrl gewann ein Jahr später auf dem Opel Ascona 400 seine zweite Weltmeisterschaft, anschließend mit dem Lancia Rally 037 und schließlich auch mit dem Quattro noch zwei Mal die Rallye Monte Carlo. Aber der Sieg gegen alle Wahrscheinlichkeiten in San Remo und ein WM-Programm

mit Porsche hätten dem langen Bayern sehr getaugt.

Röhrl macht sich keine Illusionen, dass über kurz oder lang auch im Elfer ein Allradantrieb vonnöten gewesen wäre. Dass Porsche dieses Thema durchaus beherrscht, bewiesen die Stuttgarter 1984 und 1986 mit ihren Siegen bei der Rallye Dakar.

Und was den klassischen Hecktriebler betrifft: Trotz aller Loblieder auf den kompromisslosen Mittelmotor-Renner Lancia 037 ist Röhrl noch heute überzeugt: „Die Monte 1983 hätte ich auch mit dem Elfer gewonnen.“



Erfolgreiches Duo: Röhrl und Peter Göbel

Letzter Rallyesieg: Röhrl und Göbel im RSR bei der Costa Brava 2009



**Die Legende lebt.
Handaufzugschronograph
103 St Ty Hd.
Leider limitiert.**



Modell 103 St Ty Hd, ø 41 mm. Der klassische Chronograph mit traditionellem Handaufzugswerk als Hommage an den legendären Vorgänger aus den 60er Jahren. Limitiert auf 1.000 Stück. Stoppssekunde aus der Mitte. 30-Minuten-Zähler bei 3 Uhr. 12-Stunden-Zähler bei 6 Uhr. Kleine, mitlaufende Sekunde bei 9 Uhr, auf einem schwarz-seidenmatten Zifferblatt. Fein veredeltes Handaufzugswerk. Gehäuse aus Edelstahl, poliert. Tachymeterskala. Fliegerdrehring. Schlagfestes Acrylglas. Massivboden wie bei der historischen Vorlage. Aufgesetzte Appliken. Wasserdicht und druckfest bis 20 bar. Unterdrucksicher. Im Doppeltui mit zwei Wildschweinlederarmbändern in Grün mit roter und in Schwarz mit weißer Kontrastnaht. 2.590 EUR. Zwei Jahre Herstellergarantie.

Die Legende lebt.

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

Die Gesamtstrecke



Strecken und Distanzen

DO 04.09.25	Etappe 1	Bregenz – Dornier Museum Friedrichshafen	124 km
	Etappe 2	Dornier Museum – Lindau Insel	37 km
FR 05.09.25	Etappe 3	Bregenz – Füssen Festspielhaus	139 km
	Etappe 4	Füssen Festspielhaus – Bregenz Kornmarkt	120 km
SA 06.09.25	Etappe 5	Bregenz – Brand Bergrestaurant Goona	148 km
	Etappe 6	Brandnertal – Bregenz Festspielhaus	101 km

4. AvD-RÖHRL-KLASSIK

DIE WICHTIGSTEN ZEITEN IM ÜBERBLICK

Mittwoch, 03.09.2025

- 12:30 - 18:00 Uhr Dokumentenabnahme (Festspielhaus Bregenz, abgekürzt FSH)
- 13:00 - 18:30 Uhr Technische Abnahme (FSH Bregenz, Platz der Wiener Symphoniker)
- 17:00 - 18:00 Uhr Rallyelehrgang mit dem Dt. Rallyemeister Peter Göbel (FSH Bregenz)

Donnerstag, 04.09.2025

- 08:30 - 11:30 Uhr Dokumentenabnahme (FSH Bregenz)
- 08:30 - 11:30 Uhr Technische Abnahme (FSH Bregenz, Platz der Wiener Symphoniker)
- 09:30 Uhr Beginn Startaufstellung (FSH Bregenz, Platz der Wiener Symphoniker)
- 12:00 Uhr Teilnehmer-Briefing (FSH Bregenz)
- 13:00 Uhr Aushang der zum Start zugelassenen Teams
- 14:00 Uhr Start 1. Auto zur 1. **Etappe „Oberschwaben“** (FSH Bregenz)
- 16:50 Uhr Ziel 1. Etappe, Abendevent (Dornie Museum Friedrichshafen)
- 18:50 Uhr Start 1. Auto zur 2. **Etappe „Nacht am Bodensee“**
- 19:50 Uhr Ziel 2. Etappe (Bodensee-Insel Lindau)

Freitag, 05.09.2025

- 07:00 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 08:30 Uhr Start 1. Auto zur 3. **Etappe „Naturpark Nagelfluhkette“** (FSH Bregenz)
- 11:45 Uhr Ziel 3. Etappe, Mittagspause (Festspielhaus Füssen am Forggensee)
- 13:35 Uhr Start 1. Auto zur 4. **Etappe „Allgäu“**
- 16:05 Uhr Ziel 4. Etappe (Schloss Hofen)
- ab 16:15 Uhr Versammlung Bregenz Innenstadt, Kornmarkt, Abend zur freien Verfügung

Samstag, 06.09.2025

- 07:00 Uhr Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
- 08:00 Uhr Start 1. Auto zur 5. **Etappe „Hochtannbergpass“** (FSH Bregenz)
- 11:45 Uhr Ziel 5. Etappe, Mittagspause (Bergrestaurant Goona, Brandnertal)
- 12:30 Uhr Start 1. Fahrzeug zur 6. **Etappe „Vorarlberg“**
- ab 14:45 Uhr Großer Zielempfang (FSH Bregenz, Platz der Wiener Symphoniker)
- ab 18:15 Uhr Get-Together (FSH Bregenz, Großer Saal)
- 19:00 Uhr Siegerehrung (FSH Bregenz, Großer Saal)
- 20:15 Uhr Abschlussabend, Gala und Verlosung (FSH Bregenz, Großer Saal)

Ihr Spezialist für Porsche-Felgen



Wir wünschen allen ein unvergessliches Event!



20 % exklusiver Rabatt
Nur für alle Teilnehmenden der 4. AvD-Röhrl-Klassik 2025!

RH Alurad GmbH
Finnentroper Straße 35-37
57439 Attendorn
Tel.: +49 2722 553-0
E-Mail: info@rh-alurad.com



www.rh-alurad.com

Alle Orte - alle Zeiten zur 4. AvD-Röhrl-Klassik 2025

DONNERSTAG - 04.09.2025	Zeit
Festspielhaus Bregenz	14:00
Lochau	14:06
Pfander	14:25
Eichenberg - Lutzenreute	14:38
Moggers Weißenried	14:40
Markt Scheidegg	14:43
Lindenberg im Allgäu - Hutmuseum	14:55
Goßholz	14:58
Heimkirch	15:01
Meckatz	15:05
Wohmbrechts	15:11
Staudach Mühle	15:15
Wangen im Allgäu - Marktplatz	15:40
Herfatz	15:48
Vogt	15:58
Moser	16:01
Oberankenreute	16:12
Unterankenreute	16:14
Schlier - Rosslerhof	16:20
Schlier	16:32
Ritteln	16:35
Gullen	16:38
Obersulgen	16:47
Liebenau	16:56
Meckenbeuren	17:02
Friedrichshafen - Dornier Museum	17:10
Friedrichshafen - Dornier Museum	18:50
Gerbertshaus	18:55
Walchesreute	18:57
Pfingsweid	18:59
Aflau	19:07
Laimnau	19:09
Wildpötsweiler	19:13
Steinenbach	19:20
Oberlangenuau	19:22
Hiltensweiler	19:24
Hörbolzmühle	19:27
Durren	19:29
Eggertsweiler	19:31
Lindau	19:33
Lindau Insel - Hafen	19:40

Hinweise:

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

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

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

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

FREITAG - 05.09.2025	Zeit
Festspielhaus Bregenz	08:30
Kennelbach	08:40
Wolfurt	08:43
Buch	08:53
Alberschwende - Dorfplatz	09:00
Alberschwende - Muselbach	09:09
Lingenau	09:12
Hittisau	09:16
Balderschwang - Hotel Torgehele s	09:25
Riedbergpass	09:37
Obermieselstein	09:45
Bolsterlang	09:48
Kirwang	09:50
Ofterschwang	09:53
Bettenried	09:56
Hüttenberg	09:58
Bielerdorf	10:00
Blaichach	10:02
Immenstadt	10:07
Agathazell	10:14
Burgberg im Allgäu	10:16
Erzflöße	10:18
Sonthofen	10:20
Bad Hindelang	10:30
Oberjoch	10:40
Schattwald	10:50
Zöblen	10:53
Gran	11:02
Pfronten	11:13
Schönbichl	11:17
Vils	11:21
Weißhaus	11:29
Füssen - Stadtbrunnen	11:35
Füssen - Festspielhaus	11:45

Füssen - Festspielhaus	13:35
Erkenböllingen	13:42
Hopfen am See	13:45
Hopferau	13:50
Heimen	13:52
Seeg - Backerei Jost	14:00
Hennenschwang	14:05
Lengenwang	14:07
Albirsied	14:09
Görisried	14:17
Bodelsberg	14:21
Hinterm Buch	14:24
Untergassen	14:25
Ottacker	14:30
Widdum	14:34
Häusern	14:36
Martinszell	14:37
Zellers	14:40
Seifen	14:42
Braunlings	14:44
Immenstadt	14:51
Bühl am Alpsee	14:55
Oberstaufen - Hündle Bergbahn	15:05
Oberstaufen - Schlossstraße Osterbrunnen	15:15
Buffings	15:22
Genhofen	15:25
Burghartshofen	15:28
Simmerberg	15:31
Weiler im Allgäu	15:33
Weiler - Simmerberg - Kirchplatz	15:35
Bremenried	15:39
Boserscheidegg	15:41
Scheidegg	15:44
Moggers-Weinried	15:48
Eichenberg - Lutzenreute	15:54
Eichenberg	15:57
Schloss Hofen	16:05
Lochau - Tannenbach	16:10
Bregenz - Kornmarkt (Versammlung)	16:15

SAMSTAG - 06.09.2025	Zeit
Festspielhaus Bregenz	08:00
Fluh	08:12
Langen	08:18
Doren	08:30
Krumbach	08:40
Hittisau	08:45
Lingenau - Kirche	08:50
Egg Großdorf	08:54
Andelsbuch	08:59
Andelsbuch Bersbuch	09:03
Bezaun	09:09
Reuthe	09:11
Bizau	09:13
Schnepfau	09:20
Au	09:23
Schoppernau - Diedamskopfbahn	09:25
Schoppernau - Bergkäserei	09:30
Schröcken	09:43
Schröcken Neßlegg	09:48
Hochtanbergpass	09:55
Warth	09:58
Lech am Arlberg	10:05
Zürs	10:12
Flexenpass	10:15
Stuben am Arlberg	10:19
Langen am Arlberg	10:23
Klosterle am Arlberg	10:26
Klosterle Danofen	10:29
Wald am Arlberg	10:31
Dalaas	10:35
Braz	10:43
Bings	10:49
Bludenz	10:52
Bürserberg	11:02
Brand	11:08
Brandnertal - Paludbergbahn	11:20

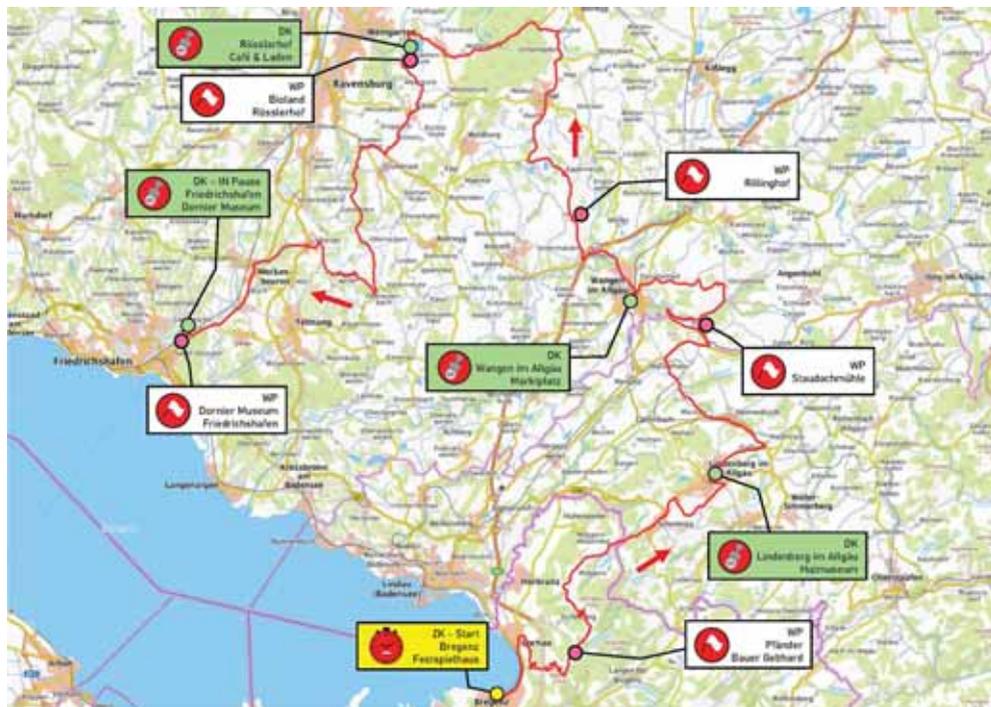
Die Teilnehmer-Fahrzeuge parken auf dem großen Platz der Palud Bergbahnen. Die Teilnehmer fahren mit der Gondel zur Bergstation Goona. Die Mittagspause ist eine geschlossene Veranstaltung. Zuschauer sind hier auch nach Auflage der Bergbahnen nicht zugelassen.

