PORSCHE KLASSIK

DELIUS KLASING

plus rallye

RÖHRL-KLASSIK

18.- 21. September 2024

3. PROGRAMM

Automobilclub von Deutschland

PANTAENIUS VERSICHERUNGSMAKLER

Sinn SPEZIALUHREN

SEA CLOUD CRUISES

Czernys CLASSIC GARAGE

CLASSIC TRADER

DIE ADRESSE
FÜR BESTE ADRESSEN.

THE O'S

WOHNKONZEPTE FÜR
PROFESSIONALS.

WIR
KAUFEN & VERMIETEN
IMMOBILIEN

Hotels & Herbergen
Denkmäler & Landmarken

in den Hauptorten
des SAUERLANDES

The O's GmbH - Seibertzstr. 3 - 59939 Olsberg
+49 2983 974 277-0 - office@the-os.de - www.the-os.de

EDITORIAL

Tim Ramms
Geschäftsführer
Delius Klasing Verlag

Liebe Teilnehmer und Freunde der 3. Röhrl Klassik,

es ist mir eine große Ehre und Freude, Sie zur 3. Auflage der Röhrl Klassik 2024 willkommen zu heißen. In diesem Jahr treffen wir uns in der malerischen Landschaft rund um die Destination Winterberg im wunderschönen Hochsauerland, um unsere gemeinsame Leidenschaft für klassische, luftgekühlte Porsche zu teilen. Ich freue mich außerordentlich, Rallye-Legende Walter Röhrl bei uns erneut als Teilnehmer begrüßen zu können.
Die Röhrl Klassik hat sich als ein Event etabliert, das nicht nur für die Fahrer-Teams, sondern auch für die Zuschauer an der Strecke ein unvergessliches Erlebnis bietet. Verantwortlich dafür ist der mehrfache deutsche Rallye-Meister Peter Göbel und seine Agentur Plusrallye. Er und sein Team haben dieses Event möglich gemacht. Wir als Delius Klasing Verlag sind stolz darauf, dass wir diese Tradition begleiten können. In den vergangenen Jahren haben wir die Schönheit Mecklenburg-Vorpommerns und die historische Kulisse von Rothenburg ob der Tauber genossen. Dieses Jahr freuen wir uns darauf, die einzigartige Atmosphäre des Hochsauerlands mit seinen attraktiven Strecken zu erleben.

Walter Röhrl, ein Idol des Motorsports und Synonym für den Rallyesport, wird uns erneut als Schirmherr der Veranstaltung und Teilnehmer die Ehre erweisen. Seine Präsenz ist eine Inspiration für uns alle und ein Beweis für die Werte, die wir bei der Röhrl Klassik hochhalten: Leidenschaft, fahrerische Exzellenz und Fairness.

Lassen Sie uns gemeinsam die Faszination klassischer Porsche erleben, ein einmaliges Fahrerlebnis auf der diesjährigen Strecke genießen und die besondere Gemeinschaft Gleichgesinnter spüren. Wir freuen uns auf Tage voller Emotionen und vieler unvergesslichen Momente – ob hinter dem Steuer oder an der Strecke.

Herzlichst, Ihr

Tim Ramms
Geschäftsführer Delius Klasing Verlag

INHALT

STRECKEN

GESAMTSTRECKE 16
Die Übersicht aller Etappen

TAG 1, ETAPPEN 1 + 2 20
Rund um den Kahlen Asten

TAG 2, ETAPPE 3 22
Im Land der 20 Seen

TAG 2, ETAPPE 4 24
Überraschungstour

TAG 3, ETAPPE 5 26
Dreiländereck

TAG 3, ETAPPE 6 28
Fürchtet euch nicht

GRUSSWORTE 3/6/7/9
Tim Ramms, Michaela Grötecke
Michael Beckmann, Walter Röhrl

EINE LIEBE FÜRS LEBEN 10
Walter Röhrl und der Traum von einem Porsche

ZEITPLAN 17
Alle Zeiten auf einen Blick

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

DER SCHATZ IM EISENTAL ____ 42
Die Loh Collection in Dietzhölztal

BOB DEUTSCHLAND I ____ 55
Daniela Diemel schrieb Sportgeschichte

DIE KLEINE WELTSTADT ____ 74
Winterberg – ein Ort von Weltruf

RÖHRL FÄHRT MIT E-FUELS ____ 79
Eine echte Alternative

TYPENLEXIKON ____ 81
Alle Porsche Typen der 3. Röhrl Klassik

IMPRESSUM ____ 94

DIE TEAMS

STARTNUMMER 1 - 150 ____ 31
Das Teilnehmerfeld der Rallye

DIE VIPS

WALTER RÖHRL ____ 32
Zweifacher Rallyeweltmeister

HINNERK SCHÖNEMANN ____ 34
Schauspieler

2024
18. - 21.09.2024
3. RÖHRL-KLASSIK
DELIUS KLASING | PORSCHE KLASSIK

FERIENWELT WINTERBERG MIT HALLENBERG

MICHAELA GRÖTECKE

Michaela Grötecke
Tourismusförderin
Ferienwelt
Winterberg mit Hallenberg

Liebe Motorsport- und Rallye-Fans,

der Name Walter Röhrl ist über Generationen hinweg für viele Menschen der Inbegriff für faszinierenden Motorsport. Er steht wohl wie kein zweiter für atemberaubende Szenen bei Rallyes in der ganzen Welt, für PS-starke Autos, die durch Wüstensand rasen und mit perfektem Timing auch die schärfsten Kurven meistern.

Umso mehr freut es mich, dass das Sauerland und dabei vor allem die Ferienwelt Winterberg mit Hallenberg nun Teil der Röhrl-Klassik sein wird. Unsere Heimat und Region sind wie geschaffen für dieses außergewöhnliche Event mit seiner wunderschönen Landschaft sowie den vielen Landstraßen, die sich durch idyllische Dörfer schlängeln, zu traumhaften Aussichten führen und allen Teilnehmenden garantiert ein Lächeln ins Gesicht zaubern werden.

Als beliebte Sport- und Tourismusdestination auf dem Gipfel Nordrhein-Westfalens stehen wir für einzigartige Urlaubs-Erlebnisse mit der ganzen Familie mit einer faszinierenden Infrastruktur und vielfältigen Freizeitmöglichkeiten, für entspannenden Wander- und Radurlaub sowie für Wellness, herzliche Gastfreundschaft und kulinarische Genüsse. Wir stehen für nachhaltigen Urlaub im Einklang mit unserer Natur und wir sind seit Jahrzehnten Gastgeber zahlreicher Spitzensport-Ereignisse. Sei es in der VELTINS-EisArena, auf der St. Georg-Schanze oder im Radsport. Wo also wäre die Röhrl-Klassik besser aufgehoben als in Winterberg.

Es ist schön, dass Sie bei uns zu Gast sind. Freuen Sie sich auf tolle Erlebnisse und Momente, genießen Sie unsere Mittelgebirgs-Region. Und vor allem, kommen Sie sicher ins Ziel und bleiben Sie frei von Pannen.

Ich wünsche Ihnen eine erfolgreiche und vor allem genussvolle Rallye!

Ihre

Michaela Grötecke
Tourismusförderin

STADT WINTERBERG

MICHAEL BECKMANN

Michael Beckmann
Bürgermeister
Stadt Winterberg

Liebe Leserinnen und Leser,

vom 19. bis 21. September sind wir Heimat der 3. Röhrl-Klassik. 150 historische Porsche begeben sich auf eine Reise durch unser Sauerland, das Wittgensteiner Land bis ins Weserbergland und den Teutoburger Wald. An allen drei Tagen ist unsere schöne Stadt der Start- und Ziel-Ort dieser nicht nur für Oldtimerfans einmaligen Veranstaltung. Während der insgesamt sechs Etappen legen die historischen Sportwagen eine Strecke von rund 730 Kilometern zurück.

Uns erwarten drei Tage mit gemeinsamem Zuschauen und Erleben, lebendiger Geschichte und alter Technik. Mit der Röhrl-Klassik wird die Oldtimer-Tradition in unserer Region gepflegt. Ganz besonders freue ich mich auf ein Idol meiner Jugend, den legendären Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, der zugleich Namensgeber der Oldtimer Rallye ist. Ich kann mich noch gut an die Teilnahme Walter Röhrls an der Rallye Monte Carlo und die legendäre letzte Etappe, die Nacht der langen Messer, erinnern.

Egal ob am Streckenrand oder auf der Strecke: Der Veranstalter Peter Göbel hat ein tolles Programm für die drei Tage zusammengestellt, das begeistert. Die Gäste werden genügend Gelegenheit haben, die Fahrzeuge und auch Walter Röhrl erleben zu können.

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Röhrl-Klassik wünsche ich eine unfallfreie Rallye durch unsere fantastische Landschaft und eine sichere Ankunft und allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Gästen ein unverwechselbares Erlebnis und viel Spaß beim Zuschauen.

Ihr

Michael Beckmann
Bürgermeister

Mit PORSCHE KLASSIK in den Herbst

Foto: Jörg Wausthoff

Jetzt im Abo:

2 Ausgaben im Jahr

Portofrei nach Hause und keine Ausgabe mehr verpassen.

Hier direkt bestellen:
+49 (0) 521 - 55 99 55
jetzt-lesen.link/poc-7099

RALLYE-LEGENDE UND NAMENSPATRON

WALTER RÖHRL

Als meine Rallye-Karriere in den Siebzigern so richtig in Gang kam, flog ich plötzlich nach Kanada und nach Kenia, nach Neuseeland und Brasilien. Ich habe die große weite Welt gesehen und besser gekannt als Deutschland. Natürlich kannte ich Regensburg und Umgebung, aber der Rest unseres Landes war für mich ein weißer Fleck. Als ich in meiner Ford-Zeit mal nach Hamburg kam, war das für mich schon eine große Sache. Heute bin ich ein ganz großer Fan von Deutschland geworden. Wenn ich mit meiner Frau Monika von einer Auslandsreise zurückkomme, sage ich oft: „Du weißt schon, dass wir im Paradies wohnen."

Es ist toll, dass ich bei diversen Ausfahrten in den letzten Jahren die Gelegenheit hatte, viele schöne Gegenden zum ersten Mal zu sehen, zu entdecken und zu genießen, nicht zuletzt durch die Veranstaltungen meines Freundes Peter Göbel. Als ich noch jung war, kannte man den Osten ja gar nicht. Mit der ersten Röhrl-Klassik 2022 bin ich das erste Mal durch Mecklenburg mit seiner schönen Seenplatte gefahren. Die historische Stadt Rothenburg ob der Tauber im vergangenen Jahr war ebenfalls ein echtes Highlight.

Nun geht es also ins Sauerland, die Heimat von Peter Göbel, den ich dort vor 37 Jahren bei einem Radrennen kennengelernt habe. Diese Landschaft mit ihren Wäldern und Seen habe ich so richtig bewusst erstmals bei der Sauerland-Klassik wahrgenommen, und auch bei der Jubiläumsausgabe der Olympia-Rallye sind wir durchs Sauerland gekommen. Mittlerweile gilt für mich der Grundsatz: Wo ich mit dem Auto nicht mehr hinkomme, da will ich auch nicht mehr hin. Besondere Freude machen mir Ausfahrten mit den alten Autos, die mich heute mehr reizen als die neuen, weil ich da das Gefühl habe, dass ich alles selber steuere.

Auch wenn sich bei der nunmehr dritten Röhrl-Klassik schon so etwas wie Routine einstellt, ist es mir immer noch schwer fassbar und eine echte Ehre, dass eine solch große und großartig organisierte Veranstaltung meinen Namen trägt. Die Teilnehmer, mit denen ich bei den ersten beiden Ausgaben gesprochen habe, waren durchweg begeistert, und natürlich hoffe ich, dass das auch diesmal so sein wird. Ich bin in diesen vier Tagen wieder mit Freude und Herzblut bei der Sache, dass dies auch für das Team von Peter Göbel gilt, versteht sich von selbst.

Walter Röhrl
Zweifacher Rallyeweltmeister

EINE LIEBE FÜRS LEBEN

Schon als Kind wird Walter Röhrl der Traum von einem Porsche eingepflanzt. Aus dem Traum wird Realität, aus der Sehnsucht wird Liebe – bis heute.

Die Geschichte beginnt auf dem Rücksitz. Er ist nicht begeistert, der Röhrl Michael, dass ihm die Mama am Wochenende regelmäßig den Kleinen aufs Auge drückt. Wenn der große Bruder mit seiner Freundin ausfährt, sitzt der kleine Walter auf dem Rücksitz des Porsche 356, und schon früh impft ihm der Große ein: „Wenn du was Gscheit's fahren willst, dann kauf dir einen Porsche."

Michael Röhrl ist nach dem frühen Auszug des Vaters eine prägende Figur im Leben des kleinen Walter, und auch als der große Bruder bei einem Verkehrsunfall sein Leben lässt, den Rat mit der Wahl des fahrenden Untersatzes hat der heranwachsende Walter tief verinnerlicht. Röhrl fährt kein Moped, kauft keinen 600er Fiat, Röhrl spart. Als Chauffeur des

Walter Röhrl: Als Bub mit Porsche infiziert, mit 77 immer noch mit Porsche unterwegs

Die Chemie stimmt sofort: Röhrl 1981 mit Roland Kußmaul und Jürgen Barth (rechts im Bild)

Justiziars der katholischen Kirche im Bistum Regensburg verdient er 365 Mark im Monat, 360 legt er auf die Seite, über die restlichen fünf muss er heute lachen: „Die wären Taschengeld gewesen. Aber ich bin ja nirgends hingegangen. Ich war ja im Leben nie in einer Disco."

Seinen ersten zusammengesparten Porsche 356, gebraucht für 9000 Mark, kauft er nicht nur aus Überzeugung oder Leidenschaft, sondern auch aus Notwehr: „Mir war klar: Ich kann mir nur einen Porsche kaufen, da gibt's ja keine Reparaturen. Denn die hätt' ich mir nicht leisten können." Als die Rallye-Karriere richtig Fahrt aufnimmt, stellt ihm Ford einen Capri hin. Den 356 verkauft er, es sind die einzigen drei Jahre in seinem automobilen Leben, wo er keinen Porsche fährt.

In seiner Zeit als Opel-Werksfahrer schafft er sich einen 911 an. Erfahrung hat er im Elfer schon gesammelt. Die Bavaria-Rallye, die vierte Rallye seines Lebens, ist er 1970 in einem 911S gefahren, und noch als Fahrer des Bistums überführt er immer wieder Porsche für einen VW-Händler in Regensburg.

Egal, ob er für Fiat oder Lancia fährt, für Opel oder Audi, immer reist er privat im Porsche, und keiner seiner Arbeitgeber kommt darüber je ins Murren. Er arbeitet für Fiat, als er bei der Rallye Monte Carlo zwei prägende Porsche-Männer kennenlernt. Der spätere Kundensport-Chef Jürgen Barth tritt in den späten Siebzigern und frühen Achtzigern bei der Monte regelmäßig mit Ingenieur Roland Kussmaul auf dem Beifahrersitz in verschiedenen 924-Modellen an. Die Chemie zwischen dem Bayern und dem vier Jahre älteren Schwaben Kussmaul stimmt sofort. Röhrl sagt: „Wenn wir uns in ein Auto reinsetzen, fühlen wir das Gleiche." Porsche will das Transaxle-System verbessern und vermarkten, und als Mercedes trotz des frisch verpflichteten Weltmeisters Walter Röhrl im Januar 1981 überraschend aus dem Rallyesport aussteigt, steigt die Marke von der anderen Neckarseite ein.

Helmut Bott ruft bei Röhrl an und verkündet: „Jetzt können wir uns Sie leisten." Porsches Entwicklungschef kalkuliert: Das Geld kommt von Mercedes, das Auto von Porsche. Sieben Rallyes bestreitet er 1981 mit einem 924 Carrera GTS, vier davon gewinnt er. Weil der Röhrl einen guten Popometer hat und ein feinfühliges Händchen, schickt ihn Porsche auch auf die Rundstrecke. Mit Dieter Schornstein, Harald Grohs und einem Experimentalmotor schickt man ihn mit einem 935 zu den 6 Stunden von Silverstone, wo das vom Rallye-Mann Röhrl angeführte Trio im Dauerregen das gesamte Feld abledert. Kaum ist der Rennanzug wieder gewaschen, geht es nach Le Mans. Röhrl mag die 13,6 Kilometer lange Highspeed-Strecke nicht – zu wenig Kurven. Das hindert ihn nicht, mit Partner Jürgen Barth einen 944 LM auf den siebten Gesamtrang zu stellen.