Brandnertal - Paludbergbahn	13:10
Bürserberg	13:20
Ludesch	13:30
Raggal	13:40
Raggal - Plazera	13:43
Sonntag - Garsella	13:47
Sonntag (Erhart Holz)	13:50
Sonntag	13:57
Sonntag Oberbuchholz	14:00
Fontanella	14:02
Fontanella Faschina	14:07
Faschinajoch	14:10
Damüls	14:15
Furkajoch	14:30
Innerlaterns	14:42
Laterns Bonacker	14:44
Laterns	14:46
Zwischenwasser	14:50
Sulz Rötis	14:54
Weiler	14:56
Klaus	14:59
Gotzis	15:03
Altach Hohenems	15:07
Hohenems	15:08
Festspielhaus Bregenz	15:30

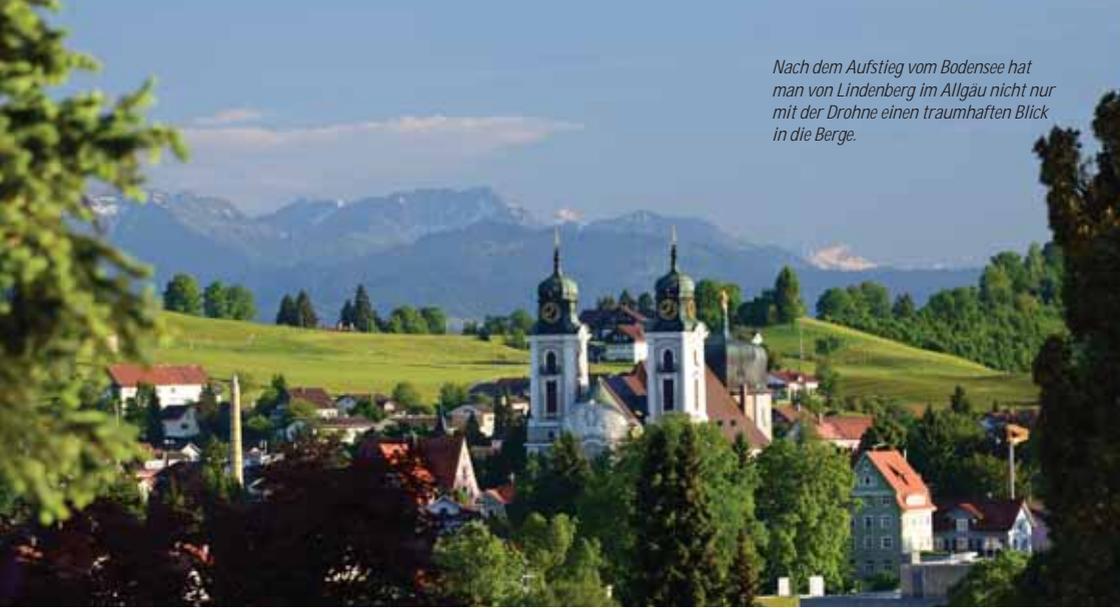


20 AvD-Röhrli-Klassik 2025

Tag 1 – Etappen 1+2



Nach dem Aufstieg vom Bodensee hat man von Lindenberg im Allgäu nicht nur mit der Drohne einen traumhaften Blick in die Berge.



In Wangen im Allgäu wartet man am schmucken Rathaus auf die 170 Porsche-Teams



Das Hutmuseum in Lindenberg ist einzigartig, hier gibt es den ersten Stempel in die Bordkarte.

1. UND 2. ETAPPE „HOFRUNDE“

ZURÜCK ANS MEER

Vier Jahre nach der Premiere in Mecklenburg-Vorpommern an der Ostsee kehrt die AvD-Röhrl-Klassik ans Meer zurück – dieses Mal ans schwäbische im tiefen Süden.

Vor dem Festspielhaus in Bregenz geht das Porsche-Feld am Donnerstag, den 4. September um 14 Uhr auf dem Platz der Wiener Symphoniker auf die Reise zur AvD-Röhrl-Klassik 2025, überquert zügig die Grenze nach Deutschland und legt am Hutmuseum in Lichtenberg den ersten Stopp ein, bevor sie in der Altstadt von Wangen eine der schönsten Durchfahrtskontrollen am sehenswerten Rathaus ansteuert.

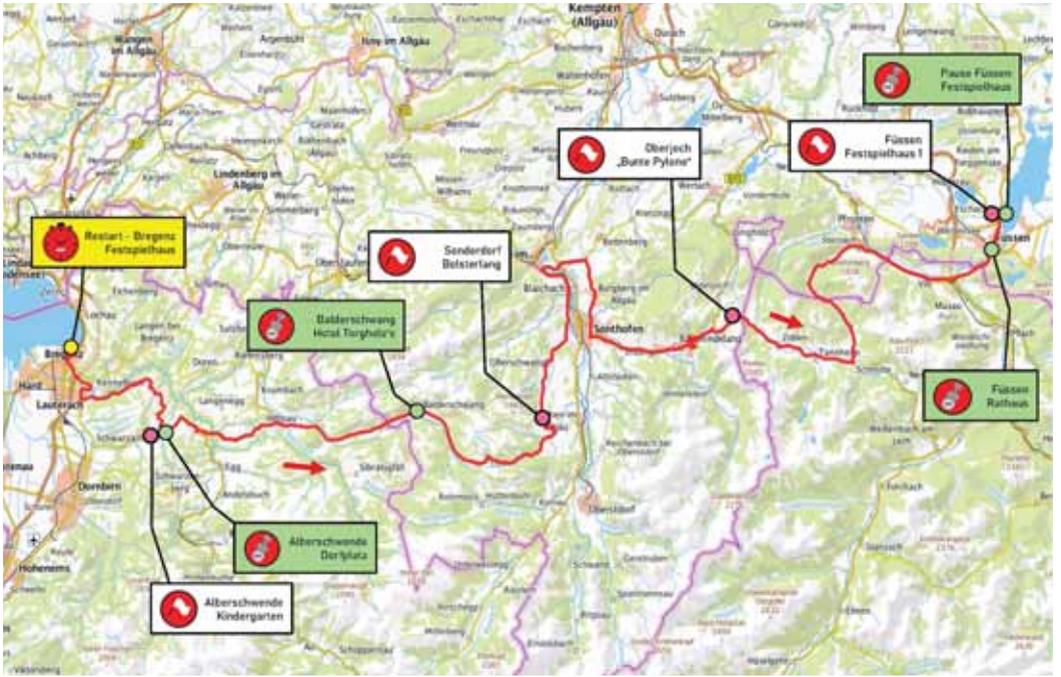
Sportlich spielt sich das Geschehen komplett im Agrarsektor ab, wo die Teams einen tiefen Einblick in die hiesige Landwirtschaft bekommen. Nach Umrundung eines Hofes auf dem Pfänder geht es in der Staudach-Mühle direkt durch die Abfüllanlage und anschließend auch noch durch den Rilling Hof. Und auf dem Rössler-Hof bei Weingarten gibt es

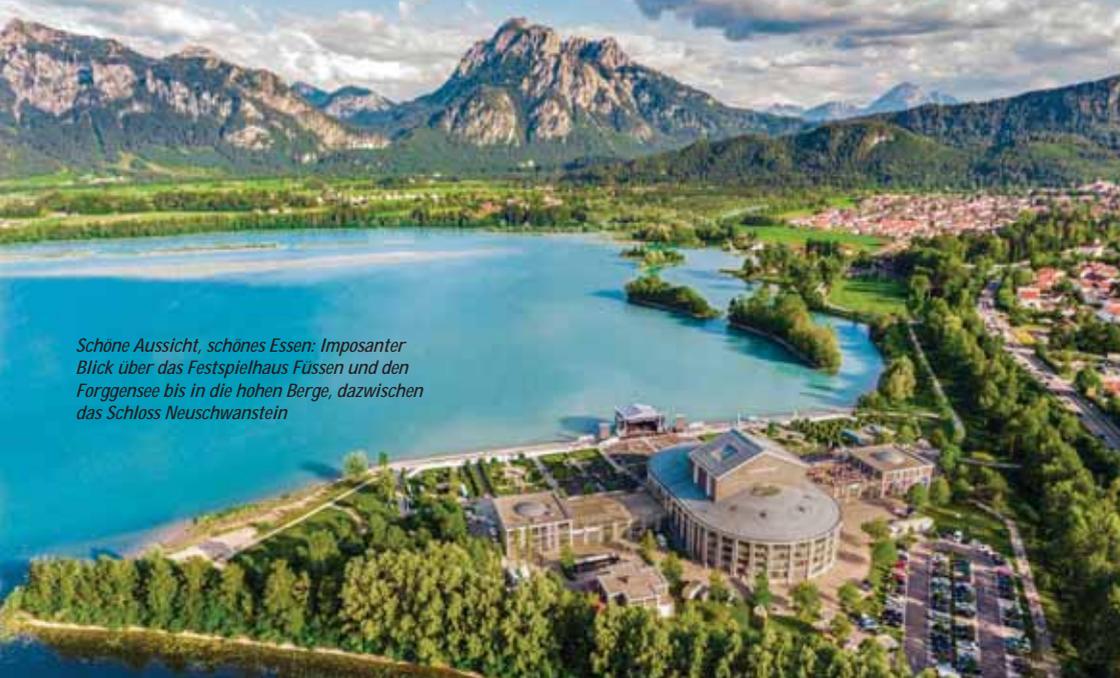
nicht nur Strafpunkte, sondern auch Präsente für die Teams.

Bitte nicht vorzeitig naschen! Nach drei Stunden Fahrt auf der 124 Kilometer kurzen Aufwärmetape bittet schließlich das Dornier-Museum in Friedrichshafen zum Abendessen. Bei einer Pause von rund eineinhalb Stunden bleibt neben der körperlichen Stärkung genug Zeit, für einen Rundgang durch die Flugzeugausstellung, denn gespeist wird mitten in der Ausstellung, zum Teil unter den Exponaten, die an der Decke hängen.

Auf der zweiten Etappe geht es über knackige 37 Kilometer durch Apfelplantagen und Hopfenfelder zum Etappenziel nach Lindau, wo sich an der Promenade neben dem Hafen der Sonnenuntergang bewundern lässt.

22 AvD-Röhrl-Klassik 2025 Tag 2 – Etappe 3





Schöne Aussicht, schönes Essen: Imposanter Blick über das Festspielhaus Füssen und den Förggensee bis in die hohen Berge, dazwischen das Schloss Neuschwanstein



Warten in Tracht und mit einem Gruß aus der Küche auf die Teams: die Mannschaft des Hotel Torghele's in Balderschwang



Über die schönsten Kurvenkombinationen auf den Riedbergpass, willkommen auf der höchsten Straße Deutschlands

ETAPPE 3 „OHNE GRENZEN“

UND AM ENDE DER STRASSE LIEGT EIN HAUS AM SEE

Vom Festspielhaus Bregenz bis zum Festspielhaus Füssen stellt die AvD-Röhrli-Klassik einen neuen Rekord auf: Vier Grenzübertritte auf einer Etappe.

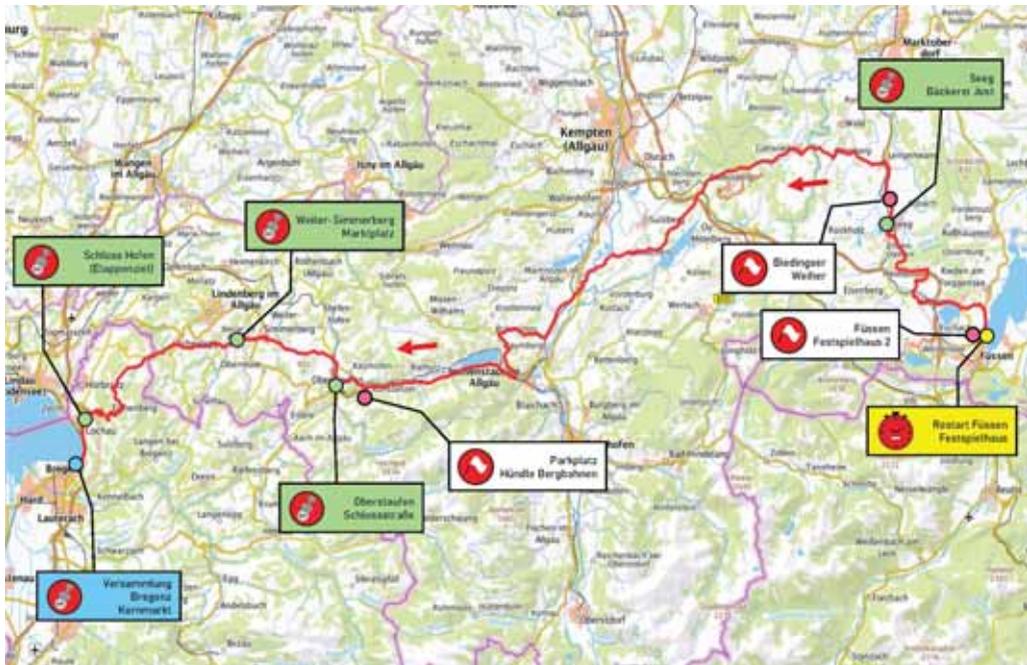
Nach dem Frühstück schlägt sich das Feld ab 8:30 Uhr sofort in die Büsche, beziehungsweise Berge. Die erste Kontrolle wartet in Alberschwende auf die Teams. Von dort führt die Strecke über eine schöne Hochebene, es geht über Hittisau nach Balderschwang. Am Hotel Torghele's gibt es einen kurzen Stopp mit einem Gruß aus der Küche. Dann machen die Teilnehmer wieder Höhenmeter. Auf 1407 Metern über dem Meer überqueren sie den Riedbergpass, Deutschlands höchste Passstraße.

Nach einer Schleife über Sonthofen nimmt das Feld mit dem 1178 Meter hohen Oberjoch die nächste Passhöhe. Hohe Stelle, hohe Aufgabe: Hier steht die berühmt-berühmte „Bunte-Pylone“-Prüfung auf dem

Programm. Es wäre irreführend zu behaupten, es ginge hinunter ins Tannheimer Tal, denn die alte Salztransportstraße von Hall Richtung Bodensee liegt ebenfalls um die 1100 Meter hoch.

Über Pfronten geht es nach Füssen. Zuerst durch die Altstadt mit einem Stopp am Stadtbrunnen unweit des Rathauses. Von dort geht es weiter zum Festspielhaus, wo der Mittagstisch gedeckt ist. Der mondäne Neubau liegt am Förggensee, dem mit 15,2 Quadratkilometern größten Stausee Deutschlands. Bei schönem Indianersommerwetter lässt sich das Essen nicht nur auf der Terrasse einnehmen, sondern auch mit Blick hinüber auf das frisch zum Weltkulturerbe erklärte Schloss Neuschwanstein.

24 AvD-Röhrl-Klassik 2025 Tag 2 – Etappe 4



30
JAHRE



WERBESTUD!0
BAYER

D-96142 Hollfeld
www.werbestudio-bayer.de



Partner der 4. AvD-Röhrl-Klassik

Wir wünschen allen Zuschauern und Teilnehmern
wunderbare Tage rund um den Bodensee!

Im Hintergrund die Allgäuer Alpen, vorne der Hopfensee. Und Anfang September fahren dazu noch 170 historische Porsche durch die Kulisse



Besuch der Porsche-Parade in der Altstadt von Oberstaufen, gestempelt wird am Osterbrunnen



Klein aber fein präsentiert sich das Honigdorf Seeg für die Teilnehmer der 4. AvD-Röhrl-Klassik. Dazu gibt es Grüße aus dem Rathaus und der Bäckerei Jost

ETAPPE 4 „AN DIE RIVIERA“

VORALPENTRAUM

Hübsche Dörfer und viel Landschaft wartet auf die Teams bei der Rückreise durchs Allgäu zum Bodensee.

So kann es gehen: Der Hopfensee ist ein Relikt der letzten Eiszeit und ausgerechnet jener zwei Kilometer lange Schmelzwässertümpel gilt wegen seiner landschaftlichen Schönheit heute als „Schwäbische Riviera“. Der See ist nur zehn Meter tief und wärmt sich bei gutem Wetter so schnell auf, dass er bereits im Mai zum Baden einlädt.

Aber dazu ist keine Zeit, denn in Seeg wartet man schon darauf, den Porsche-Besatzungen Honig ums Maul zu schmieren. Das Dreitausend-Seelendorf im Ostallgäu gründete 1902 den ersten deutschen Bienenzuchtverein und nennt sich seitdem „Honigdorf“. Gehalten wird vor der Bäckerei Jost.

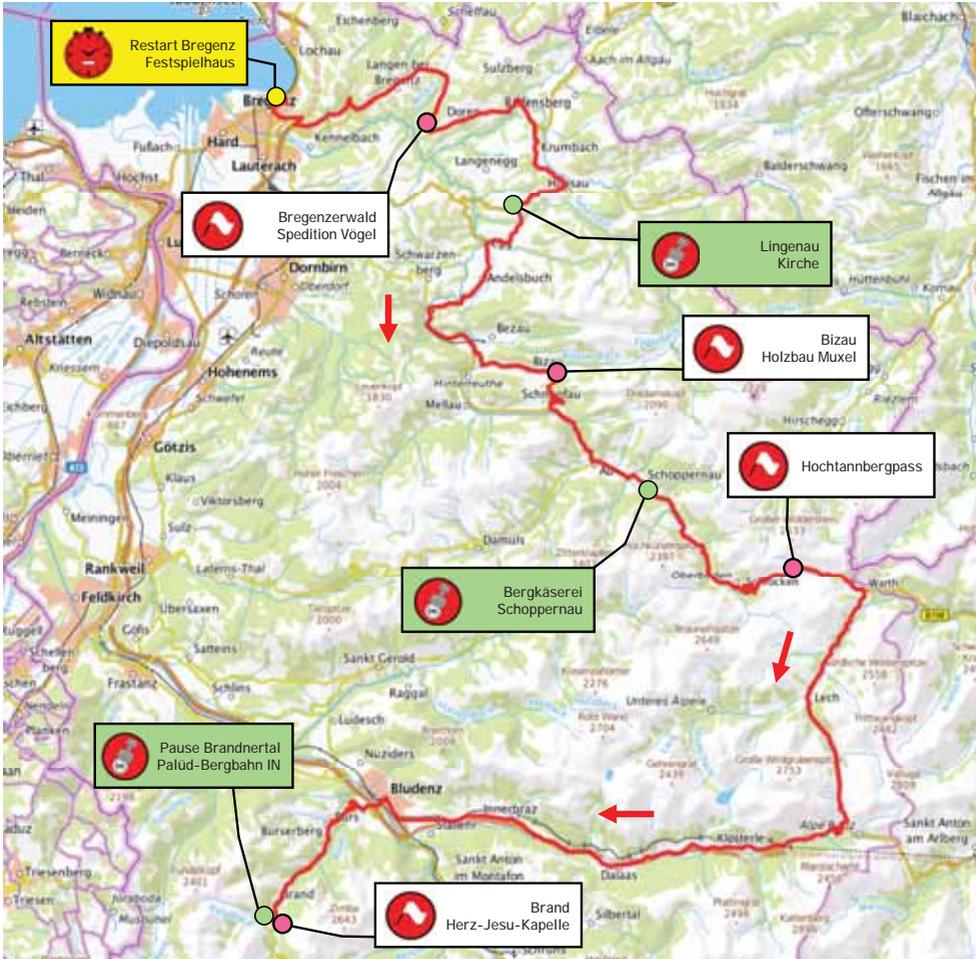
Die automobilen Schätze werden anschließend in Oberstaufen am Osterbrunnen halten, Tourismus und

Bürgermeister freuen sich schon auf den Besuch von Röhrl & Co. Direkt daneben liegt das Anthony's Auktionshaus. Den Antiquitätenladen neben dem Brunnen der Schlossstraße führt Wolfgang Pauritsch, regelmäßigen Guckern von „Bares für Rares“ als kundiger Händler bestens bekannt.

Auf gewundenen Pfaden geht es mit dem fünften und letzten Grenzübergang des Tages zurück nach Österreich, wo sich hinter Eichenberg ein großartiger Panoramablick auf den Bodensee bietet. Schloss Hofen dient als Etappenziel, das Finale des Tages aber ist ein Korso durch Bregenz. Erstmals wird aus der AvD-Röhrl-Klassik auf dem ansonsten unbefahrenen Kornmarkt eine Versammlung unter dem Motto: „Oldtimer sind nachhaltig.“

26 AvD-Röhrli-Klassik 2025

Tag 3 – Etappe 5



Bei gutem Wetter ist die Pause im Bergrestaurant Goona unschlagbar: dann können die Teams die Stärkung inklusive grandiosem Bergpanorama genießen, der Blick reicht bis zur 2965 m hohen Schesaplana.



Hoch, höher, am höchsten: der Hochtanntannbergpass ist mit 1675 m ü.NN. nur der zweithöchste Pass, wenige Kilometer später folgt der Flexenpass mit 1773 m



Bei vielen Stationen gibt es Überraschungen, in Schoppennau sogar eine Verkostung in der dortigen Bergkäserei

ETAPPE 5 „GIPFELSTURM“

GEISTERDORF UND HÜTTENTRAUM

Auf dem Flexenpass erklimmt die AvD-Röhrli-Klassik das diesjährige Dach der Tour. Hoch hinaus geht es aber auch bei der Mittagsrast.

Nach fünf Grenzübertritten am Vortag bleibt die Röhrli-Klassik am finalen Samstag in Österreich, wo sie zügig auf 800 Höhenmeter klettert, um sich in der Bergkäserei in Schoppennau einer Käseverkostung zu widmen. Jede Stärkung ist willkommen, denn mit dem 1676 Meter hohen Hochtanntannbergpass steht eine Bergwertung der höchsten Kategorie auf dem Programm. Aber es geht noch höher hinaus: Nachdem das Porsche-Groupetto in Warth nach Süden abbiegt, passiert es Zürs, eine Wintersporthochburg, die allerdings im Sommer komplett verrammelt als Geisterdorf am Wegesrand liegt.

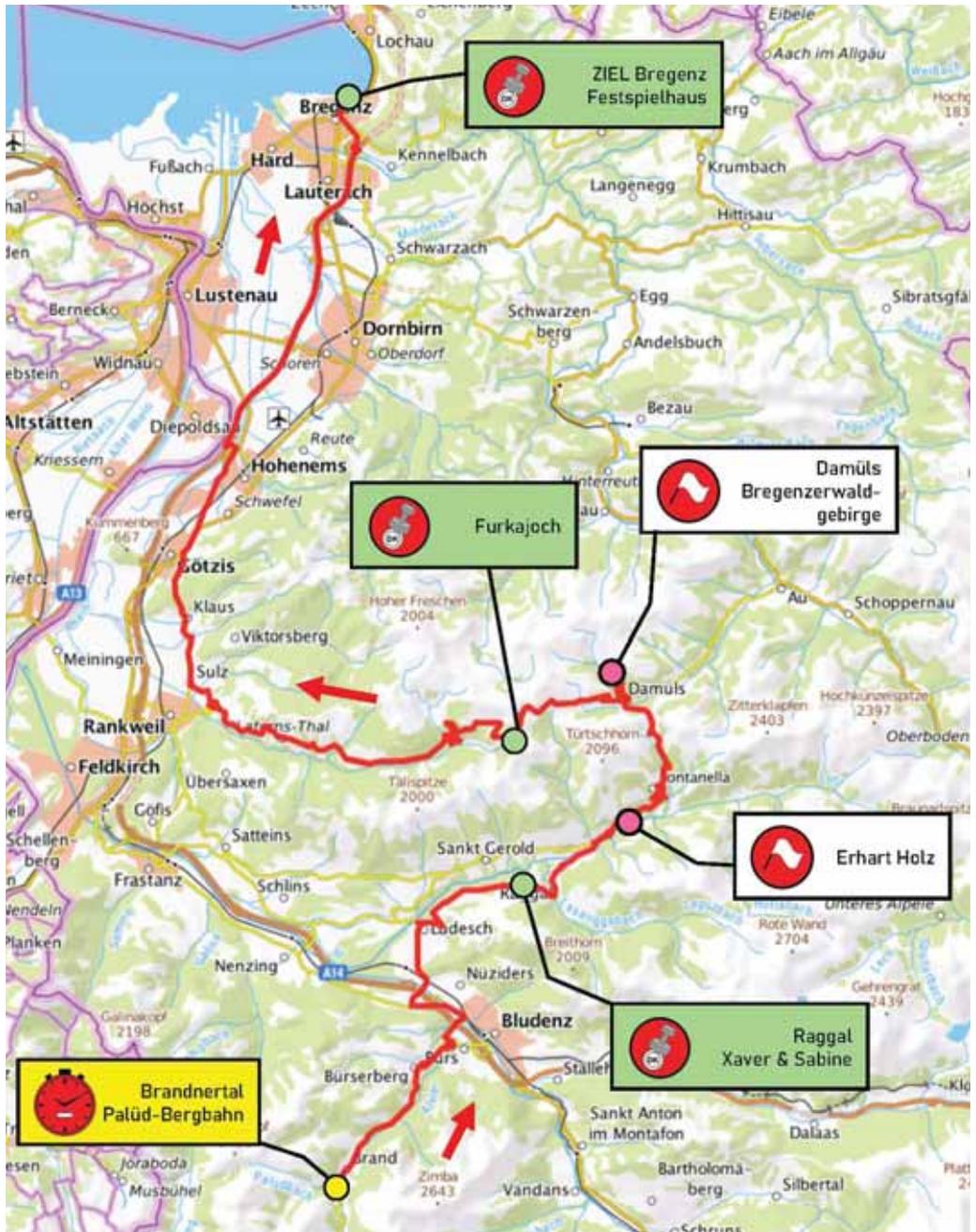
Auf dem Flexenpass erreicht das Feld mit 1773 Meter das diesjährige Dach der „Tour de Röhrli“. In Stuben am