Zur Belohnung spendiert Bott einen WM-Einsatz in San Remo. Die Komplizen Kussmaul und Barth spekulieren, mit einem Sieg könnten sie Porsche bewegen, neben den Rennaktivitäten

Furore auf der Rundstrecke: Röhrl wird 1981 im Porsche 944 LM mit Jürgen Barth Siebter in Le Mans

auch ein Rallye-Programm zu starten. Nach der ersten Asphalt-Etappe vorn, nach den Schotter-Tagen in der Toskana nicht allzu weit zurück, sieht sich das Trio im Plan, bis vor der letzten Asphalt-Nacht eine Halbachse abreißt.

Der Kontakt dagegen reißt nie ab, auch, wenn es nix wird mit einem Porsche-Werksteam und Röhrl zurück zu Opel geht. 1982 ruft Bott wieder an. Röhrl testet im Geheimen auf der Turracher Höhe vier Tage lang einen 911-Prototypen mit 3,2-Liter-Motor. Es ist der erste Porsche-Sportwagen mit zuschaltbarem Allradantrieb. 1984 gehört der Bayer nach dem Wechsel zu Audi ohnehin zum VAG-Verbund. In Weissach probt er im Sport Quattro viele Tage lang ein revolutionäres Getriebe mit Doppelkupplung, mit dem sich die Gänge ohne Zugkraftunterbrechung schalten lassen. Das PDK-Getriebe kommt im Porsche 962C zum Einsatz und später auch im Sport Quattro E2. Nach Audis Rallye-Rückzug und zwei vergnüglichen Jahren mit Allrad-Limousinen in der amerikanischen Sportwagen-Szene, tritt er 1993 mit den damaligen Audi-Teamkollegen

Sensation knapp verpasst: Bei der Rallye San Remo 1981 sieht sich Röhrl auf Siegkurs, bis eine Halbachse abreißt

www.Road-Klassik.de

Was haben die denn alle? Bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring fährt Röhrl im Regen allen davon, dann bricht der Veranstalter ab

Hans-Joachim Stuck und Hurley Haywood beim berühmten Zwölfstundenrennen in Sebring an, wieder mit einem GT-Renner inmitten von Prototypen, im 911 Turbo S wird er auch hier Gesamtsiebter.

Wenn es eine Rennstrecke gibt, die dem Röhrl was gibt, dann ist es die Nürburgring-Nordschleife. Er hat hier nie gewonnen, zur Eifel-Legende wird er dennoch, als er 1992 mit Stuck, DTM-Champion Frank Biela und Eifel-Urgestein Olaf Manthey in einem Carrera RS antritt und am Abend bei Nebel und strömenden Regen dem Feld pro Runde eine halbe Minute und mehr abnimmt. Nachts um eins wird das Rennen wegen der schwierigen Bedingungen unterbrochen, bis es zumindest wieder hell wird. Röhrl sorgt bei den einen für Entrüstung und den anderen für Schenkelklopfen, als er fragt: „Wo ist denn das Problem?“ Es reicht für Rang drei, und ein Jahr später ist der Sieg ganz nah, aber was nützen drei Runden Vorsprung im Werks-Carrera RSR, wenn im Morgengrauen das Ausrücklager bricht?

Es ist das letzte Mal, dass Röhrl zu einem ernsthaften Rundstreckenrennen angetreten ist. Mit Mitte vierzig lässt er es ein bisschen ruhiger angehen. Als Sportler längst ein Klassiker, verlegt sich der zweimalige Weltmeister auf Klassik-Rallyes. Mit Röhrl-Klassik-Veranstalter Peter Göbel tritt er 1992 in einem 356 bei jener Rallye an, wo dreieinhalb Jahrzehnte zuvor seine Karriere begann.

Bei der Bavaria-Rallye-Historic wird das Duo Sechster. Fünf Jahre später wetzt das Duo in einem Porsche 911 beim historischen Europameisterschaftslauf in San Remo mit dem Gesamtsieg ein wenig auch die Scharte von 1981 aus.

Da hat Röhrl schon längst eine Personalnummer bei Porsche. Nach dem Ende des Audi-Vertrages hat Porsche-PR-Mann Jürgen Pippig angerufen. O-Ton: „Du kannst morgen als Repräsentant und Testfahrer anfangen, aber Geld haben wir keins.“ Erstens guckt ein Röhrl im Leben nie zuerst aufs Geld, zweitens hat er längst genug davon. Der Regensburger sagt: „Porsche? Meine Firma. Natürlich mach ich das.“ Er fragt dann aber Porsche-Chef Wendelin Wiedeking: „Sind Sie sicher, dass Sie sich mich leisten können? Nicht wegen des Geldes, sondern wegen dem, was ich sag?“ Der große Mann am Ruder kontert: „Genau deswegen will ich dich haben. Du erhöhst die Glaubwürdigkeit der Firma.“ Mit Röhrl wird Porsche noch ein bisschen besser. „Ich war es ja vom Rallyesport gewohnt, immer am Limit zu fahren. Da konnten wir beim Testen immer ein Stückchen weitergehen.“

Er hat sich nie vor irgendwelche Karren spannen lassen.“ Schon Beifahrer Christian Geistdörfer wusste: „Wenn du den Walter zu irgendwas drängst, kannst du sicher sein, dass er das Gegenteil tut.“ Dazu, für die Marke aus Stuttgart einzustehen, musste ihn in drei Jahrzehnten niemand überreden: „Weißt du, andere bauen auch Sportwagen, mit denen man schnell fahren kann, aber Porsche baut Autos, mit denen man schnell fahren, aber auch zum Einkaufen fahren kann.“

Von den elf Autos im Röhrlschen Fuhrpark tragen neun das Posche-Logo, und mit Stolz merkt der Wald-Besitzer aus Sankt Englmar an: „Und einen Porsche-Traktor habe ich auch.“

Weniger Tempo, mehr Landschaft: Seit dem Ende der aktiven Karriere bevorzugt Röhrl Ausfahrten und Oldtimer-Rallyes, wie hier bei der Monte Carlo Historique - natürlich mit einem Porsche

Navigiert auch unter Druck.

Der neue Navigationschronograph 903.

Modell 903 St II. ø 41 mm. Der legendäre SINN Navigationschronograph, technisch komplett überarbeitet. Gehäuse aus Edelstahl, poliert/satiniert. Drehring mit Rechenschieberfunktion aufgrund logarithmischer Skaleneinteilung, direkt gleitend am Außendurchmesser bedienbar. Wasserdicht und hoch druckfest bis 20 bar. Schaltradchronograph, fein veredelt. Gangreserve mindestens 60 Stunden. Von Hand aufgesetzte hybridkeramische Nachleuchtelemente für extreme Leuchtintensität und perfekte Ablesbarkeit in der Dunkelheit. Klassische Tricompax-Anordnung der galvanisch versilberten Zählerkreise. Deckglas und Sichtboden aus Saphirkristall. Unterdrucksicher. 3.250 EUR mit Lederarmband. Zwei Jahre Herstellergarantie. **Ein Klassiker vom Start weg.**

Sinn

SPEZIALUHREN ZU FRANKFURT AM MAIN

Sinn Spezialuhren GmbH · Wilhelm-Fay-Straße 21, 65936 Frankfurt am Main.
Telefon +49 (0) 69 97 84 14 200 · vertrieb@sinn.de

In Frankfurt erhältlich im Verkaufsraum am Hauptsitz, in der Sinn-Niederlassung Römerberg 34, 60311 Frankfurt am Main, oder unter www.sinn.de

2024

18. - 21.09.2024

3. RÖHRL-KLASSIK

PORSCHE KLASSIK

Die Gesamtstrecke

Strecken und Distanzen

DO 19.09.24	Etappe 1	Sauerland Winterberg – Golfclub Schmallenberg	107 km
	Etappe 2	Nacht im Hochsauerland Golfclub Schmallenberg – Winterberg	49 km
FR 20.09.24	Etappe 3	Naturpark Lahn-Dill-Bergland Winterberg – Nationales Automuseum	195 km
	Etappe 4	Wittgensteiner Land Nationales Automuseum – Hallenberg	82 km
SA 21.09.24	Etappe 5	Edertalsperre und Weserbergland Winterberg – Bilster Berg Drive Resort	181 km
	Etappe 6	Naturpark Teutoburger Wald Bilster Berg Drive Resort – Winterberg	132 km

3. RÖHRL KLASSIK

DIE WICHTIGSTEN ZEITEN IM ÜBERBLICK

Mittwoch, 18.09.2024

13:30 - 18:00 Uhr	Dokumentenabnahme (Hotel Oversum, Winterberg)
13:30 - 18:30 Uhr	Technische Abnahme (Marktplatz, Winterberg)
17:00 - 18:00 Uhr	Rallyelehrgang mit dem Dt. Rallyemeister Peter Göbel (Hotel Oversum)

Donnerstag, 19.09.2024

08:00 - 11:30 Uhr	Dokumentenabnahme (Hotel Oversum, Winterberg)
08:00 - 11:30 Uhr	Technische Abnahme (Marktplatz Winterberg)
09:30 Uhr	Beginn Startaufstellung (Hotel Oversum / Parkplatz Stadthalle)
12:00 Uhr	Teilnehmer-Briefing (Hotel Oversum, Winterberg)
13:00 Uhr	Aushang der zum Start zugelassenen Teams
14:00 Uhr	Start 1. Auto zur 1. Etappe „Sauerland“ (Marktplatz Winterberg)
16:50 Uhr	Ziel 1. Etappe, Abendevent (Golf-Café Hotel Deimann, Winkhausen)
18:30 Uhr	Start 1. Auto zur 2. Etappe „Nacht im Hochsauerland“
19:50 Uhr	Ziel 2. Etappe (Marktplatz, Winterberg)

Freitag, 20.09.2024

07:00 Uhr	Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
08:30 Uhr	Start 1. Auto zur 3. Etappe „Naturpark Lahn-Dill-Bergland“ (Marktplatz)
12:30 Uhr	Ziel 3. Etappe, Mittagspause („The Loh Collection“, Dietzhölztal)
14:30 Uhr	Start 1. Auto zur 4. Etappe „Wittgensteiner Land“
ab 16:20 Uhr	Ziel 4. Etappe und Zielempfang (Petrusbrunnen, Hallenberg)
	Abend zur freien Verfügung

Samstag, 21.09.2024

07:00 Uhr	Aushang der zum Restart zugelassenen Teams
08:00 Uhr	Start 1. Auto zur 5. Etappe „Edertalsperre und Weserbergland“ (Marktplatz)
11:45 Uhr	Ziel 5. Etappe, Mittagspause (Bilster Berg Drive Resort)
12:30 Uhr	Start 1. Fahrzeug zur 6. Etappe „Naturpark Teutoburger Wald“
ab 15:15 Uhr	Großer Zielempfang (Marktplatz, Winterberg)
ab 19:00 Uhr	Get-Together & Gala-Abend mit Siegerehrung (Stadthalle Winterberg)

PANNENHILFE FÜR GENERATIONEN

Seit 125 Jahren sind wir DER AUTOMOBILCLUB!

www.avd.de

TEST Bild
TOP SERVICE-QUALITÄT
AUSGABE 3/2022
Konsumentenbefragung
★★★★★ 2022/23
AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND (AVD)
Fachliche Kompetenz
SEHR HOCH
IN DER KATEGORIE VERKEHRSCLUBS

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

18 99
AvD
AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND
125 JAHRE

Alle Orte - alle Zeiten zur 3. Röhrl-Klassik 2024

DONNERSTAG - 19.09.2024	Zeit
Winterberg, Marktplatz	14:00
(Kahler Asten)	14:10
Altastenberg	14:15
Rehsiepen	14:22
Obersorpe	14:25
Niedersorpe	14:30
Holthausen	14:34
Bad Fredeburg	14:38
Ebbinghof	14:42
Wormbach	14:46
Felbecke	14:49
Werntrop	14:52
Bracht	14:54
Lennestadt-Gleierbrück	15:00
Lennestadt-Langenei	15:03
Lennestadt-Kickenbach	15:05
Lennestadt-Altenhundem	15:08
Marktplatz Lennestadt	15:10
Kirchhundem	15:15
Herrntrop	15:18
Würdinghausen	15:20
Selbecke	15:24
Erlhof	15:26
Schwartmecke	15:28
Oberhundem (Backhaus)	15:30
Aue	15:55
Wingeshausen	15:57
Jagdhaus	16:05
Fleckenberg	16:11
Schmallenberg (Hotel Störmann)	16:25
Schmallenberg (Falke Socken)	16:30
Gleidorf	16:35
Winkhausen	16:37
Golfclub Schmallenberg IN	16:45

Golfclub Schmallenberg OUT	18:30
Niedersorpe	18:35
Obersorpe	18:40
Rehsiepen	18:42
Altastenberg	18:48
Nordenau	19:00
Oberkirchen	19:05
(Albrechtsplatz)	19:15
Neuastenberg	19:30
Winterberg (Bobbahn)	19:40
Winterberg, Marktplatz	19:50

Hinweise:

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

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

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

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

FREITAG - 20.09.2024	Zeit
Winterberg, Marktplatz	08:30
Silbach	08:37
Siedlinghausen	08:40
Altenfeld	08:46
Walbecke	08:47
Remblinghausen	08:57
Horbacher Hof	09:00
Enkhausen	09:07
Flugplatz Meschede-Schüren	09:15
Schüren	09:20
Wenholthausen	09:25
Berge	09:28
Grevenstein	09:31
Meinkenbracht	09:35
Obersalwey	09:40
Niedersalwey	09:42
Sieperting	09:45
Eslohe (Museum Dampf-Land-Leute)	09:50
Sieperting	10:08
Kückelheim	10:12
Serkenrode	10:17
Fretter	10:20
Deutmecke	10:23
Röllecken	10:30
Niederhelden	10:33
Helden (Ferienhof Pulte)	10:38
Repe	10:43
Sondern (Campingplatz Vier Jahreszeiten)	10:55
Rhode	11:00
Olpe (Verkehrsübungsplatz)	11:05
Kruberg	11:15
Rahrbach	11:18
Welschen Ennest	11:20
Benolpe	11:23
Silberg	11:28
Hilchenbach (Marktplatz)	11:40
Vormwald	11:45
Lützel	11:53
Erndtebrück	11:59
Benfe	12:07
Hainchen	12:22
Rittershausen	12:30
Ewersbach	12:32
Nationales Automuseum Dietzhölztal IN	12:35

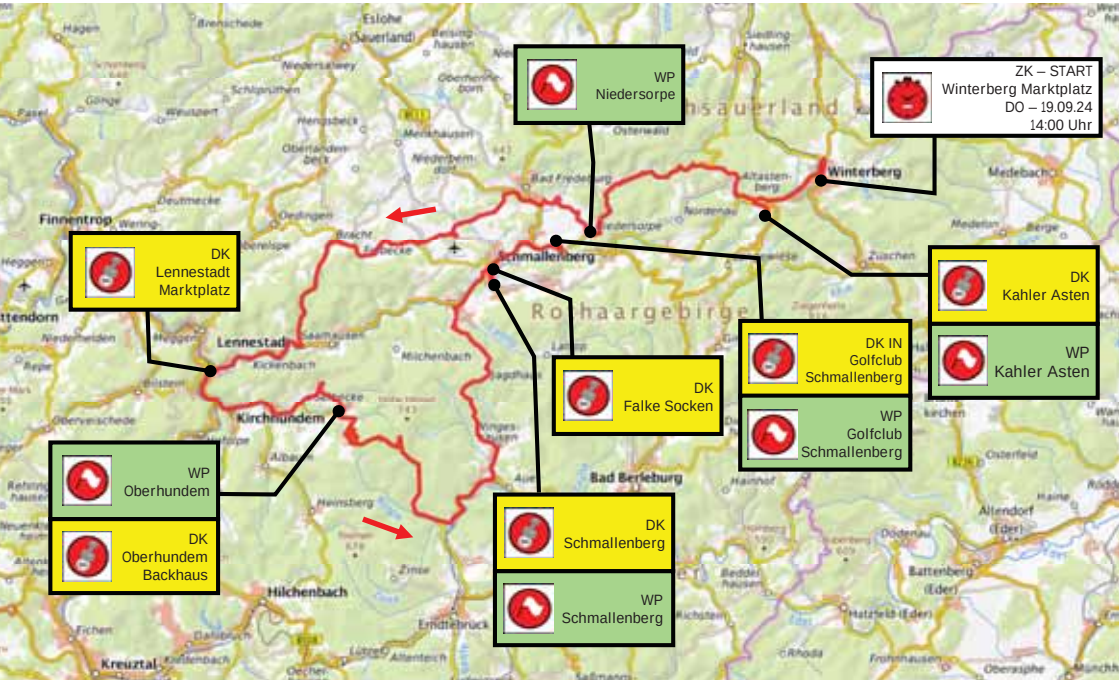
Nationales Automuseum Dietzhölztal IN	14:30
Mandeln	14:38
Fischelbach	14:44
Hesselbach	14:49
Bad Laasphe	14:55
Rinthe	15:13
Bad Berleburg - Berghausen	15:18
Raumland-Bahnhof	15:20
Bad Berleburg - Schloss	15:25
Diedenshausen	15:45
Alertshausen (Bauernhof Zacharias)	15:55
Diedenshausen	16:00
Wunderthausen	16:10
Hallenberg, Petrusbrunnen	16:20