Arlberg freut man sich schon auf den passionierten Radfahrer, Skisportler und Autoenthusiasten Röhrli. Man sieht sich als Motorsporthochburg. Einige Wochen zuvor stürmen um die 200 Autos die gesperrte Berggrennstrecke hinauf.

Im nahen Bludenz rennt man an diesem Samstag zu Fuß, daher umkurvt der Tross den Marathon im Ortskern und biegt ab ins Brandnertal, an dessen Ende gleich die nächste Röhrli-Klassik-Premiere auf dem Programm steht: Ausnahmsweise rollen die Teilnehmer nicht auf Achse zur Mittagspause, sondern nehmen vom Parkplatz der Palud-Bergbahn die Gondel hinauf zum Bergrestaurant Goona, wo auf 1608 Metern der Tisch gedeckt ist.

28 AvD-Röhr-Klassik 2025

Tag 3 – Etappe 6



Der letzte Aufstieg führt die Teilnehmer über das Furkajoch mit einem Stopp beim „Charly“. Von 1759 m hat man nochmal besten Blick auf Löffel- oder Tälisspitze



Prüfung mit viel Holz vor der Hütte: auf dem Gelände von Holz Erhart gibt es die letzte spektakuläre Prüfung mitten durch das Sägewerk



Willkommen im Ziel: der Platz der Wiener Symphoniker wartet zum letzten Mal auf die einmalige Porsche Parade, danach geht es ohne Auto zur Gala

ETAPPE 6 „SCHÖNE AUSSICHTEN“

SÄGEMEHL, RHEINTAL UND ZIELPARTY AM BODENSEE

Zum Finale Furioso überquert die AvD-Röhrli-Klassik zwei weitere Pässe und belohnt sich auf dem Heimweg mit einem tollen Blick ins Rheintal.

Bei klarem Wetter soll der Blick von der Palüd-Bergstation bis in die 3000er des Silvretta Massivs reichen, aber die ersten Teams müssen sich vom Bergpanorama gegen 13:10 Uhr losreißen, es gibt ja noch so viel mehr zu sehen und zu genießen. Ganz besonders könnte eine Prüfung am Samstag in Sonntag werden. Im 600-Seelendorf im großen Walsertal geht es zum ersten Mal überhaupt mitten durchs Sägewerk Erhart, dazu plant der örtliche Motorsportclub zur Porsche-Parade sogar eine große Party.

Über das 1486 Meter hohe Faschnajoch führt der Weg noch einmal deutlich weiter hinauf. Das Furkajoch, sonst ein Motorrad-Hot-Spot

empfängt die Röhrli Klassik mit einem weiteren großen Berg-Panorama. Von 1759 Metern über dem Meer steuern die Starter ihre Autos durchs Laternsertal mit beeindruckendem Blick ins Rheintal zurück zum Bodensee.

Das Duo Röhrli und Geisdörfer mit der Startnummer 1 sollte gegen 15:30 Uhr am Ziel vor dem Bregenzer Festspielhaus einlaufen, wo das Feld sich passend zum Thema auf dem Platz der Wiener Symphoniker zum letzten Gruppenbild aufreihet. Danach heißt es Aufbrezeln zur Abendgala, wo Veranstalter Peter Göbel die kürzeste Siegerehrung aller Zeiten verspricht und ein Fest mit vielen kleinen und großen Überraschungen.



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

Restaurierung für Porsche und Mercedes

Restauration

- Teil-, Stufen- und Vollrestaurationen
- Ersatzteilbeschaffung

Wartung

- Lackierarbeiten
- Motorüberholung
- Innenausstattung

☎ +49 (0) 89 361 29 69

🖱 www.czernys-classic-garage.com

📍 Raiffeisenallee 15, 82041 Oberhaching



ALLE PORSCHE – ALLE TEAMS

BERGWANDERN AM BODENSEE

Mit 670 Kilometern ist die Strecke zwar um etwa zehn Prozent kürzer als in den Vorjahren, trotzdem ist die vierte AvD-Röhrl-Klassik eine Rekordveranstaltung: Zum Einen werden mehr Höhenmeter gemacht als je zuvor, allein die sechs Pässe, die die Rallye überquert, brächten es aufeinander gestapelt auf runde 9000 Meter. Zum Zweiten ist das schon im Vorjahr aufgestockte Teilnehmerfeld aufgrund des großen Andrangs und dank der guten Kapazitäten aller Stationen auf der Route um weitere 20 Teams angewachsen. Wer der 170 Starter mit was unterwegs ist, finden Sie hier in der Teilnehmerliste.



1

WALTER RÖHRL (D) CHRISTIAN GEISTDÖRFER (D) PORSCHE 911 CLUBSPORT 3.2 (1985)

Er wird gut auf den Schlüssel aufpassen müssen. Schließlich gehört das G-Modell in der abgestriipten Clubsport-Variante zu den begehrtesten Sammlerstücken im Porsche-Portfolio. Trotz spartanischer Ausstattung mit 50 Kilo Gewichtsersparnis und trotz härterer Abstimmung ist der Clubsportler mit der Startnummer 1 für ein Wochenende im Bregenzer Wald ein durchaus kommoder Reisebegleiter, was auch Beifahrer Christian Geistdörfer zu schätzen weiß, der erstmals bei der AvD-Röhrl-Klassik neben seinem früheren WM-Chauffeur Platz nimmt.

Es ist ein auch in Sachen Sportgerät ein Wiedersehen. Mit einem baugleichen Clubsport-Carrera bestritt Röhrli schon 2022 die Luxemburg Classic. Wenn das G-Modell überhaupt eine Schwäche hat, dann ist es die digital arbeitende Heizung, die nur ganz oder gar nicht kennt, aber beim Röhrl-Klassik-Termin Anfang September sollte warmes Spätsommerwetter herrschen, heizen müsste Röhrli höchstens, wenn er zum Nordkapp aufbräche. Winterliche Norwegen-Trips veranstaltet Peter Göbel alljährlich im März.





2

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



3

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



4

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



5

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



6

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



7

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



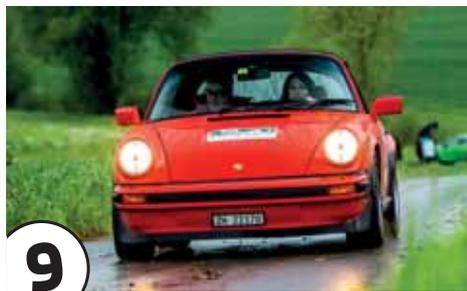
8

HINNERK SCHÖNEMANN (D) JENS HERKOMMER (D) PORSCHE 964 (1990)

Geboren 1974 in Rostock, ist der Schauspieler Hinnerk Schönemann ohnehin ein Mann des Wassers, und in der beliebten ZDF-Krimireihe „Nord bei Nordwest“ wohnt er als Tierarzt und Polizist Hauke Jakobs auf einem Boot im Fantasieort Schwanitz an der Ostsee. Privat hat es Schönemann ebenfalls ans Wasser gezogen. Der 50-Jährige wohnt im richtigen Leben in Plau am See, das eine erstaunliche Gemeinsamkeit mit dem Bodensee hat: August von Parzeval war wie Graf Zeppelin in Friedrichshafen ein Luftschiffkonstrukteur, der noch vor Claude Dornier bereits 1910 in Plau das erste deutsche Wasserflugzeug erprobte.

Wie von Parzeval hat Grimme-Preisträger Schönemann eine Schwäche für Technik. Er sammelt historische Autos und sein Fuhrpark reicht vom 123er Mercedes bis zu einem Gaz-24 Wolga. Privat fährt er einen Porsche Panamera. Schönemann mag Kontinuität. In „Nord bei Nordwest“ ist er seit elf Jahren aktiv, die Krimiserie Marie Brand, wo er als Hauptkommissar Jürgen Simmel an der Seite von Mariele Millowitsch ermittelt, sogar schon seit 2008. Bei der AvD-Röhrl-Klassik fährt er den gleichen Porsche 964 wie im Vorjahr im Sauerland. In seinen Rollen notorischer Junggeselle, ist Schönemann verheiratet mit seiner Frau Lena. Als sei Beifahrer fungiert aber erneut Freund und Techniker Jens Herkommer.





9

Porsche 911 SC Cabrio (1983)

Monika Widmer (CH)
Marcel Girod (CH)



10

GTS Oldenburg

Porsche 356 C (1964)

Dr. Senta Kim-Gieseemann (D)
Eckhardt Gieseemann (D)



11

Porsche 944 Targa (1983)

Armin Rössner (D)
Dr. Leonore Jahn (D)



12

Team "Fabulous Table 19"

Porsche 911 S Coupé (1975)

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



13

Porsche 993 Targa (1997)

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



14

Porsche 964 Carrera Cabrio (1993)

Delius Klasing Verlag GmbH
Lars Rose (D)
Rüdiger Dienst (D)



15

Pantaenius Versicherungsgruppe
Porsche 993 Carrera WLS (1995)
Michael Erhardt (D)
Jonas Ball (D)



16

Delius Klasing Verlag GmbH
Porsche 911 Carrera Cabrio (1987)
Tim Ramms (D)
Henri Rose (D)



17

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



18

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



19

WAC Stuttgart
Porsche 911 SC RS "Rothmans" (1981)
Ernst Richter (D)
Annette Frieß (D)



20

Czerny's Classic Garaga GmbH
Porsche 928 S Coupé (1985)
Niklas Czerny (D)
Kateryna Rybarchuk (UA)

Geschichte er-fahren – Gegenwart genießen

Perfekt für Ihre nächste Erlebnistour: die Burgenstraße!
Erkunden Sie die beliebte Themenroute mit Ihrem
Old- oder Youngtimer und freuen Sie sich auf

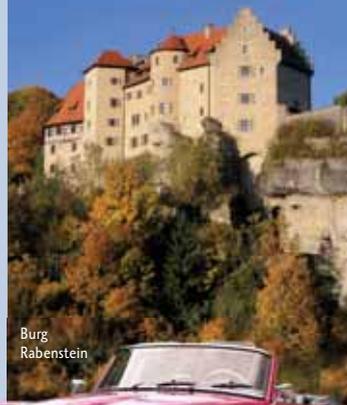
- **780 Kilometer durch idyllische Landschaften**
zwischen Mannheim und Bayreuth
- **über 40 sehenswerte Orte**
vom weltbekannten Reiseziel bis zum charmanten Geheimtipp
- **mehr als 60 eindrucksvolle historische Gemäuer**
Burgen, Schlösser, Klöster, Ruinen
- **14 gediegene Premium Partner Hotels**
exzellent schlafen, speisen und parken!
- **faszinierende Technikmuseen**
rund ums Thema Mobilität

 Hier kostenfreie
Broschüren
bestellen.



www.burgenstrasse.de

die burgenstraße



Rothenburger Reiterlesmarkt

21.11. bis 23.12.2025

(geschlossen am 23. November 2025)

Der original fränkische Weihnachtsmarkt
vor romantischer Kulisse

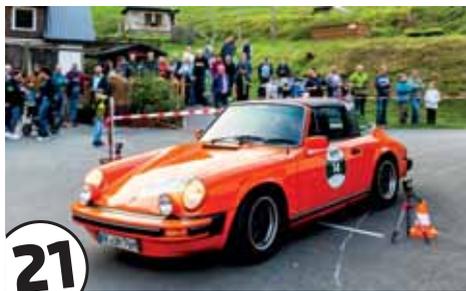
Öffnungszeiten:

Sonntag bis Donnerstag: 11 bis 19 Uhr

Freitag und Samstag: 11 bis 20 Uhr

www.rothenburg.de

 **Rothenburg**
ob der Tauber



21

Porsche 911 Targa (1976)

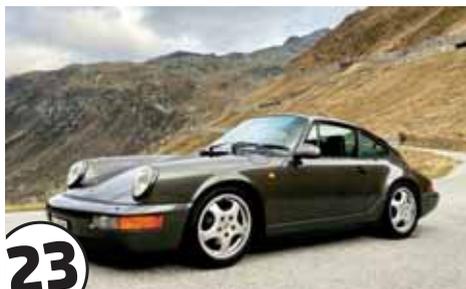
Norbert Schrader (D)
Ralf Schönfelder (USA)



22

Porsche 911 S Coupé (1971)

Christian Czerny (D)
Alexander Czerny (D)



23

Team "Fabulous Table 19"

Porsche 964 Carrera 4 (1990)

Armin Heini (CH)
Susanne Heini (CH)



24

Porsche 924 S (1988)

Dr. Gerhardus Kreyenborg (D)
Pia Schröder (D)



25

Porsche 993 (1995)

Lars Pfeiffer (D)
Markus Hennecke (D)



26

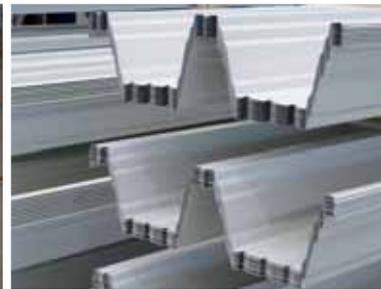
Team Schneider

Porsche 356 Knickscheibe (1953)

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



Wir wünschen allen Teilnehmern viel Erfolg bei der AvD-Röhrl-Klassik.



Trapezprofile



Wellprofile



Kassettenprofile



Sandwichdach



Kantenteile

**Besuchen Sie unseren Onlineshop:
www.meinblech.com**

Gewerbeparkstraße 19 • 51580 Reichshof-Wehrath
Telefon: 0 22 65/99 86-0 • www.muenker.com



27

Czerny's Classic Garaga GmbH
Porsche 968 Coupé (1992)
Max Karmel (D)
Suzana Karmel (D)



28

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



29

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



30

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



31

Team "Fabulous Table 19"
Porsche 911 Targa 3.2 (1985)
Michael Pabst (D)
Nicoletta Pabst (D)



32

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



GROSCHEK
IMMOBILIEN

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



Die Attraktion in Friedrichshafen: Dornier-Museum

REVOLUTION IN DER HOLZHÜTTE

Aus einer hölzernen Baracke machte der Luftfahrtpionier Claude Dornier ein Unternehmen mit Weltruf, daneben macht die AvD-Röhrli-Klassik Mittagspause.

Es begann alles in einer Holzhütte in Seemoos, und losgetreten hat alles der alte Graf: Ferdinand Adolf Heinrich August der Erste, ein ehemaliger General der Kavallerie. Seine Vorfahren drehten im Königreich Württemberg seit Napoleons Zeiten als hohe Beamte des Staatsapparates große Räder, aber es war Ferdinand, der dem uralten Adelsgeschlecht aus Mecklenburg zu Weltruf verhalf, sein Nachname war Zeppelin.

Der in Konstanz geborene Luftfahrt-pionier siedelte nicht nur seine Luftschiffabrikation am Bodensee an, unter dem technikbegeisterten und fortschrittsgläubigen Regime des württembergischen Königshauses zog er auch Strippen bei der Gründung der Zahnradfabrik Friedrichshafen, die unter dem Kürzel ZF

zu einem Welt-Unternehmen wurde. Der alte Zeppelin sorgte 1913 auch für die Einbürgerung des jungen französischen Ingenieurs Claude Honoré Désiré Dornier, dem er schon als 26-Jährigem eine eigene Abteilung im Unternehmen übertrug. Denn trotz allem Ruhm seiner Zeppeline war dem alten Grafen schon lange vor Charles Lindberghs Atlantiküberquerung klar, dass die Zukunft der Luftfahrt den Flugzeugen gehören würde. Und der junge Dornier erwies sich als bald als genialer Flugzeug-konstrukteur, der es wie sein Mentor zu Weltruhm brachte. Frühe Flugzeuge bestanden aus mit Holz, Blech oder Stoff beplankten Gerippen, die Dornier für ein Fahrzeug, schwerer als Luft alsbald für zu schwer befand. Im Automobilbau ersetzte nach dem zweiten Weltkrieg die selbsttragende

Karosserie die alten Leiterrahmen, Dornier entwickelte schon 1917 die „tragende Blechhaut“ für Flugzeuge und ging mit diesem und anderen Patenten in die Luftfahrtgeschichte ein.

Angestiftet von Zeppelin widmete sich Dornier in der „Abteilung Do“ genannten Holzhalle nicht zuletzt dem Bau von Flugbooten für die er berühmt wurde. Seine 40 Meter lange, von zwölf Zwölfzylindermotoren mit einer Gesamtleistung von 7320 PS angetriebene Do X war nicht nur das größte und stärkste Flugboot aller Zeiten, sie hielt bei ihrem Testflug 1929 mit 155 Passagieren auch einen Personenrekord, der erst 20 Jahre später gebrochen wurde.

Sein erster Welterfolg war die 1921 entwickelte Dornier Wal. Sie tat

Das erste und einzige Transport-Flugzeug, das senkrecht starten konnte: Dornier Do 31 von 1967





*Größtes Flugboot aller Zeiten: Do X mit zwölf
Zwölfzylinder-Motoren und 7320 PS im Modell*

ihren Dienst als Transport-, Post- und Militärflugzeug zwei Jahrzehnte lang von Spanien bis Indonesien. Einer der Wale steht in der Halle des 2009 von Dorniers drittem Sohn Silvius gegründetem Dornier-Museum am Rande des Friedrichshafener Flughafens und blickt den Teilnehmern der AvD-RöhrI-Klassik wohlwollend über die Schultern, wenn sie auf der ersten Etappe in dem einem Flugzeughangar nachempfundenen Bau einem Dutzend Flugzeugen und Satelliten bestückten Ausstellungsmitteln in den Exponaten zur Mittagsrast einkehren.

Wenn von der Wal ein kühler Luftzug ausgeht, sollte das nicht weiter irritieren. Die Maschine mit dem norwegischen Kennzeichen N25 ist der Originalnachbau eines der zwei Flugboote, mit der Südpol-Entdecker Roald Amundsen 1925 zum Nordpol aufbrach. Von bei einem Bombenangriff im zweiten Weltkrieg im Deutschen Museum zerstört, Original blieb nur der Propeller erhalten, den die RöhrI-Klassiker nach Stärkung im Obergeschoss des Museums bewundern können. Und wer aus dem Fenster schaut, sieht draußen die originale Holzbaracke stehen, mit der alles angefangen hat.



Letztes Relikt: Propeller der Dornier Wal, mit der Amundsen zum Nordpol flog



Tolle Kulisse: Abendessen inmitten der Ausstellungsstücke



HUT AUF HUT AB

300 Jahre Hutgeschichte(n)
zum Aufsetzen und Anfassen!
Dienstag – Sonntag, 9.30 – 17.00 Uhr

DEUTSCHES HUTMUSEUM LINDENBERG

Museumsplatz 1 / 88161 Lindenberg / Tel. +49 (0) 8381 / 92843-20

www.deutsches-hutmuseum.de



33

Porsche 914/6 GT (1972)Peter Wiedemann (D)
Claudia Wiedemann (D)

34

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

35

Aeroclub Jena

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

36

Porsche 911 Cabrio (1989)Volker von Zitzewitz (D)
Friedrich Carl von Zitzewitz (D)

37

Porsche 964 Cabrio (1991)Dr. Roland Kutzner (D)
Stefan Kutzner (D)

38

HRRT

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

[zemma]

**Unser Tipp:
Bergfrühstück
in ausgewählten
Restaurants**

Mit Vollgas ins Genusserlebnis!

Einsteigen, hochfahren und genießen!

Traditionelle vorarlberger Spezialitäten oder exotische Küche:
Auf den Alpen und Hütten sind Gaumenfreuden garantiert.

 Entdecke alle Möglichkeiten:
 www.brandnertal.at

**Bergbahnen
Brandnertal**



39

Porsche Club KAZ
Porsche 964 (1990)
Thomas Richter (D)
Marion Guthier (D)



40

Team Schneider
Porsche 964 Carrera 2 WTL Cabrio (1992)
Rudolf Schulte (D)
Jaqueline Schulte (D)



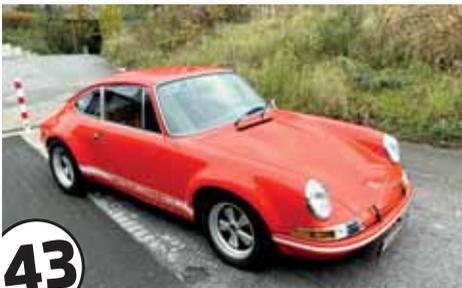
41

Porsche 964 Speedster (1994)
Sigi Käser (D)
Babsi Käser (D)



42

Porsche 911 Carrera Targa WTL (1988)
Frank Könen (D)
Gabriela Heinze (D)



43

Porsche 911 ST (1971)
Axel Kayko (D)
Alexandra Kayko (RO)



44

KHM Cabrioverdecke
Porsche 928 S (1985)
Klaus Hermann Mayer (D)
Tessa Mayer (D)



45

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



46

Team Ladybug
Porsche 911 Cabrio (1988)
Jan Suermann (D)
Atlante van Olst (D)



47

MC Haßloch / ASC
Porsche 964 Carrera 2 Targa (1990)
Knuth Henneke (D)
Erwin Becher (D)



48

Porsche 911 Carrera Cabrio (1984)
Andreas Tegethoff (D)
Birgit Tegethoff (D)



49

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



50

Porsche 944 Turbo (1985)
Dr. Bernd Matthes (D)
Dr. Heike Matthes (D)



51

Porsche 944 "Martini Racing" (1987)Hans-Hermann Zabel (D)
Henrik Dekker (NL)

52

Porsche 911 (1984)Team Ostalb
Roland Kling (D)
Gabriela Merz (D)

53

Porsche 930 Turbo (1989)Ewald Decker (D)
Arno Decker (D)

54

Porsche 993 Turbo S Coupé (1997)Porsche Club Siegerland
Volker Pletz (D)
Petra Pletz (D)

55

Porsche 911 Carrera Targa (1987)Thomas Grüebler (CH)
Jeannette Grüebler (CH)

56

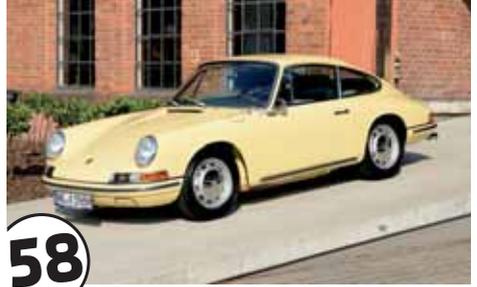
Porsche 964 Carrera 2 WTL (1993)Nils Oppermann (D)
Mona Pucher (D)



57

Porsche 993 Cabrio (1994)

Peter Blanz (D)
Karin Blanz (D)



58

Porsche 911 (1965)

Dr. Steffen Roehn (D)
Marc Hilbrat (D)



59

Porsche 959 S (1988)

Heinz Schmersal (D)
Dirk Wülfing (D)



60

Nordkapp-Team
Porsche 993 (1994)

Matthias Reiß (D)
Ulrike Scheuermann (D)



61

Porsche 944 Turbo S (1988)

Dr. Jochen Leßmann (D)
Marc Leßmann (D)



62

Porsche 911 SC Targa (1979)

Peter Strohm (CH)
Alexandra Strohm (CH)



63

Nordkapp-Team
Porsche 356 C 1600 (1963)
 Erwin Christofori (D)
 Ernestine Christofori (D)



64

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



65

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



66

Porsche 944 S2 (1990)
 Lorenz Christofori (D)
 Valentin Christofori (D)



67

Karosserie Martin
Porsche 911 SC (1980)
 Volker Wohlfahrt (D)
 Karin Lauton (I)