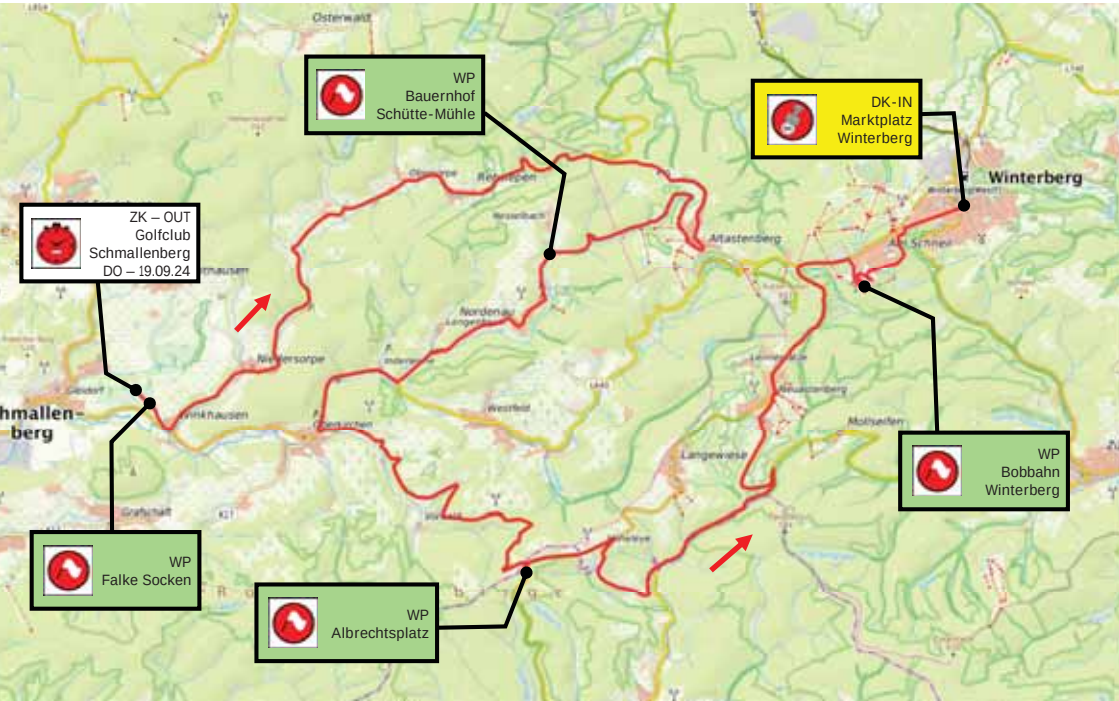
SAMSTAG - 21.09.2024	Zeit
Winterberg, Marktplatz	08:00
Elkeringhausen	08:05
Küselberg	08:09
Medebach	08:17
Hillershausen	08:21
Goddelsheim	08:27
Immighausen	08:31
Thalitter	08:34
Hof Lauterbach	08:39
Ober-Werbe	08:43
Waldeck-See (Edertalsperre)	09:00
Waldeck	09:05
Freienhagen	09:15
Bühle	09:22
Wolfhagen (Marktplatz)	09:30
Nothfelden	09:36
Oberelsungen	09:39
Obermeiser	09:51
Niedermeiser	09:53
Zwergen	09:57
Liebenau	10:00
Körbecke	10:05
Bühne	10:13
Haarbrück	10:24
Beverungen (Kellerplatz)	10:35
Lauenförde	10:40
Meinbrexen	10:43
Fürstenberg	10:50
Boffzen	10:52
Höxter	10:56
Lütmarsen	11:02
Ovenhausen	11:06
Bredenborn	11:17
Nieheim	11:24
Rennstrecke Bilster Berg IN	11:45

Leider sind am Bilster Berg auch wegen parallel stattfindender Events keine Zuschauer erlaubt ! Wir bitten um Verständnis !

Rennstrecke Bilster Berg OUT	12:30
Merlsheim	12:40
Reelsen	12:43
Bad Driburg (Marktplatz)	12:50
Dringenberg	13:03
Peckelsheim	13:15
Löwen	13:18
Ikenhausen	13:22
Bonenburg	13:25
Blankenrode	13:40
Meerhof	13:45
Essentho	13:50
Marsberg	13:55
Bredelar	14:02
Padberg	14:06
Helminghausen	14:12
Diemeltalsperre (Parkplatz)	14:20
Heringhausen	14:25
Giebringhausen	14:29
Deisfeld	14:33
Schweinsbühl	14:35
Neerdar	14:40
Welleringhausen	14:46
Düdinghausen	14:50
Referinghausen	14:53
Deifeld	14:55
Wissinghausen	14:58
Küstelberg	15:01
Winterberg (Skischanze)	15:10
Winterberg, Marktplatz	15:15

Tag 1 – Etappen 1 + 2





Der Kahle Asten bildet mit seinen 842 Metern das Dach der dritten Röhrl-Klassik. Die Plattform des Astenturms liegt noch mal 20 Meter höher

Der Golfclub des 5-Sterne-Hotels Deimann empfängt zum Abendessen, bevor es im Sonnenuntergang auf die Abendetappe geht

1. UND 2. ETAPPE „RUND UM DEN KAHLEN ASTEN“

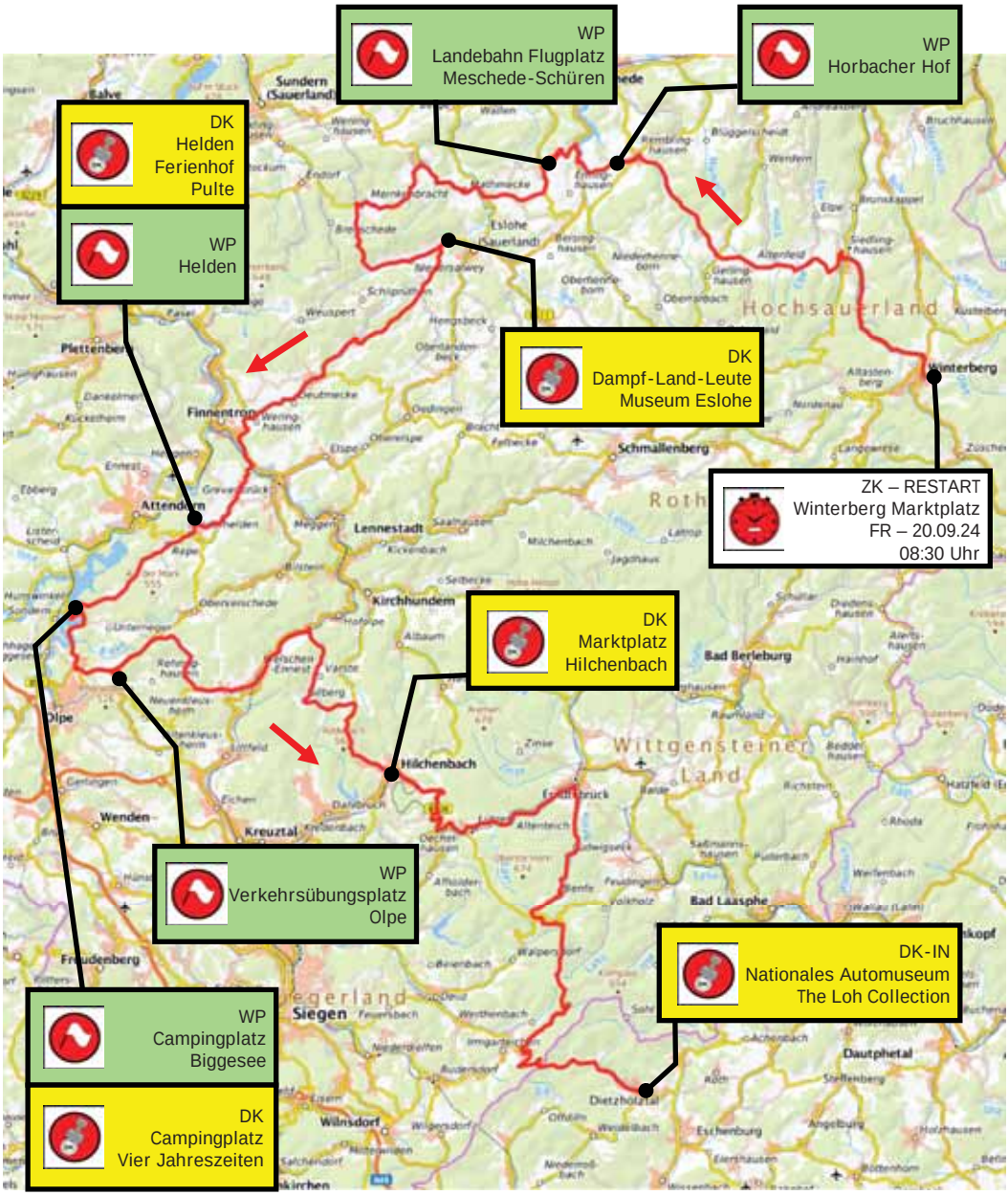
BOXER-TREFFEN IN DER HOCHBURG DES WINTERSPORTS

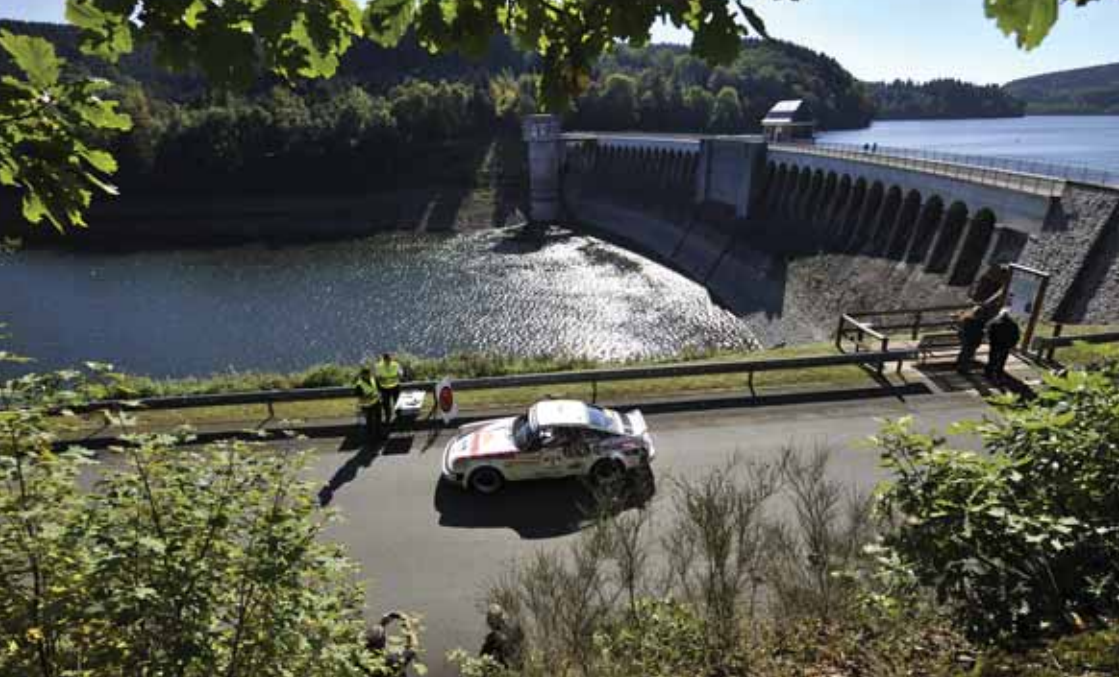
Nach der Premiere in Mecklenburg-Vorpommern und dem mittelalterlichen Rothenburg ob der Tauber ein Jahr später ist bei der dritten Ausgabe der Röhrl-Klassik Winterberg im Hochsauerland Dreh- und Angelpunkt der Porsche-Ausfahrt.

In Wurfweite von Bobbahn und Skischanze starten am Donnerstag, 19. September 2024 um 14:00 Uhr bei der 3. Röhrl-Klassik 150 Porsche auf dem Marktplatz des bekannten, am Fuß des Kahlen Astens gelegenen Ausflugsortes. Der 841 Meter hohe Hausberg der Stadt ist der erste Anlaufpunkt der 107 Kilometer langen, ersten Etappe. An klaren Tagen reicht der Blick von hier bis zum 160 Kilometer entfernten und noch einmal 300 Meter höheren „Brocken“ im Harz. Durch die nicht ganz so mächtigen Saalhauser Berge geht es durchs Lennetal über den Lennestädter Marktplatz nach Oberhundem, dessen Ortseingang das über 300 Jahre alte Wasserschloss Adolfsburg bewacht. Vor dem historischen Backhaus stempeln Bürgermeister und Ortsvorsteher die Bordkarten.

Das hübsche Fachwerkstädtchen Schmallenberg sperrt für die Röhrl-Klassik einen Teil der Altstadt für eine laut Tourismusbüro „besondere Durchfahrt“. Anschließend lädt das 5-Sterne-Hotel Deimann in seinen Golfclub zum Abendessen. Kulinarisch gestärkt geht es auf die „Sonnenuntergangs-Tour“, die in zwei Schleifen erst durchs Sorpe-Tal hinauf aufs 800 Meter hohe Altastenberg und rund um den Kahlen Asten zurück nach Winterberg führt, wo am Fuß der Bobbahn die siebte und letzte Prüfung des ersten Tages auf dem Programm steht.

Tag 2 – Etappe 3





Schnabulierend und schlendernd geht es zur Mittagsrast durch das Nationale Automuseum in Dietzhölztal

Auf dem Flugplatz von Meschede wartet mit einer Parallelprüfung eine besondere Herausforderung

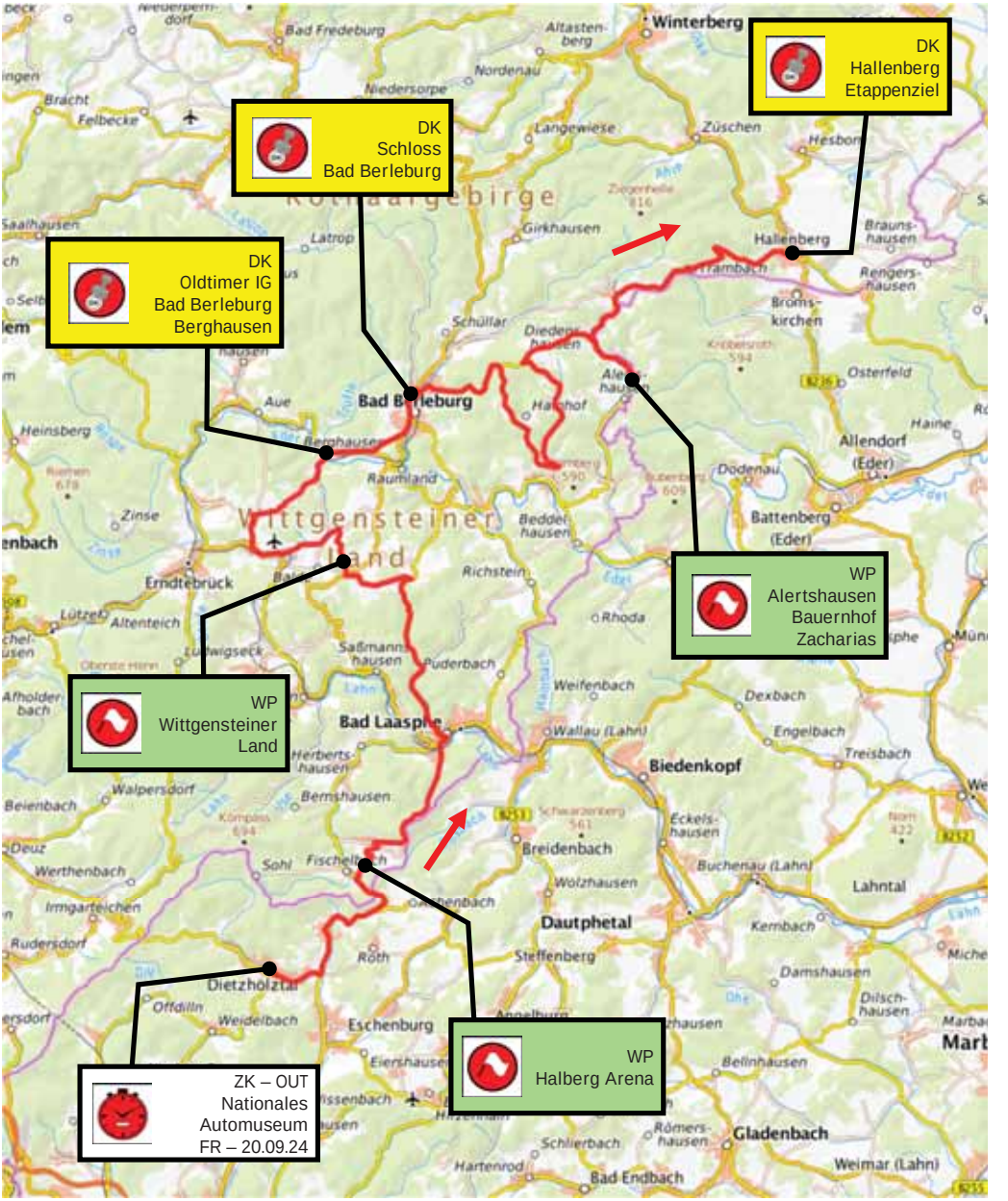
ETAPPE 3 „IM LAND DER 20 SEEN“

KÜHLES NASS UND ERHÖHTES TEMPO

Zugegeben, von finnischen Maßstäben ist das Sauerland ein Stück entfernt, aber mit 20 Seen auf 5000 Quadratmetern muss sich die Region nicht verstecken. Zwei Talsperren stehen auf der längsten Etappe auf dem Programm, die zu einem besonderen Ort bis nach Hessen führt.