68

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



69

Karosserie Martin
Porsche 911 Carrera (1983)
Martin Kofler (I)
Jakob Kofler (I)



70

Nordkapp-Team
Porsche 911 Cabrio WTL Carrera 2 (1993)
Peter Soldenhoff (CH)
Nathalie Egli (CH)



71

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



72

Porsche 993 4S (1998)
Dr. Joachim Schroff (D)
Rita Schroff (D)



73

Porsche 911 2.7 MFI (1974)
Prof. Dr. Stefan Mecheels (D)
Elisabeth Rohldeder (D)



74

Nordkapp-Team
Porsche 964 "Restomod" (1991)
Dirk Lührmann (D)
Rosi Lührmann (D)



75

Porsche 944 S2 Cabrio (1990)

Kim Baarspul (NL)
Alice Krips (D)



76

Porsche 911 Targa 2.7 (1976)

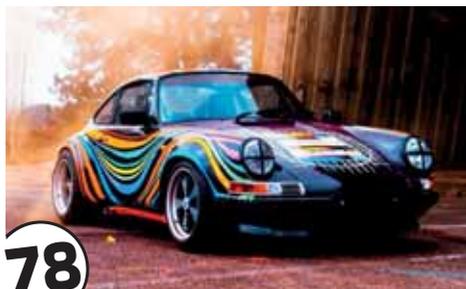
Frank Tosch (D)
Kai-Uwe Brosche (D)



77

Nordlichtjäger
Porsche 356 (1964)

Thomas Herold (D)
Marion Herold (D)



78

Porsche 964 "Testcar" (1989)

Christian Osters Lührmann (D)
Greta Lührmann (D)



79

Team B&B
Porsche 911 Carrera Coupé (1986)

Frank Bodenmüller (D)
Marc Büllesbach (D)



80

Nordkapp-Team
Porsche 944 S2 (1990)

Frank Bittkow (D)
Felix Bittkow (D)

JOIN THE LEGENDS CIRCLE

ROAD LEGENDS

Classic & Sportwagen Reisen

Exklusive Oldtimer & Sportwagen Reisen
mit **top Hotels** und **einzigartigen Locations!**

Limitierte Teilnehmeranzahl

VIP Erlebnisse auf Traumstrecken

Mille Miglia Reise-Spezialist

Insider Network & Community



BE A STREET LEGEND
road-legend.de



Website



Instagram



KULT-PLATZ

Bregenz hat zwar überschaubare 30000 Einwohner, aber die Kleinstadt am Ostzipfel des Bodensees ist eine Weltstadt in Sachen Kultur, vor allem dank ihrer Seebühne.



Wie wäre die Sache wohl ausgegangen, hätte sich Paul Henri Dumas anders entschieden? Der Bodensee gehörte im besetzten Deutschland zum französischen Sektor, und der zuständige Militärkommandant sah mit Verwunderung und Wohlwollen, dass es nur ein Jahr nach dem Ende des furchterlichen Weltkrieges sowohl in Bregenz, als auch im nur einen Steinwurf entfernten Lindau Bestrebungen gab, eine Kulturveranstaltung aufzuziehen. Am Ende entschied sich Dumas, Bregenz den Zuschlag zu geben.

Es ist ja alles kein Wunder. Der Schlüssel liegt schon im Namen. Bregenz ist aus Brigantium hervorgegangen, ein nicht etwa römisches Wort, sondern aus dem Keltischen, „brigant“ bedeutet herausragend.

Die örtlichen Sozialisten waren dagegen. 60000 Schilling in Zeiten, wo die Leute sich sorgten, daheim die Mäuler zu stopfen, fanden sie unangemessen.

*Hauptquartier der 4. AvD-Röhrli-Klassik:
Das Bregenz-Festspielhaus*

Aber der Mensch lebt nicht vom Brot allein, fand Landeskulturreferent Eugen Leissing, der die Menschen von ihren Alltagsorgen ablenken wollte. Stadtrat Adolf Salzmann wollte den Tourismus ankurbeln, und der Vorarlberger Landesbühnenchef Kurt Kaiser wollte seine Leute in Lohn und Brot bringen. Viele Künstler und Kulturschaffende waren aus der russischen Besatzungszone im Osten Österreichs nach Vorarlberg geflohen. Am Ende wirkten 400 Künstler an der ersten Festwoche mit, Salzmann organisierte zusätzlich ein Sportfest mit 280 Mitwirkenden, er hielt eine reine Kulturveranstaltung für nicht zugkräftig genug, er sollte sich irren.

Erstmals in der Musikgeschichte wurde Mozart auf zwei Kieskähnen aufgeführt. Auf dem einen Schiff stand das Bühnenbild für das Singspiel „Bastien et Bastienne“, auf dem anderen saß das Orchester.

Die schwimmende Lösung war kostengünstig, der See ein kostenloser

Schallverstärker, zudem lag der Schauplatz bestens angebunden nahe dem Bahnhof. Schon die erste Aufführung 1946 war ein Erfolg: Zwar konnten keine deutschen Besucher kommen, denn die neue Grenze öffnete sich erst zwei Jahre später, aber dank 25000 Gästen (hauptsächlich aus der Schweiz) blieb ein Reingewinn von 4000 Schilling, also um die 2000 Kilo-Brote.

In Bregenz haben sie heute ein Jazz-Festival, ein internationales Tanz-Festival, den Drei-Länder-Marathon und ein Hafenfest mit Feuerwerk. 270.000 Besucher kamen 2024 zu den 80 Veranstaltungen der Bregener Festspiele. Das kleine Bregenz ist zu einer permanenten Welt-Kulturhauptstadt geworden.

Das alljährlich in den Sommermonaten Juli und August aufgeführte Festi-

val hat 1000 Arbeitsplätze geschaffen und spült jährlich über 100 Millionen Euro in die Kasse. Die Seebühne schwimmt nicht mehr, sie steht seit 1979 auf einem festen Betonkern mit Ton- und Lichttechnik, Maschinen, Hydraulik und unterirdischen Versorgungstunneln. Mit 7000 Plätzen ist die Bregener Seebühne die größte der Welt, auf der alle zwei Jahre auf Holzpfählen im See gebaut ein Bühnenbild für eine neue Oper entsteht, das durchaus auch mal sechs Millionen Euro kosten kann.

Das Bühnenbild für Beethovens einzige Oper „Fidelio“ war 800 Tonnen schwer. Das Rache-Drama „Der Troubadour“ fand in der Kulisse einer Ölraffinerie statt, samt Feuer speienden Fackeltürmen. Die zwei luftigen Türme für Verdis „Aida“ errichtete ein 85 Meter hoher Kran. Leider konnte das Boot mit dem

Spektakuläre Mischung: mittelalterliche Burg und Ölraffinerie für Verdis „Troubadour“ (2005)



gewaltigen bronzenen Elefanten bei der Premiere nicht losfahren, es gab eine Sturmwarnung. Für Puccinis „Turandot“ ließen die Bühnenbauer ein Stück chinesische Mauer vom See in Richtung Himmel ragen. Die 200 Mann starke Terrakotta-Armee fand anschließend reißenden Absatz und tut ihren Dienst nun in umliegenden Gärten und Parks. Kopf und Hände eines mit 120 Stangen beweglichen, 14 Meter hohen Clowns ragten bei Verdis „Rigoletto“ aus dem Wasser, samt einem 13 Meter hohen Heliumballon, den die Luftfahrt-Behörden zertifizieren mussten.

Während die Kulisse für den „Freischütz“ im September nach und nach abgebaut wird, feiern die Bregenzer auf dem Platz der Wiener Symphoniker und im 1980 eröffneten Festspielhaus eine Premiere: die



Das verfallene Dorf für Webers „Freischütz“ (2025)

Uraufführung eines neuen, grandiosen Schauspiels, die AvD-Röhrli-Klassik.

Und wie ging die Sache für die 1946 verschmähten Deutschen weiter?

Die Teutonen setzen statt auf Tenöre eher auf Indianer und Piraten, bei den Karl-May-Festspielen in Elspe und Bad Segeberg und den Störtebecker-Festspielen in Ralswiek.

Aus dem See gewachsen: ein Stück Chinesische Mauer für Puccinis „Turandot“ (2015)



ak.

**DAMIT SIE MEHR ZEIT
FÜR DIE SCHÖNEN DINGE HABEN**

wirklich



Wir kümmern uns um Ihr Vermögen



ak-co.de

Jetzt ak. kennenlernen - Ihre unabhängige
Vermögensverwaltung aus Hamburg



81

Nordlichtjäger
Porsche 964 Turbo WLS (1990)
Peter Paffrath (D)
Doris Söhngen (D)



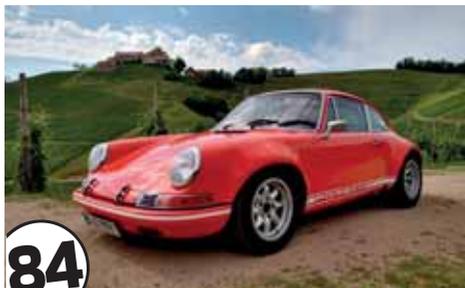
82

Porsche 912 (1967)
Ulf Lütke-meier (D)
Sinisa Milic (D)



83

Nordkapp-Team
Porsche 964 Carrera 2 Cabrio (1990)
Axel Lotz (D)
Martha Lotz (I)



84

Team 911 ST
Porsche 911 2.5 ST (1972)
Dr. Carlo Lackerbauer (D)
Elke Fuchs (D)



85

Nordlichtjäger
Porsche 944 (1986)
Heinz-Hermann Eiken (D)
Dr. Heiner Frommeyer (D)



86

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



87

Porsche 911 T Targa (1972)
Ralf Ehlen (D)
Heike Köppel (D)



88

Team Sauerland / Hotel Deimann
Porsche 911 2.7 RS (1973)
Stefan Spies (D)
Dr. Jan Küpperfahrenberg (D)



89

Nordkapp-Team
Porsche 930 Flatnose Targa (1988)
Thomas Kösling (D)
Claudia Kösling (D)



90

Porsche 964 Carrera 4 Targa (1991)
Emilia Kösling (D)
Luisa Kösling (D)



91

Porsche 993 Cabrio (1997)
Carla Kösling (D)
Alexander Braune (D)



92

Porsche 964 (1993)
Heinz-Otto Sagel (D)
Barbara Lindig (D)



93

Porsche 911 Speedster (1989)

Thomas Böckeler (D)
Mavimilian Gerth (D)



94

Team Sauerland / Hotel Deimann

Porsche 964 (1991)

Bernd Kotthoff (D)
Martin Walter (D)



95

Team Sauerland / Hotel Deimann

Porsche 964 WTL (1993)

Willy Ringbeck (D)
Thorsten Flack (D)



96

Nordlichtjäger

Porsche 993 Cabrio (1996)

Wilhelm Middelberg (D)
Silke Middelberg (D)



97

Porsche 993 4S (1995)

Ralf Greiner (D)
Ferry Greiner (D)



98

Porsche 356 B 2000 GS Carrera 2 (1963)

Harald Tebbenhoff (D)
Elke Tebbenhoff (D)



99

Porsche 911 T / R (1967)
Christian Bruse (D)
Dr. Wolfgang Schlünder (D)



100

Team Sauerland / Hotel Deimann
Porsche 964 Carrera 2 (1992)
Peter Roll (D)
Stefanie Hardes (D)



101

Porsche 911 Carrera Coupé (1984)
Dr. Jörg Pfisterer (D)
Petra Pfisterer (D)



102

Porsche 930 Flatnose Turbo (1989)
Lars-Hendrik Harsveldt (D)
Dietmar Harsveldt (D)



103

Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé (1987)
Rüdiger Kloos (D)
Max Kloos (D)



104

Porsche 911 (1976)
Ralf Thiehofe (D)
Christine Thiehofe (D)



105

Porsche 911 WTL (1984)

Thorsten Au (D)
Nicole Marx (D)



106

Scuderia Lindau
Porsche 356 A Cabrio (1958)

Stefan Rausch (D)
Annette Rausch (D)



107

Autoteam Breilmann
Porsche 911 Targa (1985)

Richard Breilmann (D)
Julius Breilmann (D)



108

Team Sauerland / Hotel Deimann
Porsche 911 Carrera (1987)

Andreas Franke (D)
Barbara Habelok (D)



109

Porsche 911 Carrera 2.7 (1974)

Andreas Gembiak (D)
Jutta Lafond (D)



110

Autobahnpolizei Düsseldorf
Porsche 356 B "Polizei" (1960)

Prof. Dr. Jürgen Wettke (D)
Prof. Dr. Sönke Frey (D)



111

Porsche 911 Carrera 3.2 (1993)
Mirko Roßkamp (D)
Melanie Roßkamp (D)



112

Norising Nürnberg
Porsche 911 Carrera 3.2 (1983)
Wolfgang Schlosser (D)
Stefan Schlosser (D)



113

A-Team
Porsche 911 Cabrio (1989)
Sven Kuch (D)
Martin Albair (D)



114

Kraftwagenkultur
Porsche 911 T Targa MFI (1972)
Sebastian Janssen (D)
Heike Janssen (D)



115

Team Sauerland / Hotel Deimann
Porsche 911 G "Safari" (1986)
Oliver Graf (D)
Aron Schrichten (D)



116

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



117

Porsche 993 Carrera 4 (1995)

Hans Ley (D)
Hanna Ley (D)



118

Porsche 911 Carrera RS / USA (1972)

August von Joest (D)
Pieter Wasmuth (D)



119

H&R Spezialfedern
Porsche 356 C (1963)

Kristin Heine (D)
Julia Zachos (D)



120

Porsche 993 Carrera Cabrio (1995)

Axel Pape (D)
Kerstin Pape (D)



121

Porsche 911 S Targa (1972)

Matthias Druffel (D)
David Druffel (D)



122

Porsche 911 (1965)

Bernhard Pfältzer (D)
Gottfried Burckhardt (D)



123

Porsche 964 (1992)
Christoph Pliete (D)
Klaudia Brinkmann-Pliete (D)



124

Porsche 911 T (1973)
Anja Dörnemann (D)
Heiner Hasenrahm (D)



125

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



126

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



127

Porsche 911 S Targa (1971)
Matthias König (D)
Elfi König (D)



128

Porsche 944 Turbo S (1990)
Christian Tschan (CH)
Hans-Peter Blandow (CH)



Erste Hilfe: Mit sechs Dkw startet der AvD 1953 seinen Pannendienst

DIE WEGBEREITER

Der Automobilclub von Deutschland hatte bei vielen Meilensteinen der Automobilgeschichte seine Finger im Spiel, so auch bei der AvD-Röhrl-Klassik.



Es ist kein Dutzend Jahre her, dass Bertha Benz mit ihrer Fahrt von Mannheim nach Pforzheim das automobiler Zeitalter eingeläutet hat, da gründet sich in Berlin der erste Automobilclub Deutschlands. Angestoßen von der Zaren-Cousine Anastasia von Mecklenburg versammeln sich unter dem Dach des Deutschen Automobilclubs DAC in den Folgejahren in schnell heranwachsenden Ortsclubs von Berlin bis Hessen der Adel und der Geldadel. Die Mitgliedschaft im DAC eröffnet Zugang zu den höchsten gesellschaftlichen Kreisen.

Und die drehen große Räder. Schon ein Jahr nach der Gründung organisiert der Club in Frankfurt die erste internationale Automobilausstellung (IAA) der Welt. 1904 organisiert der DAC in Bad Homburg das erste Autorennen in Deutschland, ein Lauf zum Gordon Bennett Cup. 1905 wird selbst Kaiser Wilhelm II Mitglied, worauf aus dem DAC der KAC, der kaiserliche Automobilclub wird, der, umtriebiger auch nach Ende des Kaiserreichs die

Helfer-Hauptquartier: AvD-Zentrale in Frankfurt

Immer dabei: Schnelle AvD-Eingreiftruppe, hier in den französischen Alpen bei der AvD-Histo-Monte





Pionierleistung 1: Die Internationale Automobilausstellung IAA ist eine Erfindung des AvD

Deutsche Verkehrswacht mitgründet, am Bau der Berliner Avus-Autobahn beteiligt ist und dort 1925 den ersten „Großen Preis von Deutschland“ ausrichtet.

Als die Nazis 1933 das Regime übernehmen, ändert der DAC hastig seine Satzung, er nennt sich „Deutscher Auslands-Club“, um der Gleichschaltung zu entgehen, die sämtliche Autoclubs ereilt.

Nach dem zweiten Weltkrieg gründen sich viele Clubs neu, in Königstein im Taunus wird der DAC unter dem Namen „Automobilclub von Deutschland“ reanimiert und ein Jahr später in den Weltautomobilverband FIA aufgenommen. Die Größen des Vereins sind immer noch Blaublüter, neben Formel-1-Legende Juan-Manuel Fangio, Porsche-Rennleiter Fritz-Huschke von Hanstein, Ex-Mercedes-Grand-Prix-Pilot Manfred von Brauchitsch und der spätere FIA-Präsident Fürst Paul von Metternich.

Pionierleistung 2: Der AvD richtet hierzulande auch die ersten Autorennen aus, später den Großen Preis von Deutschland



Aber der AvD ist längst nicht mehr nur ein Club der Reichen und Schönen, Angefangen mit sechs DKW-Kastenwagen nimmt er 1953 im anbrechenden Wirtschaftswunder, das weite Teile der Bevölkerung zu Kraftfahrern macht, einen Pannendienst auf. Mittlerweile gehören 2000 Fahrzeuge zur Flotte, Europa weit sind 8000 Pannenhelfer für die rund 1,4 Millionen Versicherten im Einsatz, denen auch Kfz-Versicherungen, Auslands-Krankenversicherungen und Rechtschutz geboten werden.

Der Club setzt sich schon seit einem halben Jahrhundert für klassische Automobile ein, organisiert 1972 den ersten Oldtimer-Grand-Prix, setzt sich für die Belange von Old- und Youngtimer-Besitzern ein und kämpft um die Einstufung klassischer Automobile als Kulturgut. Seit 2025 ist der Club auch Partner der AvD-Röhrl-Klassik. Und selbstverständlich wachen über das Feld der 170 Porsche im Fall des Falles auch die AvD-Pannenhelfer.



Förderer der Röhrl-Klassik: AvD-Präsident Lutz-Leif Linden

AUTOMOBIL-WELTMEISTERSCHAFT
GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND
 2. AUGUST
 14 UHR

1.-

AVUS

SONNABEND, 1. AUGUST • 15 UHR
GROSSER PREIS VON BERLIN
 DEUTSCHE AUTOMOBIL - MEISTERSCHAFT
 VERANSTALTER: AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E.V. - AVD



Gekröntes Mitglied: Kaiser Wilhelm II





129

964 Hanstedt
Porsche 964 Carrera 4 Cabrio (1990)
Michael Strehlow (D)
Tanja Walter (D)



130

CCN Classic Club Niederelbe e.V.
Porsche 356 Cabrio (1961)
Henning Klindworth (D)
Ulf Harms (D)



131

Stellenbosch
Porsche 993 Carrera (1994)
Dr. Sebastian Wenzel (D)
Dr. Florian Brinkel (D)



132

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



133

Porsche 924 Turbo Targa (1980)
Kay-Uwe Wehring (D)
Lukas Zabel (D)



134

Schweerbau Air & Energy
Porsche 993 Cabrio (1994)
Dr. Falko Wittorf (D)
Caroline Naylor-Wittorf (D)



135

Porsche 993 Targa (1996)

Martin Grassl (D)
Konstantin Grassl (D)



136

Porsche 993 Carrera 4S (1996)

Walter Heider (D)
Ottmar Pfeil (D)



137

Porsche 911 SC Coupé 3.0 (1981)

Wolfgang Weileder (D)
Ulrike Weileder (D)



138

Porsche 964 RS (1992)

Thomas Hauser (CH)
Dennis Wey (CH)



139

Porsche 911 S (1974)

Andreas Kustura (D)
Susanne Hilker (D)



140

La Squadriga Ringazzi
Porsche 964 Coupé (1993)

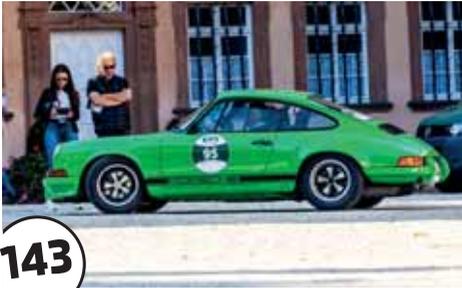
Joseph Kotrie-Monson (GB)
Erik McNeill (D)



141

Porsche 964 (1987)Liam Kötzie (GB)
McCartan (IRL)

142

Porsche 356 A Speedster (1956)Ande Votteler & Friends
Gerold Trommelschläger (D)
Marlies Trommelschläger (A)

143

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

144

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

145

Porsche 911 SC 3.0 Carrera Targa (1977)Prof. Dr. Thomas Bals (D)
Uli Brockmann (D)

146

Porsche 964 (1992)Christian Pollmeier (D)
Ingo Hausdorf (D)



147

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



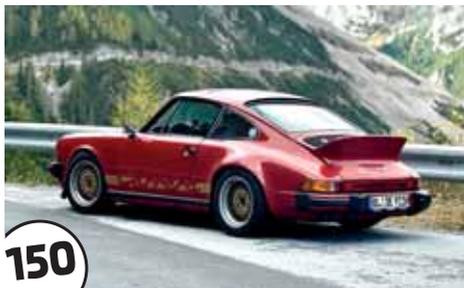
148

Porsche 911 RSR 2.7 (1973)
Jürgen Schneider (D)
Elke Schneider (D)



149

Team Let's have fun
Porsche 356 B 1600 Roadster (1959)
Wolfram Kraeplin (D)
Marko Plischkaner (D)



150

Ande Votteler & Friends
Porsche 911 Carrera 2.7 (1974)
Dennis Kissling (D)
Tanja Seiffert (D)



151

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



152

Porsche 968 Cabrio (1992)
Erwin Schröder (D)
Franz-Josef Diedler (D)



153

Porsche 993 Cabrio (1995)Andrea Gramig (D)
Bernd Plöcker (D)

154

Beverly Hüls

Porsche 968 Cabrio (1994)Oliver Exler (D)
Isabel Exler (D)

155

Ande Votteler & Friends

Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé (1989)Tankred Eckert (D)
Lennart Eckert (D)

156

964 Carrera 4 Cabrio (1993)Heiner Immig (D)
Conny Immig (D)

157

Porsche 928 GTS (1993)Friedrich Ungnadner (D)
Ingrid Ungnadner (D)

158

Porsche 911 Carrera RS (1973)Lutz Rathenow (D)
Manfred Geisler (D)



159

Porsche 356 B 1600 S Cabrio (1960)

Thomas Schulz (D)
Elke Schulz (D)



160

Porsche 356 A Coupé (1958)

Ande Votteler & Friends
Erik Stammberger (D)
Andrea Stammberger (D)



161

Porsche 993 Cabrio (1997)

Stephan Bartels (D)
Jana Glowatzki (D)



162

Porsche 914/6 GT "Sunoco" (1971)

Karsten Helber (D)
Timo Donati (D)



163

Porsche 911 Coupé (1979)

Ralf Gerhard (D)
Leif Gerhard (D)



164

Porsche 911 Speedster (1989)

Thomas Schmidt (D)
Rainer Schwan (D)



165

Team PIK
Porsche 911 Carrera Cabrio (1984)
Christoph Wegner (D)
Ingo Nolte (D)



166

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



167

Porsche 964 Carrera 4 Cabrio (1988)
Michael Rauth (D)
Josef Müller (A)



168

Senneblitz
Porsche 911 SC 3.0 Coupé (1978)
Erik Pollmeier (D)
Andreas Tasch (D)



169

Team Tonmeister
Porsche 928 GT (1989)
Jürgen Pfeiffer (D)
Nicole Booss (D)



170

Porsche 911 T Coupé (1970)
Toni Fricker (CH)
Johannes auf der Lanver (D)

D
DEIMANN
★★★★S

LIEBLINGSTOUREN
Startpunkt Deimann



Jetzt
entdecken



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



Drittgrößter See Mitteleuropas: „Das schwäbische Meer“

GRANDIOSER RHEINFALL



AvD-Röhrli-Klassik 2025
Grandioser Rheinfall

80



Zuerst die schlechte Nachricht: Der Schauplatz der diesjährigen AvD-Röhrli-Klassik wird in Kürze nicht mehr existieren. Gemessen am Alter unseres Planeten (4,5 Milliarden Jahre) sind 40000 Jahre ein Wimpernschlag. Genau die feinen Flusssedimente, die der Alpenrhein bei Bregenz in den Bodensee spült, die einst die Ufer dieses Gletscherrandsees bildeten und abdichteten, werden Deutschlands größtes Binnengewässer demnächst verlanden lassen. Die gute Nachricht: Die Menschen an seinen Ufern sehen nicht tatenlos zu.

Wir wohnen noch gar nicht lange an den Gestaden am „Bodmansee“, wie er ursprünglich hieß, und was im Keltischen „Siedlungsplatz in der Ebene bedeutet.“ Die ältesten Funde menschlicher Besiedelung finden sich in der Jungsteinzeit, die Pfahlbausiedlung in Unteruhldingen gehört wie auch die Klosterinsel Reichenau zum Unesco-Weltkulturerbe.