Nach dem Restart in Winterberg am Freitagmorgen wartet auf dem Flugplatz von Meschede gleich eine besondere Herausforderung. Wie bei der Sauerland-Klassik steht auf der Landebahn eine Parallel-Prüfung auf dem Programm, wegen der durchweg leistungsstarken Besetzung allerdings mit deutlich sportlicherer Zeitvorgabe. Auf dem mit 195 Kilometern längsten Teilstück der Rallye stehen fünf Prüfungen im Roadbook, darunter eine auf dem Verkehrsübungsplatz in Olpe.

Auch landschaftlich kommen die Teilnehmer auf ihre Kosten: Die Route führt entlang der Hennetalsperre und des Biggesees, zwei der fünf größten Gewässer des Sauerlandes, die schon vor über 60 Jahren als Trinkwasserspeicher und Energiequelle für das Ruhrgebiet und das Rheinland dienten. In Helden haben die Bewohner rund um die Röhrl-Klassik gleich noch ein Dorffest organisiert. Gegen Mittag überquert das Feld die Landesgrenze nach Hessen. Nach dem Dampf-Land-Leute-Museum in Elslohe am Morgen, macht die Röhrl-Klassik im Nationalen Automuseum in Dietzhölztal Mittagsrast.


DK
Hallenberg
Etappenziel
DK
Schloss
Bad Berleburg
DK
Oldtimer IG
Bad Berleburg
Berghausen
WP
Alertshausen
Bauernhof
Zacharias
WP
Wittgensteiner
Land
WP
Halberg Arena
ZK – OUT
Nationales
Automuseum
FR – 20.09.24
Winterberg
Hallenberg
Bad Berleburg
Wittgensteiner Land
Biedenkopf
Bad Laasphe
Dautphetal
Gladenbach
Allendorf (Eder)
Battenberg (Eder)
Dietzhölztal
Eschenburg
Breidenbach
Lahntal
Bad Endbach
Weimar (Lahn)

Die detailverliebten Mitglieder der Oldtimer-AG in Berghausen empfangen den Tross mit einer besonderen Überraschung

Bei Berleburg geht die Prüfung nicht nur über den Hof Zacharias, sondern mitten durch den Kuhstall

ETAPPE 4 „ÜBERRASCHUNGSTOUR“

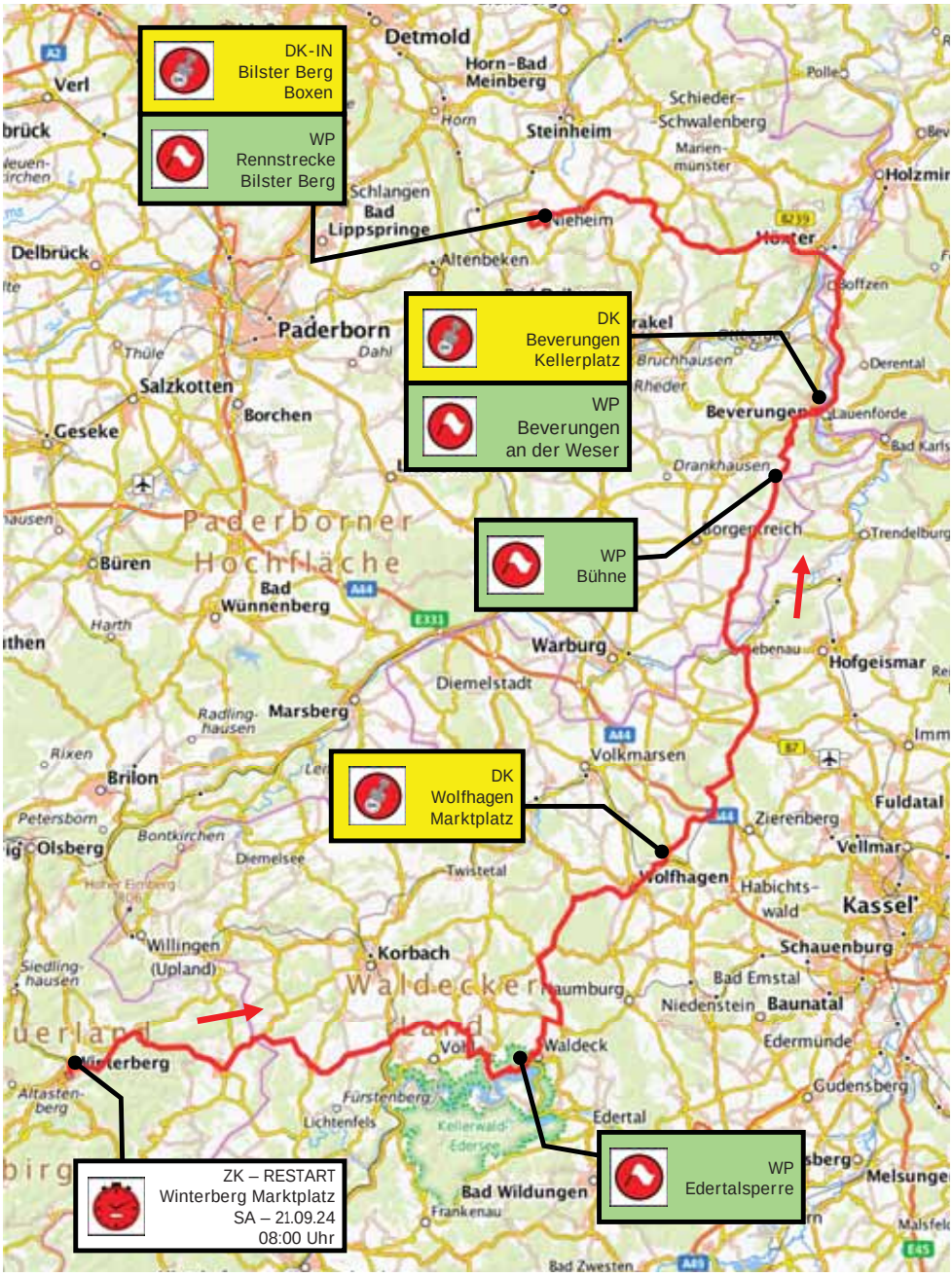
GLÜCKLICHE KÜHE UND AUTOMOBILE SCHÄTZE

Zwei Stunden Mittagspause, das gab es im strammen Zeitplandenken von Veranstalter Peter Göbel noch nie. Aber es gibt gute Gründe, den Start der vierten Etappe ruhig angehen zu lassen. Außerdem steigert das die Vorfreude auf die nächsten Highlights.

Zur Mittagsrast sollen sich die Teams nicht nur stärken, sondern auch genüsslich die Schätze der „Loh Collection“ bewundern, und so lässt Gastgeber Friedhelm Loh an verschiedenen Stationen Leckereien auf die Hand servieren, selbstredend stilecht zu Epoche oder Herkunft der präsentierten Autos. Wer vor Staunen nicht zum Kauen kommt, keine Angst: Später am Nachmittag werden im hübschen Hallenberg rund um den Petrusbrunnen noch mal Snacks und Getränke gereicht.

Vom südlichsten Punkt der diesjährigen Röhrl-Klassik führt die Fahrt am Nachmittag mit überschaubaren 82 Kilometern wieder nordwärts, wo sich die Oldtimer-IG von Berghausen auf die Lauer legt. Zur Sauerland-Klassik bauten die Detailversessenen schon mal eine historische Aral-Tankstelle nach, für den diesjährigen Auftritt haben die Berghausener unter anderem drei Porsche-Traktoren organisiert.

Landmaschinen ist ein gutes Stichwort: Der nach kurzem Halt am Berleburger Schloss wartende Bauernhof Zacharias ist sicherlich der sportliche Höhepunkt. Die zweite von drei Prüfungen führt unter den strengen bis neugierigen Blicken des dort wohnhaften Milchviehs mitten durch den Kuhstall.


DK-IN
Bilster Berg
Boxen
WP
Rennstrecke
Bilster Berg
DK
Beverungen
Kellerplatz
WP
Beverungen
an der Weser
WP
Bühne
DK
Wolfhagen
Marktplatz
ZK – RESTART
Winterberg Marktplatz
SA – 21.09.24
08:00 Uhr
WP
Edertalsperre
Detmold
Horn-Bad
Meinberg
Steinheim
Schieder-
Schwalenberg
Verl
Delbrück
Paderborn
Salzkotten
Borchen
Geseke
Büren
Bad
Wünnenberg
Warburg
Diemelstadt
Marsberg
Brilon
Olsberg
Willingen
(Upland)
Korbach
Waldeck
Edertal
Bad Wildungen
Frankenau
Lichtenfels
Fürstenberg
Twistetal
Volkmarsen
Wolfhagen
Zierenberg
Vellmar
Kassel
Habichts-
wald
Schauenburg
Bad Emstal
Niedenstein
Baunatal
Edermünde
Gudensberg
Melsungen
Hofgeismar
Beverungen
Holzminden
Höxter
Lauenförde
Trendelburg
Derental
Bad Karlshafen
Altenbeken
Schlangen
Bad
Lippspringe
Horn
Marien-
münster
Polle
Boffzen
Bruchhausen
Rheder
Drankhausen
Borgentreich
Lebenau
Imm
Fuldatal
Petersborn
Bontkirchen
Diemelsee
Radling-
hausen
Rixen
Harth
Siedling-
hausen
Altasten-
berg
Paderborner
Hochfläche
Bad Zwesten
E45

Das 362 Jahre alte Cordt-Kolstein-Haus in Beverungen ist ein beliebter Anlaufpunkt für Hochzeitspaare, am 21. September auch für die Röhrl-Klassik

In Wolfhagen gibt es auch eine nationale Rallye, daher freut man sich auf den Besuch des Weltmeisters besonders. Am schönen Marktplatz gibt es den Stempel, die Route ist für die Teilnehmer sogar gesperrt.

ETAPPE 5 „DREILÄNDERECK“

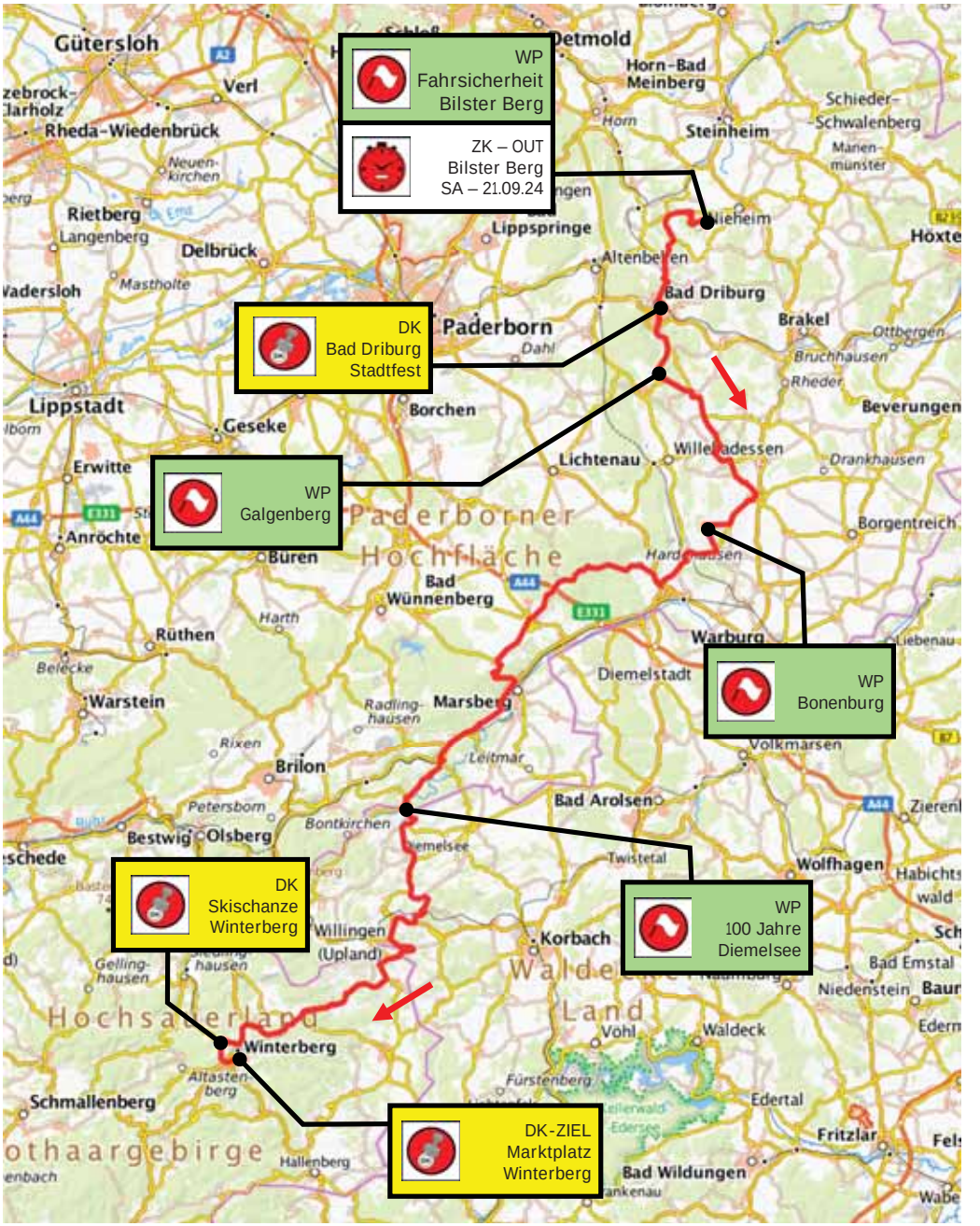
ÜBER ATLANTIS NACH KALIFORNIEN

Der Samstagmorgen führt hinüber nach Hessen zum zweitgrößten Stausee Deutschlands und dann zum nördlichsten Punkt der diesjährigen Röhrl-Klassik in Niedersachsen zur jüngsten Rennstrecke der Republik.

Diese Route sind auch die Teilnehmer der Sauerland Klassik nie gefahren. Die fünfte Etappe führt zuerst zur hessischen Edertalsperre, auch deutsches Atlantis genannt. Unter bis zu 200 Millionen Kubikmetern Wasser liegen seit über 100 Jahren diverse Dörfer begraben, deren Überreste bei Niedrigwasser im Herbst häufig wieder zutage treten, inklusive der bei tiefem Pegel immer noch begehbaren „Aseler Brücke“.

Hinter Beverungen überqueren die Teams die Weser und damit die Landesgrenze nach Niedersachsen. Über Höxter geht es zurück nach Nordrhein-Westfalen zur Rennstrecke „Bilster Berg“. Nach knapp 180 Kilometern dürfen die Teilnehmer dann - inklusive Wertungsprüfung - erstmals auf einer Rennstrecke fahren. Walter Röhrl war an der Planung beteiligt. Vor allem die dem Corkscrew (Korkenzieher) im kalifornischen Laguna Seca nachempfundene „Mausefalle“ mit ihren 26 Prozent Gefälle hat es ihm angetan: „Der Bilster Berg ist eine absolute Fahrerstrecke und für jeden ein unvergessliches Erlebnis.“ Nach zwei hoffentlich erfolgreichen Runden parken die Teilnehmer in der Boxengasse und können im Rennstrecken-Restaurant ihre Eindrücke austauschen.

Tag 3 – Etappe 6



ETAPPE 6 „FÜRCHTET EUCH NICHT“

NICHTS FÜR ZARTBESAITETE

Die letzte Etappe führt zwar vom Bilster Berg auf direktem Wege zurück nach Winterberg, doch so ganz ohne ist sie trotzdem nicht. Noch zwei Durchfahrtskontrollen und vier Prüfungen warten auf die Teams, erst dann ist wirklich Schluss.

Auf dem Weg zur sportlichen Entscheidung passiert die Rallye mit dem Galgenberg bei Neuenheerse eine mittelalterliche Richtstätte

Auf den 750 Kilometern durch das Sauerland warten auf die 150 Teilnehmer viel Wald, Fachwerk und hoffentlich goldener Oktober-Sonnenschein

Nach einer zweiten Prüfung am Bilster Berg rollen die 150 Porsche am Samstagnachmittag zurück nach Winterberg. Das Feld passiert den „Arme Sünder Stein“ bei Neuenheerse, den zum Tode Verurteilte auf dem Weg zur nahen Richtstätte passierten. Der Galgen steht nicht mehr, aber bei Vermessungsarbeiten fanden sich noch Skelette von Gehenkten. Die WP „Galgenberg“ hat durchaus das Zeug zur Richtstätte für die Teilnehmer, sie ist die Drittletzte der Rallye.

Auch wenn die Tour die größte Skisprungschanze am Willingener Mühlenkopf rechts liegen lässt, wartet für die Startnummer eins zum Schluss echter Horror. Gegenüber der Rekordweite von 153 Metern in Willingen ist die Winterberger St. Georgs-Schanze mit ihrem Schanzenrekord von 90 Metern nicht ganz so wüst, architektonisch aber ist die 2000 umgebaute Rampe spektakulär und furchteinflößend genug: „Nicht für eine Billion würde ich da runterspringen“, sagt Röhrl ehrfürchtig. Hie steht die letzte Kontrolle an, bevor es zum Ziel auf dem Winterberger Marktplatz geht.

Aber es gibt nicht nur Grusel auf den letzten 130 Kilometern durch den Naturpark Teutoburger Wald: In Bad Driburg ist Stadtfest, und der malerische Diemelsee feiert in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen. Und dann winken ja in der Stadthalle von Winterberg noch der Galaabend, samt Pokalen – natürlich aus den Händen der Rallye-Legende Röhrl.

FASZINATION

WINDJAMMER

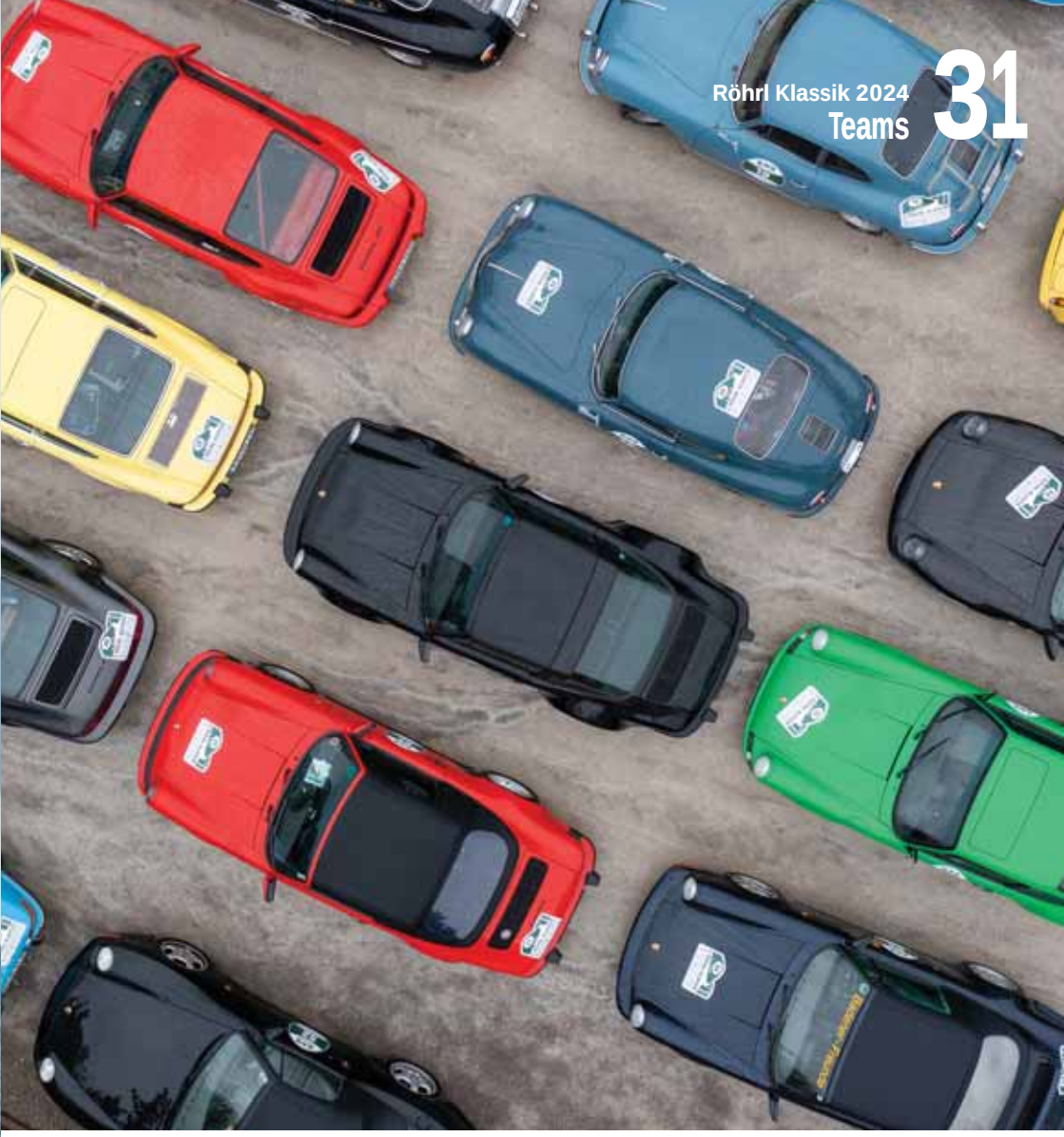
MIT ORIGINALEN FÄHRT MAN AM BESTEN

Ein einzigartiges Segelerlebnis erwartet Sie auf unseren stilvollen Luxus-Großseglern. Unsere SEA CLOUD Windjammer bieten zeitlose Eleganz und entspannte Entschleunigung – perfekt für Reisende, die Wert auf Individualität und persönlichen Service legen. Bei uns an Bord erleben Sie noch traditionelles Segeln in Handarbeit und genießen dabei authentisches Yacht-Feeling mit Hotellerie auf höchstem Niveau.

SEA CLOUD CRUISES

Exklusive Segelkreuzfahrten – klein, fein und einmalig anders

www.seacloud.com



ALLE PORSCHE – ALLE TEAMS

SOMMERRODELN IM SAUERLAND

Die Streckenlänge ist trotz komplett neuem Schauplatz mit 746 Kilometern nahezu gleich geblieben, aber gegenüber der zweiten Röhrl-Klassik hat Veranstalter Peter Göbel wegen des großen Andrangs das Feld noch einmal um zehn Teams auf nun 150 Autos aufgestockt. Damit Sie den Überblick über Rosse und Reiter behalten, finden Sie hier die Teilnehmerliste.

1

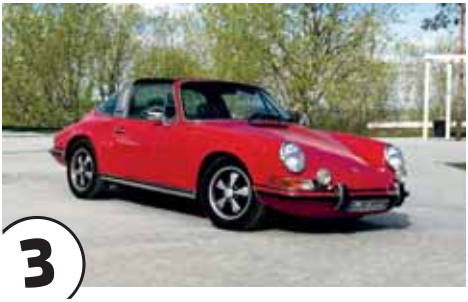
WALTER RÖHRL (D)
RAFAEL DIEZ (E)

PORSCHE 911 S 2.7 Coupé / Röhrl X911 (1975)

Bevor er unlängst seinen Vertrag als Porsche-Botschafter verlängerte, bat Walter Röhrl um etwas weniger Termine. Präsentationen, Renn-Revivals und Wochenendausfahrten mit Porsche-Clubs füllten den Terminkalender, und der 77-Jährige wollte etwas kürzer treten. Aber wenn es irgendein Wochenende gibt, das sich der viermalige Monte-Carlo-Sieger in jedem Fall freihält, dann ist es die zu seinen Ehren ausgetragene Röhrl-Klassik, und so stand sein Start in Winterberg nie in Frage.

Für Röhrl wird die Reise ins Sauerland eine Rückkehr. Zwar hat er hier nie eine Rallye bestritten, ließ sich aber bei einem Benefiz-Radrennen von Peter Göbel zu Kaffee und Kuchen einladen. Aus dem Kaffeekränzchen im Jahr 1987 entstand eine bis heute anhaltende Freundschaft. Mit Tuner Rafael Diez fährt der zweimalige Weltmeister in diesem Jahr seinen eigenen Porsche 911S, Baujahr 1975.

Porsche 356 SC Coupé (1964)
Frank Schmerbeck (D)
Monika Ebner (D)



Porsche 911 T Targa (1972)
Christoph Hartmann (D)
Birgit Klimek (D)

Porsche 911 Cabrio (1988)
Dr. Volker von Zitzewitz (D)
Friedrich-Carl von Zitzewitz (D)

Ardeygebirgsjäger
Porsche 993 Cabrio (1996)
Udo Kurz (D)
Jürgen Seiler (D)

VON POLL IMMOBILIEN
Porsche 911 Targa (1977)
Mirko Roloff-Oestergaard (D)
Carmen Roloff (D)

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

8

HINNERK SCHÖNEMANN (D)
JENS HERKOMMER (D)

PORSCHE 964 (1990)

Wenn es bei dieser Veranstaltung einen Wiederholungstäter gibt, dann ist es Kommissar Hauke Jakobs alias Hinnerk Schönemann. Der TV-Star aus der Kult-Krimiserie Nord bei Nordwest war schon bei der ersten Röhrl-Klassik dabei, als die Route durch Mecklenburg fast um seinen Bauernhof bei Plau am See herumführte. Einmal infiziert, stand der 49-Jährige auch bei der zweiten Auflage Gewehr bei Fuß. Der gebürtige Rostocker hat bei der dritten Röhrl Klassik im Sauerland so was wie einen Heimvorteil. Er war auch schon bei zwei Ausgaben der Sauerland Klassik am Start.

Für Autos und insbesondere alte Autos hat Schönemann eine Schwäche, privat fährt er einen Porsche Panamera, aber sein Fuhrpark reicht vom 123er Benz bis zum Gaz-24 Wolga. Der Schauspieler und Regisseur wäre eigentlich gern Rennfahrer geworden, es klappt bestimmt im nächsten Leben. Bei der diesjährigen Röhrl Klassik fährt er - wie im Vorjahr - begleitet von seinem Freund Jens Herkommer in einen Porsche 964.

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

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

Porsche 356 (1962)
Klaus Endemann (D)
Gabriela Endemann (D)

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

Team Fabulous Table 19
Porsche 911 S Coupé (1975)
Dr. Meik Vahl (D)
Nicole Seissler (D)

Porsche 911 Targa (1976)
Norbert Schrader (D)
Ralf Schoenfelder (USA)

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

Porsche 964 Carrera 4 (1992)
Dr. Ingo Brockmann (D)
Nina Brockmann (D)

Scuderia CRK
Porsche 928 S4 (1988)
Carsten R. Kulbe (D)
Peter von Philippsborn (D)

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

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

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

Audi Q6 e-tron

Der Audi Q6 SUV e-tron bringt die Elektromobilität bei Audi auf ein neues Level - mit beeindruckender Leistung, modernerem Design und digitalen Innenraum.
Der Q6 e-tron quattro bietet Schnellladung und bis zu 285 kW Leistung. Als erstes Audi-Modell nutzt er die neue Premium Platform Electric (PPE) für mehr Reichweite, Ladeleistung und Designvorteile.
Stromverbrauch (kombiniert): 19,6-16,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO_2-Klasse: A
Die Reichweite variiert in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs zwischen 540-625 Kilometern.

HOFFMANN
Autohaus

Friedrich Hoffmann GmbH & Co. KG
Niedereimerfeld 37 - 39, 59823 Arnsberg-Niedereimer, Tel.: 0 29 32 / 8 90 18-0, info@friedrich-hoffmann.de,
Remmeweise 24, 59955 Winterberg, Tel: 0 29 81 / 92 07-0, info@friedrich-hoffmann.de
www.friedrich-hoffmann.de

BRUSE

DAS FAMILIENUNTERNEHMEN - WO TRADITION AUF INNOVATION TRIFFT
Wir bieten Sicherheit, Gestaltungsmöglichkeit und Teamzusammenhalt.

JETZT EINSTEIGEN

Bruse Gmbh & Co. KG | Benzstraße | 19 Attendorn | info@bruse.de

21

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

22

Team Furchtlos
Porsche 911 Targa (1987)
Uwe Simdorn (D)
Günter Henseleit (D)

23

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

24

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

25

Czerny's Classic Garage GmbH
Porsche 968 Coupé (1992)
Christian Czerny (D)
Dagmar Hahn (D)

26

Team Fabulous Table 19
Porsche 911 Targa S (1976)
Markus Karl Terhardt (D)
Beate Terhardt (D)

TRAUMHAFTE STRASSEN - PURER FAHRSPASS
ATEMBERAUBENDE AUSBLICKE - KURVENFIEBER IM SAUERLAND

PORSCHE-CLASSIC-TOUR

24.05.2025 - 25.05.2025

YOUNG- UND OLDTIMER

geführte Tour durch erfahrene Guides

Antoniushütte
HOTEL RESTAURANT CAFÉ SAUNA + WELLNESS

UNSER ARRANGEMENT

• Begrüßungs-Snack
• 1 geführte Ausfahrt durch das faszinierende Sauerland (4-6 Std.) • Lunch unterwegs
• hausgemachte Kuchen - Panorama Terrasse
• Sektempfang • 4-Gang-Abendmenü - Feinschmecker Restaurant Hermann´s • Ausklang - Josi´s Bar
• 1 ÜN - 4 Sterne Superior Hotel • Erinnerungsgeschenk

Britta Spiekermann
Eisborner Dorfstraße 10
58802 Balve-Eisborn
02379 9150 - info@hotel-antoniushuette.de
www.hotel-anotniushuette.de

399,00€ pro Fahrer
199,00€ Begleitperson im DZ

Team Fabulous Table 19
Porsche 964 Coupé (1990)
Armin Heini (CH)
Susanne Heini (CH)

Czerny's Classic Garage GmbH
Porsche 928 S Coupé (1985)
Niklas Czerny (D)
Andreas Schwarz (D)

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

Porsche 964 Coupé (1989)
Alexandar Dacić (D)
Sven Richardt (D)

Porsche 944 S (1988)
Hans-Hermann Zabel (D)
Henrik Dekker (NL)

Porsche 911 Coupé 3.2 (1985)
Thomas Gehring (D)
Cesine Gehring (CH)

MEINE URLAUBSREGION

LENNESTADT & KIRCHHUNDEM

im Sauerland

Tourist-Information Lennestadt & Kirchhundem
Hundemstraße 14 | 57368 Lennestadt
✆ 02723/608-800 | info@lennestadt-kirchhundem.info
www.lennestadt-kirchhundem.de

DER SCHATZ IM EISENTAL

Die Loh Collection ist nicht nur irgendeine Autosammlung, das Nationale Automuseum in Dietzhölztal hat das Zeug zu einer globalen Pilgerstätte.

Schon bevor er seine Ausbildung als Starkstromelektriker begann, stand Friedhelm Loh unter Strom. Was den am nordöstlichen Zipfel des Westerwaldes aufgewachsenen Teenager am meisten elektrisierte, waren Autos. Mit 18 reichte es immerhin schon zu einem Ford 12M Coupé, geträumt hat er damals von einem Mercedes 190 SL, den er für unerschwinglich hielt.

Der frühe Tod des Vaters warf ihn mit 27 ins Geschäftsleben, das Familienunternehmen stellte Schaltschränke her. Loh baute es aus und um und formte es zu einem Milliardenkonzern mit 65 Tochtergesellschaften. Und wenn er nicht über Schaltkreisen oder Bilanzen brütete, sammelte Friedhelm Loh Autos. Da hilft es, wenn man zu den geschätzt 15 reichsten Menschen der Republik zählt.