Wenn wir davon reden, wie sich die Oberfläche unseres Planeten formte, werfen wir mühelos mit Millionen von Jahren um uns. Gut Ding will Weile haben. Steter Tropfen höhlt den Stein. Gemessen an geologischer Gemäßigkeit ist er noch ein Baby. Der Bodensee, wie wir ihn kennen,

war bis vor 10000 Jahren ein verwünschter Ort, schlief unter einem Eispanzer 900 Meter tief. Als das Eis abzog, bildete sich am Ende des schwindenden Rheingletschers ein See, und nicht irgendeiner.

Der Bodensee ist Deutschlands größtes Binnengewässer. Von seinen 273 Küstenkilometern gehören 173 zu deutschen Gestaden, 72 Kilometer liegen in der Schweiz und 28 in Österreich. Der Bodensee, der einzige See der Welt, an dem sich drei Staaten treffen. Und trotzdem ist er grenzenlos. Wem welcher Teil des großen Obersees gehört, wurde bei aller Regulierungswut der Moderne nie festgelegt. Der „Hohe See“ gilt wie die Ozeane als staatsfreies Gebiet.

Dabei war der See mit seinen fruchtbaren Ufern, an denen Wein und jeder dritte geerntete Apfel Deutschlands gedeihen über Jahrtausende schwer umkämpft. Im 30-jährigen Krieg kreuzte gar eine schwedische Flotte auf dem See. Die ursprünglich keltische Siedlung Brigantion, in der die vierte Röhrli Klassik ihr Hauptquartier aufschlägt, und die heute zu Vorarlberg zählt und Bregenz heißt, war einst ein wichtiger Flottenstützpunkt der ersten Weltmacht Europas. Die erste überlieferte Schlacht auf

dem See fand 16 vor Christus statt. Von den Römern hat der See auch seinen zweiten wichtigen Namen bekommen. Im Englischen heißt er Lake Constance, in Frankreich Lac de Constance und in Italien Lago di Constanza, benannt nach dem römischen Kaiser Konstantin I, dem auch die Stadt Konstanz ihren Namen verdankt.

Der See ist seit jeher eine wichtige Drehscheibe für Fernreisende, von Pilgern bis Wanderern. Die Römer legten die erste Seeuferstraße an. Neben zwei Jakobswegen begegnen sich hier Fernwanderwege vom Nordkap bis Griechenland. Nach 2.900 Kilometern endet in Konstanz auch die Deutsche Alleenstraße.

Von den zehn größeren Inseln, wie die bekannten Mainau, Lindau und Reichenau, hat sich letztere zu einem Surfrevier gemausert. Mit seiner Fönlage und den Wetterumschwüngen am Alpenrand kann der See tückisch sein. Wellen können vier Meter hoch sein. Wer hier ein Boot führt, braucht ein spezielles Bodensee-Schifferpatent. 57000 Boote sind rund um den See registriert. Der Stolz des Sees ist der 1913 gebaute und seit 1990 liebevoll restaurierte Raddampfer Hohentwiel, auf dem Walter Röhrli in diesem Jahr zum Warm-Up-Abend

Warmes Willkommen: Die Hohentwiel, ältestes Dampfschiff auf dem See, empfängt am Mittwochabend die ersten Teilnehmer





Treibende Kraft: Der Rhein hat den Bodensee erschaffen. Der Rheinfall in Schaffhausen ist nicht etwa der Zufluss, sondern der Abfluss aus dem See

lädt. Seltener als das älteste Dampfschiff des Sees rückt die „Konstanz“ zu besonderen Ausflügen aus. 1928 in Dienst gestellt, ist sie die älteste Binnen-Autofähre Europas. Trotz regen Schiffsverkehrs ist das Wasser des Bodensees außergewöhnlich sauber. Der See versorgt jährlich 5 Millionen Menschen mit Trinkwasser. Die rund 180 Millionen Kubikmeter Wasser ändern wenig an seinem Pegel. 13 Flüsse und zahllose Bäche füllen den See. Der Rhein steuert allen 225000 Liter bei – pro Sekunde. Daneben wird reichlich Geld angespült. Über 20 Millionen Menschen übernachten jährlich. Dabei gehen knapp zwei Milliarden Euro ins Netz. Wäre der See ein EU-Staat, läge er beim Pro-Kopf-Bruttosozialprodukt nach den Steuerparadiesen Irland und Luxemburg auf Rang drei. Dass man den Bodensee auch „Schwäbisches Meer“ nennt, ist nicht etwa dem Größenwahn des 1918 untergegangenen Königshaus der Württemberger zu verdanken, sondern dem Patzer römischer Chronisten, die das Reich der Sueben fälschlich an der Ostsee verorteten.

Mit seinen 536 Quadratkilometern kann er einem manchmal schon wie ein Meer vorkommen. In Mitteleuropa sind nur der ungarische Plattensee (594 km²) und der Genfer See (580 km²) größer. Auch beim Wasservolumen liegt der Bodensee auf Rang drei. Der Extremschwimmer Christof Wandratsch brauchte zur Durchquerung von Ludwigshafen nach Bregenz knapp 21 Stunden. Fairerweise

sei erwähnt, dass er wegen einer Gegenströmung vier Stunden kaum von der Stelle kam. An klaren Tagen ließe sich theoretisch von der Bregenzer Seebühne über den ganzen Obersee hinüber ins Luftlinie 46 Kilometer entfernte Konstanz blicken, praktisch sieht der Ferngucker nur Wasser. Wegen der Erdkrümmung wölbt sich der See dazwischen rund 41,5 Meter.

Fotogenes Detail: Noch immer schweben regelmäßig Zeppeline über dem See



H&R®

Das Fahrwerk!



NEVER OLD. ALWAYS CLASSIC.

Liebhaber von Young- und Oldtimern sind bei uns bestens aufgehoben. Sollte das H&R Lieferprogramm mal keine passenden Komponenten bereithalten, kann eine Sonderanfertigung nach Muster oder Zeichnung die Lösung sein.

ÜBER 45 JAHRE
ERFAHRUNG

LESERWAHL	LESERWAHL	LESERWAHL
BEST BRAND 2023	BEST BRAND 2023	BEST BRAND 2024
KATEGORIE Federn Heft 11/23	KATEGORIE Federn Heft 12/23	KATEGORIE Federn Heft 13/24
sport auto	sport auto	sport auto

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 genau 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 luftgekühlten Boxermotors im Heck, ergänzt jedoch um sportliche Gene, die den leichten Wagen auch gegen wesentlich stärkere Konkurrenz aus Italien bestens aussehen lassen. Von Anfang an ist der zunächst im österreichischen Gmünd und später in Zuffenhau-

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

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



Kaiserlicher Boxenstopp in Österreich.

www.kaiserstrand.at



911 DAS MEISTERSTÜCK



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

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

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

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

930 PORSCHE 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 Porschers 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 erhörte 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

PULSON

DIE NEUE GENERATION

WOHNUNGSSTATIONEN



MEHR
INFOS?

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. Turbomo-

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

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

993 DER BESTE LUFTGEKÜHLTE



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

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

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



AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND



PANNENHILFE FÜR GENERATIONEN

*Seit über 125 Jahren sind wir
DER AUTOMOBILCLUB!*

www.avd.de

DEUTSCHES INSTITUT
FÜR SERVICE-QUALITÄT
GmbH & Co. KG

1. PLATZ

Leistungen
Preis/Leistung
Automobilclubs

Teilkategorie im
TEST Sept. 2023
9 Automobilclubs

www.disq.de
Privatwirtschaftliches Institut

ntv

MONEY

**FAIRSTE
PANNEN-
HILFE**

AvD
(Automobilclub von Deutschland)

12 weitere Anbieter erhielten
die Note Sehr Gut
Im Test: 40 Kfz-Schutzbrief-
Anbieter in Deutschland

Ausgabe 27/2025

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

plus+rallye®

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

AVD-Histo-Monte

09.-14. Februar 2026



25.

AUSGABE DES
WINTER-KLASSIKERS

Die

Jubiläumsveranstaltung
mit vielen Überraschungen

www.avd-histo-monte.com

968 MAXIMAL TRANSAXIAL



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

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

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

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

Michael Alan Ross

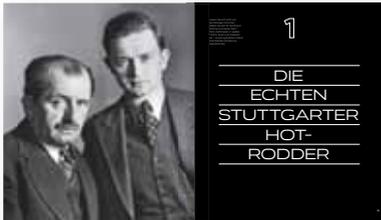
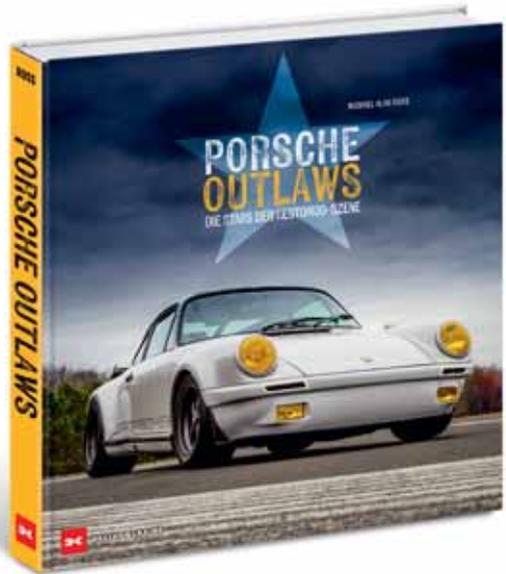
Porsche Outlaws

Die Stars der Restomod-Szene

192 Seiten

€ 49,90 [D]

ISBN 978-3-667-13139-3



„Restomodding“-Stars

Der Megatrend „Restomodding“, also die Kombination aus Restaurierung und Modernisierung/Modifizierung, ist seit einigen Jahren fester Bestandteil der Porsche Fankultur.

Michael Alan Ross widmet dieser Bewegung ein eigenes Buch und beschreibt ihre Anfänge, unter anderem mit James Deans berühmtem 550 Spyder, und auch die bekanntesten Vertreter der Jetztzeit.

- ✓ **Geschichte und Entwicklung** des Porsche Restomodding-Trends
- ✓ Präsentiert **die besten Köpfe der Szene** und ihre einzigartigen Fahrzeuge
- ✓ Mit reichhaltigen **Fotografien und detailreichen Geschichten**



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 reindrassige 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 Porschens 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



STANDPUNKTVERLAG

Medien für Kommunales, Events & Tourismus

**Wir wünschen allen Teilnehmern
eine erfolgreiche Rallye!**



Standpunkt-Verlag GmbH

Hochsauerlandstr. 13 - D-59955 Winterberg

Tel.: ++ 49 (0)2983 / 97 99 6-0 - www.standpunkt-verlag.de



BUONGUSTAIO
Genuss auf Italienisch

In der Anton-Schneider-Straße in Bregenz fühlt man sich fast genauso wie in einer romantischen Gasse von Verona. Kleine Restaurants, Geschäfte und mitdrin unser Ladenlokal Buongustaio. Im Herzen der Altstadt findest Du unseren Gourmetshop mit Lokal zum Genießen und Verweilen. Komm vorbei auf einen „caffé al banco“, ein gutes Glas Wein, feine Antipasti oder ein Mittagessen wie bei „la mamma“.



Buongustaio in Bregenz, Anton-Schneider-Str. 10, 6900 Bregenz
bregenz@buongustaio.cc, www.buongustaio.at, + 43 5574 44713

Dienstag – Donnerstag: 09:00-19:00 Uhr, Freitag: 09:00-21:00 Uhr
Samstag: 09:00-14:00 Uhr





Wir schützen Klassiker

Ihr Spezialist für alle Formen der Rostschutzvorsorge.
Auf Wunsch mit bis zu 20 Jahren Garantie & DEKRA Zertifikat.



Eine Marke der OPT GmbH • Kochstr. 49 (Eingang: Virchowstr. 140-146) • 47805 Krefeld
Telefon: +49 (0) 21 51/44 55-22 • www.Rostschutz-NRW.de

IMPRESSUM

plus+rallye®
OLDTIMER • RALLYE • EVENTS

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

Anzeigenakquise und Koordination:

Plusrallye &
Standpunkt-Verlag GmbH, Winterberg

Illustration Titelmotiv:

Uli Ehret

Gestaltung:

Werbestudio Michael Bayer

Druck:

Klingenberg & Rompel, Hamburg

Fotografie:

Lena Willgalis
Johanna Gumbel
Hardy Mutschler
Arturo Rivas
O.v.Simon
Andreas Beyer
McKlein
Peter Göbel
Oberstaufen Tourismus / Leo Schindzielorz



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



WIR SIND MOTORSPORT

MODERNER UND HISTORISCHER MOTORSPORT



www.avd.de/news-und-events