Friedhelm Loh schuf in den renovierten ehemaligen Eisenhütten von Dietzhölztal eine Heimat für 150 exquisite automobile Exponate

Irgendwann stellt sich bei jedem Sammler unweigerlich die Frage: Wohin mit all dem? Vor knapp einem Jahrzehnt erwarb Loh die alten Eisenhütten in Dietzhölztal. Zwischen den Flüsschen Lahn und Dill, anderthalb Autostunden östlich von Köln und ebenso weit nördlich von Frankfurt verhütteten Menschen schon vor 3000 Jahren Eisen. Im späten Mittelalter als Schmiede begonnen, wurden in Dietzhölztal über 100 Jahre lang Kesselöfen gefertigt. Loh ließ den Industriekomplex renovieren und umbauen, um seiner Sammlung eine würdige Heimat zu geben.

BMW 507 und Mercedes 300SL vor der nachgebauten Art-Deco-Fassade des Capitol-Kinos in Dillenburg

Und so ist das seit Sommer 2023 eröffnete „Nationale Automuseum" nicht nur wegen seiner Exponate ein echter Hingucker, sondern nicht zuletzt durch seine Architektur. Verchromte Kostbarkeiten vom Talbot Lago Grand Sport T26 bis zum in einer Steilkurve parkenden Vazel Vega II. In einem überdimensionierten Setzkasten findet sich ein Schnelldurchlauf der frühen Porsche-Geschichte vom 356 über den ersten 911 Carrera bis zum 911 Turbo. Filme laufen nicht einfach in einem Vorführraum, sondern in einem Kino, mit seiner Art-Deco-Fassade eine Nachbildung des „Kapitol" in Dillenburg, in dem er als Jugendlicher Filme schaute. Eine Weile hielt sich gar das hartnäckige Gerücht, als standesgemäßen Untergrund für die 21 Le-Mans-Renner in seiner Sammlung hätte er an der Sarthe Original-Asphalt abtragen lassen.

Über 1000 Autos soll er in dreieinhalb Jahrzehnten gekauft haben, nicht alle hat er behalten. Aus seinem Fundus haben 150 ausgewählte Stücke den Weg ins Museum gefunden. Aus der frühen Mercedes-Liebe erwuchs mit den Jahren eine Leidenschaft für besondere Ingenieurskunst, große Innovationen, wegweisendes Design und Liebe zum Detail unabhängig der Marke. Noch heute kann er sich an manchen seiner Schätze nicht satt sehen, und so soll es auch den Besuchern gehen.

Und die staunen nicht selten nur über die Ausstellungsstücke, sondern deren Geschichte. Der Ferrari 288 GTO im Museum ist nicht irgendeiner von rund 270 gebauten, es ist das Auto von Asterix-Vater Albert Uderzo. Im beflaggten Lincoln Continental saß tatsächlich einst John F Kennedy. Der Audi Quattro E2 mit 535 PS und halbautomatischem PDK-Getriebe gehörte wie auch der Porsche 959S Walter Röhrl. Der kam bei seinem Antrittsbesuch schwer ins Schwärmen:

Echte Autos im Setzkasten hinter dem Tyrell 012 von Stefan Bellof / GP Monaco 1984

Seltenes Stück: Porsche 917 K des finnischen AWW-Teams, mit dem David Piper und Gijs van Lennep 1970 die 24 Stunden von Le Mans bestritten

Es gibt Stimmen, die der Loh Collection schon den Titel „schönstes Automuseum der Welt" verleihen. In einer schwäbischen Kleinstadt gründeten die Erben von Hugo Boss einst einen Fabrikverkauf. Die Outlet City Metzingen ist heute in der ganzen Welt berühmt. Wer weiß: Vielleicht weiß eines Tages jeder Autofan, wo Dietzhölztal liegt.

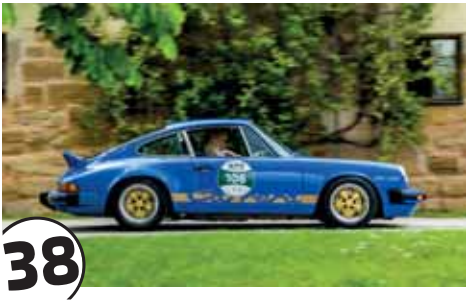
Porsche 911 Coupé (1985)
Mathias Meyer-Peteaux (D)
Julien Peteaux (D)

Porsche Team Niederrhein
Porsche 911 SC Targa (1978)
Christoph Zöller (D)
Matthias Wisser (D)

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

Porsche 964 3.6 WTL Cabrio (1993)
Nils Oppermann (D)
Mona Pucher (D)

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



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

AUF 200 JAHRE
FRISCHES VELTINS.
Erfrischend anders. Aus guter Tradition.
VELTINS
200 JAHRE
VELTINS
Brautradition
seit 1824
VELTINS

Schneider Racing
Porsche 911 ST 2.3 (1970)
Horst-Manuel Schneider (CH)
Hanaa Schneider (CH)

Porsche 964 Carrera 2 (1992)
Peter Roll (D)
Stefanie Hardes (D)

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

Porsche 964 (1991)
Bernd Kotthoff (D)
Martin Theis (D)

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

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

Porsche 964 (1990)
Oliver Graf (D)
Aron Markus Schrichten (D)

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

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

H&R Spezialfedern
Porsche 356 Coupe (1963)
Kristin Heine (D)
Julia Zachos (D)

Team Pascha United
Porsche 924 2.0 (1979)
Stefan Bürth (D)
Gabriel Lieb (D)

Badener Klassik Freunde
Porsche 356 A Carrera 1500 GS (1955)
Dr. Manfred Knerr (D)
Franz Puls (D)

SPORTHODONTICS
Porsche 993 Carrera Cabrio (1994)
Dr. Stephan Pies (D)
Dr. Beate Pies (D)

Porsche 911 Coupé (1965)
Christoph Hölters (D)
Luca Hölters (D)

Porsche 964 Cabrio (1990)
Erwin Christofori (D)
Lorenz Christofori (D)

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

Porsche 356 B 1600 S Cabrio (1960)
Thomas Schulz (D)
Elke Schulz (D)

Porsche 964 Speedster (1994)
Siegfried Käser (D)
Barbara Käser (D)

Porsche 356 B 2000 GS Carrera 2 Coupé (1963)
Harald Tebbenhoff (D)
Elke Tebbenhoff (D)

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

Porsche 959 S (1988)
Heinz Schmersal (D)
Dirk Wülfling (D)

Württembergische Versicherung
Porsche 964 Cabrio (1993)
Markus Neser (D)
N. N.

Team Pascha United
Porsche 964 Carrera 2 (1990)
Björn Schäffner (D)
Stefan Lieschefsky (D)

Porsche 993 Carrera S WLS (1997)
Jürgen Sauer (D)
Dr. Christoph Gehring (D)

63

Ande Votteler & Friends
Porsche 911 S (1970)
Arne Brenssell (D)
Max Brenssell (D)

64

Porsche 911 SC Targa (1978)
Carsten Scherhans (D)
Cilian Scherhans (D)

65

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

66

Pantaenius Versicherungsmakler
Porsche 911 Cabrio (1987)
Michael Erhardt (D)
Jan Peymann (D)

67

Team Südstadt
Porsche 911 SC Coupé (1982)
Ulrich Hofmann (D)
Katharina Hofmann (D)

68

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

69

Porsche 964 Carrera 2 (1994)
Erik Björk (D)
Britta Kröncke (D)

70

Scuderia Edelweiß
Porsche 944 Turbo S (1991)
Hans-Peter Blandow (CH)
Verena Blandow (CH)

71

MERTE
Porsche 911 Carrera (1988)
Paul Willmes (D)
Bernd Willmes (D)

72

Ande Votteler & Friends
Porsche 356 A 1600 (1959)
Jakob Berndt (D)
Silas Fuchs (D)

73

Porsche 924 S (1988)
Gerhardus Kreyenborg (D)
Pia Schröder (D)

74

Porsche 911 Cabrio (1987)
Kim Baarspul (NL)
Alice Krips (D)

Ande Votteler & Friends
Porsche 911 (1966)
Oliver Berndt (D)
Clara Berndt (D)

Porsche 911 Targa 2.7 (1976)
Frank Tosch (D)
Kai-Uwe Brosche (D)

Porsche 964 Targa (1990)
Karl Schmiederer (D)
Heinrich Gropper (D))

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

Porsche 930 Turbo (1987)
Bernward Blank (D)
Lutz Bloß (D)

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

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

gettyimages
Credit: Ruediger Fessel

B♀B DEUTSCHLAND 1

Wenn Walter Röhrl zum Auftakt der Röhrl-Klassik im Hotel Nuhnetal zum Willkommensabend lädt, trifft er an der Rezeption auf eine Frau, die Sportgeschichte geschrieben hat. Daniela Diemel ist die erste deutsche Bobfahrerin.

Wer weiß, wie die Geschichte ausgegangen wäre, hätte nicht irgendwann ein Schurke das Minicross-Motorrad aus der väterlichen Garage geklaut. Daniela Diemel war schon als kleines Mädchen ein Speedfreak, peste mit dem Kleinmotorrad durch den Wald, fuhr Skirennen, und natürlich kam irgendwann auch der Schlitten dran.

Sie war gerade zehn, als 1977 in ihrer Heimat Winterberg die große Kunsteisbahn eröffnet wurde, die vierte der Welt und damals die modernste. Ihr Vater, einst deutscher Bobmeister und ihre Mutter, als Funktionärin sehr aktiv, waren große Vorkämpfer des Projekts, und Töchterlein Daniela war eine der ersten, die auf Kufen den 1,6 Kilometer langen Eiskanal hinunterschoss.

Es ist nicht leicht, sie in den Annalen des Rodelsports zu finden. „So gut, dass ich es bis Olympia geschafft hätte, war ich nie." Sie war vor allem zu leicht. Bei fast allen Sportarten ist das Einsparen von Gewicht ein Vorteil, im Eiskanal nicht. Im Gegenteil. Die Hangabtriebskraft wächst mit der Masse. „Ich wog 50 Kilo und durfte laut Regeln noch einen 13 Kilo-Bleigürtel umschnallen", sagt sie. Die Konkurrentinnen traten mit bis zu 80 Kilo Lebendgewicht an.

Die Pokale hat sie in einer Nische im Gang von der Gaststube zu Schwimmbad und Toilette zusammengepfercht, nicht sehr prominent, aber doch ein bisschen stolz. „Letztens habe ich eine 30 Jahre alte Ergebnisliste gefunden, auf der ich zusammen mit Georg Hackl draufstand, da habe ich mich sehr gefreut", sagt sie.

Auch wenn ihre Erfolge nicht an die Rodellegende aus Berchtesgaden heranreichen, ist Daniela Diemel in der Eiskanalszene eine feste Größe. Deutschland ist mit Bob und Schlitten eine Weltmacht, und alle Großen kehren im Hotel Nuhnetal ein, wenn sie in Winterberg trainieren oder starten. Der Hackl Schorsch war erst unlängst mit der österreichischen Nationalmannschaft da, man kennt sich bestens seit der ersten Wok-WM, die TV-Zampano Stefan Raab in Winterberg ausrichtete. Hackl war der Topstar in der Bratschüssel, Daniela Diemel und ihr Team übernahmen die Organisation und das Catering. „Wir haben 10000 Essen am Tag rausgegeben."

Es war immer klar, dass die Kufen nur ein Standbein in ihrem Leben sein würden. Der Urgroßvater fing mit einem Kiosk an, verkaufte heiße Würstchen, der Großvater gründete ein Restaurant an der Skischanze. Die Eltern pachteten das Restaurant am oberen Ende der Bobbahn. „Ich bin praktisch im Bobhaus aufgewachsen. Wenn ich Skifahren war und im Restaurant war viel los, dann hat meine Mutter gepfiffen." Nach der Stoßzeit in der Gaststube ging es wieder auf die Bretter. Stolz vermerkt sie, dass ihr Sohn Techniker geworden ist, aber sie gibt zu, dass es in Winterberg schwer ist, nicht Sportler oder Gastronom zu werden.

Daniela Diemel begann mit Skifahren und Rodeln, in den frühen Neunzigern war sie die erste Deutsche, die einen Bob steuerte

Für Diemel stand immer fest, dass der Beruf am Ende vorgeht. Das Leben im Eiskanal ist teuer, angefangen von der extrem detaillierten Materialentwicklung bis hin zu den Reisen rund um die Welt. Die wenigsten Medaillengewinner konnten daraus ein Geschäftsmodell machen. Diemel wollte Geld verdienen, unabhängig sein, sie entschied sich schon mit 16 für eine Ausbildung in der Gastronomie, die ihr mindestens so sehr im Blut liegt, wie der Fahrtwind. Sie hat das Hotel mit Hypothek übernommen, modernisiert und ausgebaut. „Es macht so viel Spaß, wenn man sich entwickeln kann. Man lernt so viele unterschiedliche Menschen kennen, und wenn der Gast dann zufrieden ist, macht es das umso schöner."

Ihre Experimentier- und Risikofreude hat sie nicht nur als selbstständige Unternehmerin ausgelebt. Wenn es irgendwie darum ging, Neuland zu betreten, war Diemel immer ganz vorn dabei. Als der WDR für einen Gaudi-Beitrag Freiwillige suchte, die sich auf Skiern den Eiskanal hinunterstürzen, sagte die Mutter sofort: „Die Daniela macht das." Die Daniela muss heute noch lachen: „Wir sind die Bobbahn mit allem runtergefahren, was geht, egal ob auf Plastiktüten oder Bierkisten." Als eine Hustenbonbon-Firma einen Werbespot in Winterberg drehte, war Diemel mit von der Partie. Als Stuntfrau für das Model mit dem guten Atem jagte sie die Bahn runter - auf einem Sofa. Als ein Trickskifahrer den Bobschuppen zur Schanze machte, und den Zehnmeter-Abhang darunter für seine Kunststücke nutzte, schnallte sich Diemel umgehend wieder Bretter an die Füße. „Ich bin immer gern jemand gewesen, der noch einen Schlag mehr gemacht hat", sagt sie.

Und so war es am Ende kein Zufall, sondern nur logisch, dass diese Daniela Diemel in die deutsche Sportgeschichte einging. Bobfahren war anfangs eine Gaudi für beide Geschlechter, und wie so oft beginnt sie mit verrückten Briten. Die ersetzten 1988 die einst von kanadischen Ureinwohnern entwickelten Lenkschlitten durch eine Stahlkonstruktion, banden zwei Schlitten aneinander, fertig war die Disziplin Bobsleigh. In den Anfangsjahren jagten Männlein wie Weiblein auf gefrorenen Waldwegen die Berge hinunter, teilweise gar zu fünft. Selbst bei den Männern kam regelmäßig eine Frau zum Einsatz – in der Mitte sitzend, als Glücksbringer. Drei Jahrzehnte lang sind Frauenmannschaften gang und gäbe, bis

Es begann auf dem Schlitten, aber Daniela Diemel fuhr die Bobbahn in Winterberg auch schon mit Bierkisten und einem Sofa hinunter

Im Hotel Nuhnetal steigt bei der leidenschaftlichen Gastronomin regelmäßig die Bob- und Rodel-Elite ab, zur Röhrl-Klassik lädt sie zum Willkommensabend

die Funktionäre ins Spiel kommen. 1923 gründet sich in Paris der FIBT, der internationale Verband für Bob und Schlittensport, sozusagen eine FIA für Kufen, einer der Tagesordnungspunkte der reinen Männervereinigung: Ausschluss aller Frauen von Bobrennen, Begründung: Frauen seien zu schwach, um die heute bis 140 km/h schnellen Geschosse zu beherrschen.

Der erste Anschub kam wieder aus Nordamerika. Im Winter 1991/1992 gastierte eine kanadische Bobmannschaft in Winterberg. Man plante ein Rennen, und schnell kam die Frage auf: Wäre es nicht schön, auch ein deutsches Team am Start zu haben? Und wieder mal verkündete Mama Diemel bestimmt: „Meine Tochter macht das." Egal, ob sie nicht gewannen, mit dem Uralt-Bob, der ihnen hingestellt wurde, zusammen mit Bremserin Heike Storch war und ist Daniela Diemel an den Lenkseilen die erste deutsche Frau, die ein Bobrennen bestritt.

Ausgerechnet in ihrem Heimatverein wollten sie kein Damenteam unterstützen, also startete sie für einen Dortmunder Club. Es dauerte noch ein Jahrzehnt, bis der Weltverband den Sport für die Frauen öffnete. Die erste Damen-Bob-WM fand im Jahr 2000 statt – in Winterberg. Die Siegerinnen: Gabriele Kohlisch und Kathleen Hering – aus Deutschland. Daniela Diemel hat hierzulande eine Tür aufgestoßen, klar wurde es ihr erst später. Sie hat sich nie als Frontfrau des Feminismus gesehen. „Schon meine Eltern haben mir nie das Gefühl gegeben, dass sie mir etwas nicht zutrauen, weil ich ein Mädchen bin. Das hat bei uns nie eine Rolle gespielt."

Als junge Frau fuhr sie mit großer Selbstverständlichkeit eine Enduro, später eine Tausender BMW, die so hoch war, dass sie mit den Füßen kaum auf den Boden kam. Auto fährt sie gern und „durchaus rasant". Der international bekannte Motorsport-Fotograf Bodo Kräling ist ein Jugendfreund, aber mit Rennen und Rallyes hatte sie ansonsten wenig Berührungspunkte. Und so freut sie sich am 18. September darauf, jenen Weltmeister Röhrl kennenzulernen, der einst unbedingt vermeiden wollte, den Titel gegen eine Frau zu verlieren.

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

Porsche 930 Turbo 3.3 Flatnose (1989)
Dietmar Harsveldt (D)
Heidi Harsveldt (D)

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

Porsche 928 S4 (1990)
Christian Dalecki (D)
Eckhardt von Bestenbostel (D)

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

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

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

Porsche 968 CS (1994)
Dr. Klaus Hermann (D)
Dr. Martin Maurer (D)

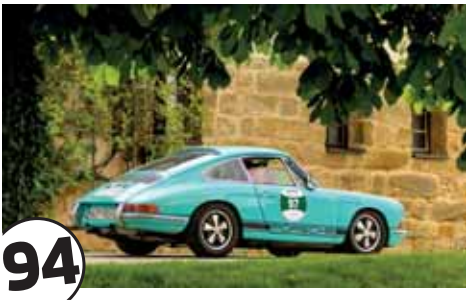
Kösi
911 Turbo Targa 3.3 Flatnose (1988)
Thomas Kösling (D)
Claudia Kösling (D)

Porsche 911 Ruf RCT Speedster (1989)
George Robson (D)
Stefan Hippe (D)

Porsche 964 Carrera 4 Cabrio (1990)
Hans-Hubert Leuchter (D)
Martin Kölnberger (D)

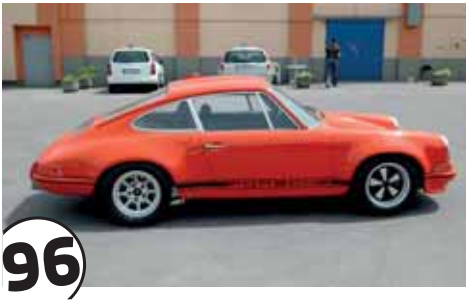
DM-Eichenauer
Porsche 356 B Cabrio (1961)
Daniela Eichenauer (D)
Matthias Eichenauer (D)

Porsche 964 Turbo (1993)
Thomas Hinz (D)
Mirko Rosskamp (D)



Porsche 911 (1964)
Bernhard Pfältzer (D)
Gottfried Burckhardt (D)

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



Porsche 911 ST (1969)
Axel Kayko (D)
Alexandra Kayko (RO)

Oldie-Kult
Porsche 944 II (1986)
Wolfgang Schwartmann (D)
Dirk van Berk (D)

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

Porsche 911 T Targa (1970)
Eckhard Südmersen (D)
Thomas Steinmann (D)

Porsche 930 Turbo Cabrio (1989)
Uwe Harnisch (D)
Niko Harnisch (D)

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

Porsche 911 G-Modell WTL Cabrio (1987)
Sascha Niehüser (D)
Melanie Verdev (D)

Porsche 993 Carrera (1994)
Bertold Lammeck (D)
Lars Lammeck (D)

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

105

Porsche 993 Coupé (1994)
Michael Iwanek (D)
Claus Kofahl (D)

106

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

107

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

108

Porsche 993 Carrera 4 (1995)
Philipp Ley (D)
Thierry Laboureur (D)

109

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

110

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

Porsche 911 Carrera Targa (1987)
Karsten Fehring (D)
Andreas Mietz (D)

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

ASC Allgemeiner Schnauferl-Club
Porsche 911 SC (1981)
Reinhard Siegmeier (D)
Erwin Becher (D)

Porsche 911 Turbo 3.3 Coupé (1989)
Thomas Rippert (D)
Henrik Rippert (D)

Porsche 993 Targa (1996)
Martin Grassl (D)
Konstantin Grassl (D)

Porsche 911 Coupé (1977)
Dr. Gereon Wischerhoff (D)
Jost Streitbörger (D)

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

Porsche 911 T (1970)
Dr. Jürgen Budde (D)
Dr. Laureen Budde (D)

Porsche 911 Turbo Targa bb (1985)
Dr. Hinrich Mählmann (D)
Matthias Esdar (D)

Porsche 912 (1967)
Ulf Lütkemeier (D)
Sinisa Milic (D)

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

Porsche 964 Carrera 2 (1991)
Andreas Heymann (D)
Christiane Heymann (D))

Beste Aussicht...

...auf unvergessliche Momente!

Schmallenberg ev
Sauerland

Kostenloses Magazin!

SCHMALLENBERGER SAUERLAND TOURISMUS
Weitere Infos persönlich unter 02972 / 97400
oder online:
WWW.SCHMALLENBERGER-SAUERLAND.DE

Hotel
OVERSUM
Winterberg
★ ★ ★ ★ S
Ski & Vital Resort

WELLNESS • FREIZEIT • KULINARIK
OVERSUM Winterberg

Bis bald im Ei

AM KURPARK 4 • 59955 WINTERBERG
WWW.OVERSUM-VITALRESORT.DE

Porsche 911 Carrera 3.2 WTL Targa (1985)
Julia Kraeplin (D)
Lea Plischkaner (D)

Porsche 993 Carrera 4 Cabrio (1996)
Wolfram Kraeplin (D)
Marko Plischkaner (D)

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

Porsche 911 Targa (1987)
Ralf Bültmann (D)
Mark-Philipp Herre (D)

Porsche 911 Turbo Coupé (1988)
Peter Wienczek (D)
Ralf Wittenberg (D)

Porsche 356 SC Cabrio (1964)
Ursula Mühlenbrock (D)
Christof Schönberger (D)

HOTEL Nuhnetal
★ ★ ★ S

Nuhnestr. 12
59955 Winterberg

T +49 2981 92290
www.hotel-nuhnetal.de

Genau dein Urlaub!

Wunderbar ruhig, aber nur 80 m vom Zentrum und 1,5 km vom Bikepark entfernt.

Schöne Zimmer und Ferienwohnungen, viel Wellness, gute Küche, gemütliche Bar und Terrasse, Bikekeller, Trockenraum, Aufzug.

Volltreffer, oder?
Herzlich willkommen.

Einrichtungskompetenz pur!

Ihr Spezialist für Küchen, Möbel und Objekteinrichtungen.

Jetzt Planungstermin mit unseren Küchen- und Einrichtungs-Profis vereinbaren.

Möbelkreis Waldeck GmbH & Co. Ausstattungshaus KG
Sachsenhäuser Str. 18 · 34497 KB-Meineringhausen
Di-Fr 9 - 18 Uhr, Sa 9 - 17 Uhr, Mo geschlossen

GOLD WERT

979 Bewertungen für
Möbelkreis Waldeck (Stand 10.6.2024)
★★★★½ 4,83 / 5

MÖBELKREIS® KÜCHE & EINRICHTEN
Korbach-Meineringhausen · www.moebelkreis.de

129

Porsche 928 (1979)
Jochen Leßmann (D)
Marc Leßmann (D)

130

HWT Handwerksteam GmbH
Porsche 930 Coupé (1986)
Dennis Fiedler (D)
Larissa Fiedler (D)

131

Porsche 964 Turbo 3.6 (1993)
Dirk Lührmann (D)
Mario Hampel (D)

132

Porsche 911 Targa 2.4 S (1973)
Philipp Püttmann (D)
Michael Püttmann (D)

133

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

134

Porsche 356 SC Coupé (1964)
Dr. Sven Hanselmann (D)
Uwe Horvath (D)

WITTELER - Automobile

IHRE MOBILITÄT: UNSERE MOTIVATION

QR Code scannen & unsere Oldtimer entdecken!

Nächste Oldtimer Sauerlandrundfahrt am 10. Mai 2025.

Paul Witteler GmbH & Co. KG • Möhnestraße 54 • 59929 Brilon
Remmeswiese 21 • 59955 Winterberg

WIR WÜNSCHEN ALLEN TEILNEHMENDEN DER RÖHRL-KLASSIK VIEL FAHRVERGNÜGEN!

Ipanema 964
Porsche 911 Carrera 2.7 (1974)
Wolfgang Schneider (D)
Elke Schneider (D)

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

Porsche 911 G Modell (1989)
Thoralf Volkens (D)
Marius Seppmann (D)

The O's
Porsche 964 Carrera 4 (1992)
Fred Oosenbrugh (D)
Maurice Oosenbrugh (NL)

Porsche 993 Cabrio (1994)
Caren Raue (D)
Ernst Raue (D)

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

CLASSIC TRADER

MEHR ALS 150.000

VERKAUFTE FAHRZEUGE

Europas Old- und Youngtimer Markt

CLASSIC TRADER

Jetzt finden

www.classic-trader.com

Porsche 964 Carrera 2 Speedster RS (1994)
Dr. Klaus Schumacher (D)
Matthias Dittmann (D)

Porsche 911 Carrera 2.7 RS USA (1972)
August von Joest (D)
Peter Wasmuth (D)

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

356 Club OWL
Porsche 911 F Targa (1967)
Jürgen Berger (D)
Andrea Berger (D)

Team PVD
Porsche 911 S Coupé (1976)
Richard Kallee (D)
Lutz Aengevelt (D)

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

147

Porsche 911 F (1969)
Lothar Vollbach (D)
Raphael Vollbach (D)

148

Porsche 993 (1993)
Matthias Reiß (D)
Ulrike Scheuermanan (D)

149

Chillout Racing
Porsche 964 Cup (1991)
Marcus Kroll (D)
Dr. Stefan Thelen (D)

150

Porsche 964 Speedster WTL (1993)
Otmar Rau (D)
Christopher Rau (D)

222

Delius Klasing
Porsche 911 T 2.4 (1973)
Tim Ramms (D)
Franz Köster (D)

333

Schlusswagen
Porsche 911 Carrera 3.2 (1985)
Konrad Delius (D)
Michael Rzesnitzek (D)

DIE KLEINE WELTSTADT

Von den meisten der über 2000 deutschen Kleinstädte hat die Menschheit noch nie Notiz genommen, Winterberg dagegen ist ein Ort von Weltruf – und sein Name ist Programm.

Das Sauerland hat so viele wunderschöne und gut geschützte Täler, wie kommen Menschen auf die Idee, ausgerechnet an einer der höchsten und zugigsten Ecken auf unfruchtbarem Schieferboden eine Stadt zu gründen? Einfache Antwort: eine Straße, genauer gesagt: zwei Straßen. In einer Mulde zwischen fünf über 700 Meter hohen Bergen kreuzten sich vor 1000 Jahren die „Heidenstraße“, direkte und wichtige Handelsverbindung von Leipzig nach Köln und die Heerstraße von Soest nach Frankfurt. Im 13. Jahrhundert entstanden hier eine befestigte Siedlung und ein Kloster.

Der strategisch und ökonomisch günstig gelegene Knotenpunkt gewann schnell an Größe und Bedeutung, vom Hochmittelalter bis zum 17. Jahrhundert galt Winterberg wie Hamburg oder Bremen als Hansestadt. Viele Bewohner umliegender Siedlungen gaben ihre Heimat auf und zogen nach Winterberg, das von den meisten Katastrophen und

Nur fliegen ist schöner: Im Sommer lockt Winterberg mit vielen Freizeitangeboten

Mit dem Eisenbahnanschluss kam der Wintersport in Winterberg richtig ins Rollen, der Bahnhof allerdings stammt nicht mehr aus dem Jahr 1906, der Neubau wurde 2018 in Nordrhein-Westfalen Bahnhof des Jahres

Kriegen verschont blieb. Es war nicht immer eitel Sonnenschein: Die Pest wütete schwer im 17. Jahrhundert, und zwischen 1759 und 1791 brannte die Stadt zwei Mal komplett nieder. Neben dem mittelalterlichen Stadtkern verschwand auch die Stadtmauer, deren Steine für neue, weniger brandgefährdete Häuser herhalten mussten.

1824 ließ sich ein Arzt in Winterberg nieder, 1825 eröffnete eine Apotheke, schon ein halbes Jahrhundert vor der Erfindung des Autos entstanden breite Straßen. Solche „Chausseen" gab es sonst nur in wohlhabenden Metropolen. Auch die umliegenden Fernstraßen, zum Beispiel hinunter ins Ruhrgebiet wurden schon vor der Automobilisierung ausgebaut. Die Ruhr entspringt auf 674 Metern Höhe nur drei Kilometer nordöstlich von Winterberg.

Die Stadt macht ihrem Namen alle Ehre. Am Fuße des nur vier Kilometer entfernten Gipfels des 842 m hohen Kahlen Asten reicht die Klimaspannweite von kontinental bis subarktisch. Die Vegetationsperiode dauert nur rund 100 Tage. Früher bedeckte zuweilen schon erster Schnee die Felder, bevor im Spätsommer der Hafer geerntet war. Vor 100 Jahren schneite es hier mit 65 Tagen im Jahr doppelt so oft wie im nur 50 Kilometer entfernten Arnsberg. Der häufige Niederschlag und die Höhenkälte sorgt auch für deutlich mehr Schneehöhe, und der Schnee bleibt länger liegen.

1889 war der Oberförster Karl Hagemann der erste Winterberger, der sich Ski unter die Schuhe schnallte, er konnte nicht ahnen, welche Lawine er lostrat. Die Wintersportarena hat heute über 500 Kilometer Loipen und fast 100 Skilifte. Der Startschuss fiel 1906 mit dem Anschluss Winterbergs

Die Veltins Arena ist die viertälteste Kunsteisbahn der Welt. 2024 trugen hier die Bobfahrer ihre Weltmeisterschaft aus

Drei Kilometer nordöstlich von Winterberg entspringt auf knapp 670 Metern Höhe die Ruhr

ans Eisenbahnnetz. Die Bauingenieure, die zuvor im Schwarzwald gearbeitet hatten, berichteten vom Ansturm von Skitouristen am Feldberg und machten die Geschäftsleute im Sauerland hellhörig. 1907 gründete sich der Skiclub Winterberg, erster Vorsitzender: Förster Hagemann.

Vor 150 Jahren noch eine der abgelegensten Gegenden des Kaiserreichs, beherbergt Winterberg heute im Schnitt jährlich knapp 1,2 Millionen Übernachtungsgäste.

Als es im Winter 2020 zu schneien begann, schaffte es Winterberg gar weltweit in die Nachrichten. Zum Höhepunkt der Corona-Pandemie

Der 157 Kilometer lange Rothaarsteig ist ein beliebter Fernwanderweg, der mitten durch Winterberg führt

strömten die frustrierten Eingesperrten trotz strengem Lockdown nach Winterberg. Die Stadt riegelte Ort und Pisten ab, sämtliche Zufahrtswege waren zugeparkt. Die Polizei hatte reichlich zu tun.

Aber die 13.000-Seelengemeinde braucht keine Pandemien und Katastrophen, um sich in der Welt einen Namen zu machen. Die Skispringer können ganzjährig auf der auch als Mattenschanze nutzbaren Sankt-Georg-Schanze trainieren. Auf den Skipisten gastieren regelmäßig die weltbesten Snowboarder, in der Eisarena die Elite der Rodler und Bobfahrer. Im vergangenen Februar fuhren die Schnellsten des Eiskanals nach 1995 und 2005 zum dritten Mal ihre Weltmeisterschaft in Winterberg aus.

Aber nicht nur die Leistungssportler schauen im Winter regelmäßig im Hochsauerland vorbei. Bike-Weltcups, Deutschland-Tour und andere Meisterschaften sind auch in der grünen Jahreszeit in Winterberg zuhause. Neben den Bikern kommen auch die Wanderer. Der Rothaarsteig führt direkt durch die Innenstadt und hinauf auf die achthunderter Berge. Bei Instagram steht Winterberg regelmäßig auf dem Treppchen der beliebtesten deutschen Orte. Nur die Neuschwanstein-Heimat Füssen hat mehr Hashtags als Winterberg.

Das Handelsmann-Denkmal erinnert an Winterbergs Bedeutung als mittelalterlicher Handelsknotenpunkt

Die Sankt-Georg-Schanze ist mit ihrem 43 Meter breiten Betonbogen eines der Wahrzeichen der Stadt

BILSTER BERG
IHR START ZU MEHR.

@BILSTERBERG

BILSTER-BERG.DE

SAUBERE SACHE

Erstmals startet Walter Röhrl bei seiner Rallye mit synthetischem Benzin. Den klimaneutralen Treibstoff liefert Porsche aus Chile.

Seit 2022 läuft in Chile eine Versuchsanlage, die Porsche neben der voranschreitenden Elektrifizierung die Zukunft sichern soll. Auch wenn der Konzern seinen Ausstoß an Elektroautos bis 2030 auf 80 Prozent steigern will, der 911 soll auch in der Zukunft mit Boxergebrüll daherkommen, dazu soll in absehbarer Zeit die Betreibergesellschaft Highly Innovative Fuels (HIF) synthetischen Sprit in industriellem Maßstab produzieren. Produziert wird das klimaneutrale Benzin aus per Elektrolyse gewonnenem Wasserstoff und aus der Umgebungsluft gefiltertem Kohlendioxid. Den nötigen Strom zur Wasserstoffgewinnung liefert der stetig blasende Wind an der chilenischen Pazifikküste.

Noch ist der im Labor erzeugte Sprit knapp doppelt so teuer wie fossiles Benzin und angesichts der limitierten Produktion in der Versuchsanlage knapp und schwer gefragt. Beispielsweise der Porsche-Supercup rennt mit eFuel von HIF. Dennoch war es für die Zuffenhausener Ehrensache, dass sie ihrem Aushängeschild Röhrl für das Winterberg-Wochenende 250 Liter des kostbaren Saftes reservieren. Beim Regensburger rennen die Schwaben damit offene Türen ein.

Gerade in der Klassiker-Gemeinde gibt es hartnäckige Vorbehalte gegen E-Fuels, die aber vor allem daraus resultieren, dass die neue Energieform häufig mit aus Nutzpflanzen gewonnenen Biosprit in einen Topf geworfen wird. Für den 1975er Bürzel-Carrera, den Röhrls Hoftuner Rafael Diez vorbereitet hat, sollte der synthetische Energieträger problemlos verträglich sein, der chemische Fingerabdruck ist mit dem von Superbenzin identisch, und für den Verbrennungsvorgang selbst ist die Herstellungsmethode völlig unerheblich. „Den Kohlenwasserstoffketten ist es egal, ob sie aus der Fabrik oder aus dem Bohrloch kommen“, sagt ein Ingenieur. Wer bisher problemlos an der Tankstelle E10 einfüllen konnte, kann auch E-Fuel tanken. Motoren, die E10 nicht vertragen, lassen sich wie bisher mit entsprechenden Additiven schützen.

Die Verbrennung läuft mit E-Fuels sogar sauberer ab, denn dem farblosen Laborsprit fehlen gegenüber dem aus eingeschlossener Biomasse entstandenen fossilen Öl die biologischen Rückstände, sogenannte Aromate, die bei der Verbrennung eher stören. Anders als fossiler Sprit zersetzt sich synthetisches Benzin bei langen Standzeiten nicht, ein weiterer Vorteil in der Oldtimer-Szene. Zum Beweis für die Unbedenklichkeit ließ Porsche den Original-Prototypen des 356 bei der Rennsport-Reunion in Laguna Seca mit dem HIF-Sprit aus Patagonien antreten.

Bei der Röhrl-Klassik wird die Startnummer eins nicht das einzige klimaneutrale Auto sein. Zum 50-jährigen Jubiläum des 911 Turbo haben die Stuttgarter ein Sondermodell des aktuellen aufgeladenen Elfers auf Kiel gelegt. Den 650 PS starken „911 Turbo 50 Jahre“ ziert ein spezielles Logo. Heckflügelblatt, Heckunterteil, Spiegelfuß und Lufteinlassblenden sind analog zum historischen Vorbild in Anthrazitgrau lackiert. Die markanteste Reminiszenz an das Original ist das graue Schottenkaro „McKenzie“ auf den Sitzen und Türverkleidungen. Porsches erster Supersportwagen betrat 1974 die Bühne, dementsprechend bleibt die Sonderserie in der dem Turbo vorbehaltenen silbergrauen Lackierung „Turbonit“ auf 1974 Exemplare limitiert. Eines davon wird als Vorausfahrzeug das historische Feld anführen – angetrieben von hauseigenem E-Fuel.

Czernys
CLASSIC GARAGE

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

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

Restauration

- Teil-, Stufen- und Vollrestaurationen
- Ersatzteilbeschaffung

Wartung

- Lackierarbeiten
- Motorüberholung
- Innenausstattung

+49 (0) 89 361 29 69

www.czernys-classic-garage.com

Raiffeisenallee 15, 82041 Oberhaching

PORSCHE TYPEN BEI DER 3. 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 Zuffenhausen 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 cm^3
Coupé, Cabrio, Speedster

Familienzeit in Medebach

Natur erleben mitten im Hochsauerland.

AVENTURA - SpielBerg
das Outdoor-Highlight für Jung & Alt

www.medebach-touristik.de

Touristik-Gesellschaft Medebach mbH | 59964 Medebach

Center Parcs
Park Hochsauerland

Erleben. Entspannen. Genießen.

59964 Medebach
www.tagesausflugcenterparcs.de

Skiliftkarussell Winterberg – Skivergnügen pur auf 27 km Abfahrten

Perfekter Pistenfun und Hüttengaudi!

34 abwechslungsreiche, top beschneite Abfahrten warten auf dich, dazu angesagte Skihütten zum Genießen, Chillen und Feiern. Du möchtest dir deine Ausrüstung vor Ort leihen oder einen Skikurs belegen? Schau einfach bei einem unserer Skiverleihe vorbei oder melde dich in einer unserer Skischulen an. Mehr Infos unter: www.skilifkarussell.de

Also, Lust auf einen genialen Tag im Schnee? Wir freuen uns auf dich!

Skilift-karussell Winterberg
WinterGlück

911
DAS MEISTERSTÜCK

Wenn ein Kind einen Sportwagen zeichnen soll, kommt in den meisten Fällen ein 911 dabei heraus. Für uns heute der Porsche schlechthin. Und doch geht 1963 bei der ersten Präsentation auf der IAA ein Aufschrei durch die Fan-Welt: Das soll ein Porsche sein? Ein 356, das ist ein Porsche! Und sechs Zylinder? So ein Blödsinn! Ein Porsche muss vier Zylinder haben! Und heute? Der Porsche 911 ist eine Ikone, die sich immer wieder neu erfindet. Und das bereits in achter Generation. Dem Grundmodell stellt man schnell den „S“ hinzu mit mehr Leistung, den „T“ mit abgespeckter Ausstattung und dann mit dem RS 2.7 eine echte Rennmaschine. Erkennungszeichen: Heckspoiler (Entenbürzel genannt) und Carrera-Schriftzug seitlich als Hommage an den 356 Carrera. Der Porsche 911 erfährt 1975 ein Sicherheits-Update, erkennbar an den „Faltenbälgen“ seitlich an den nun wuchtigeren Stoßstangen. Fans nennen diese Version „G-Modell“.

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

930
PORSCHES 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 „Walflosse“ wurde zu einem unverkennbaren Porsche-Merkmal des neuen Spitzenmodells, das die Bezeichnung 930 erhielt. Im Volksmund hieß Porsches 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 Beschleunigung 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

BAD DRIBURG
GRÄFLICHES HEILBAD

EIN VITALES, LÄNDLICHES VERGNÜGEN

ERHOLUNG IM GRÄFLICHEN MOORHEILBAD

GERNE PLANEN WIR FÜR SIE IHRE VITALZEIT IN BAD DRIBURG

GLASSTADT*Fest*

21.+22.9.

www.bad-driburg.com

964
LEVEL UP

Unter der Entwicklungsnummer 964 wird die neue Generation des Porsche 911 konzipiert. Porsche schwört, dass unterm Blech 85 Prozent der Bauteile neu sind. Von außen kommt man ins Grübeln: Türen und Scheinwerfer gleich, lediglich die rundlicheren Stoßstangen sind zeittypisch besser integriert. So fährt Porsches Dauerbrenner in die 1990er Jahre. Und wer das möchte, der kann das mit Allradantrieb tun. Turbomotoren gab es schon beim Vorgänger (ab 1975). Auch der 964 bietet wieder dieses Leistungsplus. Und obwohl die Fachwelt langsam mault und einen wirklich neuen 911 fordert: die Fans lieben den 964 und greifen bis Produktionsende 93.750 Mal zu.

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

993
DER BESTE LUFTGEKÜHLTE

Der letzte luftgekühlte Porsche 911 gilt bei Fans als der beste luftgekühlte Porsche 911 aller Zeiten. Auch Porsche-Ingenieure von damals 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 Turbotechnik bei den Topmodellen zeigen stolz, was das Prinzip 911 auch 30 Jahre nach den ersten Prototypen noch zu leisten imstande ist. Ebenfalls neu: Die Targaversion hat nun ein Glasdach, das man elektrisch nach hinten unter die Heckscheibe schieben kann. Kein Abbau mehr, kein Verstauen im Kofferraum.

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

GUTE AUSSICHT GUTE DRINKS GUTES ESSEN GUTE LEUTE

Autohaus • Reperaturservice • Ankauf • Verkauf • Finanzierung • Leasing

KRUSE

Bergfreiheit 4
59955 Winterberg-Silbach
Tel.: 02983 89110
Mail: autohaus-kruse@t-online.de
www.autohaus-kruse.com

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 Volks-Porsche, doch heute gehört der Frontmotorwagen mit Heckantrieb und Getriebe an der Hinterachse (Transaxle-Prinzip) dazu. Die Glaskuppel 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 cm^3
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 cm^3, 2.990 cm^3
Coupé und Cabrio

PANORAMA
Restaurant & Café
WINTERBERG

GENIEßE
MAGISCHE
FRÜHSTÜCKS
MOMENTE IM
PANORAMA
RESTAURANT &
CAFÉ

ENTDECKE
ERSTKLASSIGES
STREETFOOD
AM PANORAMA
FOODTRUCK,
IMBISS UND DER
CONTAINERBAR
DEINES VERTRAUENS

PANORAMA
Streetfood
WINTERBERG

PANORAMA
Mieten & Wohnen
WINTERBERG

PANORAMA
MIETEN
& WOHNEN:
ENTDECKE
DEIN ZUHAUSE,
DEIN GESCHÄFT,
DEINE FERIEN

PANORAMA WINTERBERG | HELLENSTR. 6 | 59955 WINTERBERG
WWW.PANORAMA-WINTERBERG.DE | INFO@PANORAMA-WINTERBERG.DE

968
MAXIMAL TRANSAXIAL

Von allen Transaxle-Modellen gilt der 968 als das beste und ausgereifteste. Zum Abgesang 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 möglich machen sollen. Denn der 928 ist ein 2+2-Sitzer, ein echter GT-Sportwagen also! Der Motor dazu? Ein mächtiger V8! Wieder so ein Novum. Gebracht hat es wenig: der 928 gerät relativ schwer, und trotz bester technischer Komponenten greifen die Kunden lieber zum Original, dem 911. 18 Jahre bleibt der 928 im Programm, nur rund 61.000 Stück verlassen die Werkshallen. Der 911 überlebt seinen Nachfolger. Doch der einst sogar von Steve Jobs pilotierte 928 gilt heute als eine der größten automobilen Design-Ikonen seiner Zeit.

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

plus rallye

REISEN

Stadt-Land-Fjord-Tour 2025

Nach vier perfekten Ausgaben gehört diese Winter-Oldtimer-Reise bereits zum festen Programm. Gestartet wird erneut in Hamburg, nach dem Transfer durch Dänemark folgen die schönsten 3500 km entlang der eisigen 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.

26.02. – 07.03.2025

NORDKAPP 71°10'21" N TOUR 2025

Auch im Jahr 2025 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 ins schwedische Arvidsjaur.

10.–21. März 2025

Infos: www.plusrallye.com

oder QR-Code abscannen

914
FLUNDER STATT MANTA

Der Volkswagen-Porsche 914 ist ein Mittelmotorsportwagen mit Targadach und Klappscheinwerfern. Ein günstiger Porsche dank vieler Großserienteile von Volkswagen – vom Käfer-Lichtschalter bis hin zu den Vierzylindermotoren. Als reinrassige Porsche dieses Typs gelten die Sechszylinder. Aber den Käufern damals ist das egal: Ein Porsche zum Low-Budget-Preis? So kann man sich von der neuen Coupé-Generation à la Ford Capri oder Opel Manta gut absetzen. Der flunderflache 914 ist schon vom Prinzip her viel mehr Sportwagen als sie und verwöhnt zudem mit zwei Kofferräumen, abnehmbarem Dach und tiefer Sitzposition. Aber wie immer, wenn zwei Konzerne etwas planen in Deutschland: Es ist kompliziert. Eigens für den 914 erschafft man eine eigene Vertriebsorganisation. Und das für 118.978 verkaufte Exemplare. Nur 3.332 von ihnen haben am Ende ein Porsche-Herz mit sechs Zylindern und sportlichen 110 PS.

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

959
DER ÜBER-PORSCHE

Man spricht beim 959 von Porsches 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

Werde Teil von WinterbergTV!

Jetzt Ausstrahlungsort oder Werbepartner werden!

WINTERBERG® mit Hallenberg TV

info@standpunkt-verlag.de

Verkehrs-Sicherheits-Zentrum Olpe
- Ihr Zentrum für mehr als nur Fahrsicherheitstrainings -

Wir bieten Ihnen

Fahrsicherheitstrainings	**Firmenevents**	**Ihre Vorteile**
für PKW Motorrad Wohnmobile Caravane/Gespanne Offroad-Fahrzeuge Einsatz- und Spezialfahrzeuge	in einer außergewöhnlichen Location: Meetings, Schulungen Mitarbeiter- und Azubi-Events mit Spaß, Action & Fahrsicherheit	Mitarbeiterbindung durch gemeinsame Erlebnisse langfristige Kostenreduzierung: weniger Wegeunfälle weniger Ausfallzeiten geringere Fuhrparkkosten

ADAC

FahrtechnikCenter Olpe gGmbH
Daimlerweg 2 - 57462 Olpe
Tel.: 02761-94 791-0
E-Mail: info@vsz-olpe.de
Internet: www.vsz-olpe.de

30 JAHRE
WERBESTUDIO BAYER
Hasengasse 1 · 96142 Hollfeld · Telefon 09274 987-0 · www.werbestudio-bayer.de

Partner der 3. Röhrl Klassik Rallye

Wir wünschen allen Zuschauern und Teilnehmern
wunderbare Tage rund um Winterberg!

IMPRESSUM

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

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

Chefredakteur:
Peter Göbel (verantwortlich)

Redaktion:
Markus Stier

Anzeigenakquise und Koordination:
Standpunkt-Verlag GmbH
www.standpunkt-verlag.de

Illustration Titelmotiv:
Uli Ehret

Gestaltung:
Werbestudio Michael Bayer

Druck:
Klingenberg + Rompel, Hamburg

Fotografie:
Lena Willgalis, Johanna Gumbl, Hardy Mutschler, Arturo Rivas, O. v. Simon, Andreas Beyer, McKlein, Peter Göbel

DELIUS KLASING

plus+rallye®
OLDTIMER · RALLYE · EVENTS

WINTERBERG
mit Hallenberg

Winterberger *Erlebnisse*

FÜR GRUPPEN UND EINZEL REISENDE

Sommer & Winter
Radfahren
Wandern
Freizeit-Highlights
Familien & Kinder
Erlebnisse & Führungen
Schwimmbäder & Seen

Winterberg Touristik und Wirtschaft GmbH
Am Kurpark 4, 59955 Winterberg, Telefon: +49 (0) 2981/92500
info@winterberg.de, www.winterberg.de

TOP-TOUREN-AUSGANGSPUNKT
im malerischen Sauerland

Entdecken Sie den ultimativen Treffpunkt für Autoliebhaber: Das Hotel Deimann lädt Sie zu seinen exklusiven Sportwagen- und Oldtimertagen ein. Freuen Sie sich auf edles Motorenbrummen im historischen Innenhof, glänzende Karosserien und malerische Kulissen. Ob gemächliche Ausfahrten mit Oldtimern oder rasante Touren in Sportwagen – Jochen Deimann führt Sie auf den schönsten Routen durch das idyllische Sauerland. Zurück im Hotel bietet die neue Parkgarage mehr als 90 sichere Plätze für Ihre automobilen Schätze. Der über 5.000 m² große Wellnessbereich lädt zur Entspannung ein und das Gourmetrestaurant Hofstube Deimann beeindruckt durch kunstvolle Kreationen aus der mit einem Michelin-Stern ausgezeichneten Küche.

Exklusiv für Gäste mit Oldtimern:
· 1. Nacht in der Tiefgarage kostenfrei
· Waschplatz zur Selbstnutzung

Jetzt entdecken

DEIMANN
★★★★★S

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