

cars^{xo}

Klassiker. Automobile. Lebensart.

www.carsxo.de

carsXO Spezial 1|09 1. Jahrgang 6,50 EUR
Österreich 8,00 EUR Schweiz 12,50 CHF BeNeLux 8,00 EUR Others 10,50 US\$

Im Fokus des Genies René Staud – automobiler Starfotograf aus Leonberg
Mythischer Kurs Klassiker auf der Nordschleife – Premiere der »24h-Classic«
Aspern Classic 500 Oldtimer meets Polo – ein Unikum
St. Moritz 80 Jahre Automobilkultur auf dem Dach Europas



KEINE ANDERE UHRENMANUFAKTUR

KANN DAS ZEIGEN.



Unsere Kollektion mechanischer Uhrwerke, vollständig selbst entwickelt, ist weltweit einzigartig – nicht nur rein zahlenmäßig betrachtet, sondern auch hinsichtlich der einmaligen Vielfalt des Designs, der Formen und des Niveaus der Komplikationen: Jede Uhr besitzt ihr eigenes Kaliber. Die aktuelle Kollektion umfasst über 60 Kaliber, von denen die außergewöhnlichsten hier zu sehen sind - seit Gründung der Manufaktur im Jahr 1833 wurden über 1.000 verschiedene Uhrwerke entwickelt. Eine unübertroffene Leistung in der Geschichte der Uhrmacherei.

HABEN SIE JEMALS EINE RICHTIGE UHR GETRAGEN?


JAEGER-LECOULTRE

Jaeger-LeCoultre setzt sich gemeinsam mit der UNESCO für den Schutz bedrohter Naturschauplätze ein.
Das richtige Engagement für eine wertvolle Sache.
www.jaeger-lecoultre.com





A SUB-ZERO IS JUST A WINE CABINET,
LIKE A DIAMOND IS JUST A STONE

Iconic design. Enduring quality. Superior performance



www.subzerowolfintl.com

carsXO

Das neue Magazin über historische und klassische Fahrzeuge, über die Menschen darin, Geschichten dahinter und Lesestoff über automobile Träume ...

Die Zahl derer, die sich mit scheinbar unbrembarer Passion für klassische Automobile interessieren, wächst zusehends. Die Techno Classica in Essen, Deutschlands größte Messe für klassische Automobile und eines der wichtigsten Stimmungsbarometer Europas, vermeldete in diesem Jahr Rekordzahlen. Noch nie wurden dort mehr Fahrzeuge ausgestellt und angeboten. Die Branche boomt. Und die Branche wandelt sich. Fahrspaß, Lebensgefühl und frische Luft sind angesagt. Waren es früher eher technikbegeisterte Bastler, die sich für alte Autos erwärmten und mit Hingabe reparierten und restaurierten, sind es heute mehr und mehr fahrbegeisterte jüngere Menschen, die sich dem Thema zuwenden.

Was das Magazin carsXO ebenso exklusiv wie exzessiv tun wird, ist denjenigen Oldtimer-Liebhabern spannenden Lesestoff zu liefern, deren Passion für klassische Automobile längst zum Lebensgefühl geworden ist. Weltanschauung trifft Lifestyle, Gentleman trifft Freak, Automobile erzählen ihre Lebensgeschichten, Sammler öffnen ihre Tore, Enthusiasten schildern ihre konzentrierte Suche nach dem einen, dem einzigartigen Wagen. Faszination und Passion, vielleicht auch mal ein kleines bisschen Überschwenglichkeit und Unvernunft. Auf jeden Fall aber der etwas andere Blick auf ein Universum, das mehr ist als die Summe seiner Teile. Das Magazin carsXO ist starker Lesestoff, Mobilität, Elan, Unterwegssein, reines Vergnügen und reichlich Information. carsXO liefert schließlich auch den Stoff, aus dem automobile Träume sind, ohne die eine echte Passion einfach nicht auskommen will.

In Zukunft soll das neue Magazin zwei Mal jährlich im Frühjahr und Herbst erscheinen. Für die hier vorliegende Startversion haben die Aspern Classic auf dem traditionsreichen Gut Aspern nördlich von Hamburg den terminlichen Ausschlag und Anstoß gegeben. Ein Unikum in Deutschland, das im dritten Jahr den Brückenschlag zwischen Oldtimer- und Polo-sport schafft. Hier trifft sich im Juni eine internationale Fangemeinde rassiger und historischer Pferdestärken. Im Juli wird St. Moritz beim British Classic Car Meeting zum Hotspot der Szene und gerade liefern auf der legendären Nordschleife die ersten 24h-Classic auf dem Nürburgring. Autos, Menschen, Geschichten ... viel Vergnügen beim ersten Eindruck von carsXO ...

Stefanie Stütting
Chefredaktion

Content

Ob on the Road, als begehrte Fotoobjekte oder im Museum – historische Automobile sind Blickfang, Leidenschaft und Fahrspaß zugleich.



Foto: Silke Blumenstein

[09] 4 x Meinung

Dirk Baumgärtner, Jürgen Möhle, Dietmar Kirsch und Thomas Wirth über den Enthusiasmus für Oldtimer und den Polosport.

[10-11] Technisches Kulturgut

Jürgen Möhle, sportlicher Direktor der FHR über die Ziele, Aufgaben und Mitglieder der Fahrergemeinschaft.

[12-19] Intuition, Geduld, Technik ...

René Staud ist einer der renommiertesten Automobil-Fotografen Deutschlands. Porträt eines kreativen Ausnahme-Mobilisten.

[20-27] Aspern Classic 2009

Auf Gut Aspern wird 2009 bereits im dritten Jahr eine erfolgreiche Melange aus Oldtimer- und Polosport zelebriert.

[28-29] Der Heilige Gral

Im Hamburger Prototyp Automobilmuseum erzählen über 50 Fahrzeuge, meist Einzelstücke, einzigartige Geschichten.

[32-35] Klassiker Markt

Innenansichten eines bewegten Marktes: Classic Data Experte Jochen Strauch über die aktuellen Entwicklungen.

[36-41] 24h-Classic

Über 200.000 Zuschauer sahen am Nürburgring, einer der legendärsten deutschen Motorsportstrecken, die erste 24h-Classic.

[42-47] 80 Jahre Automobilsport in St. Moritz

In den 1920er Jahren wurden Automobile noch von Ochsen und Pferden durchs Kanton Graubünden gezogen.

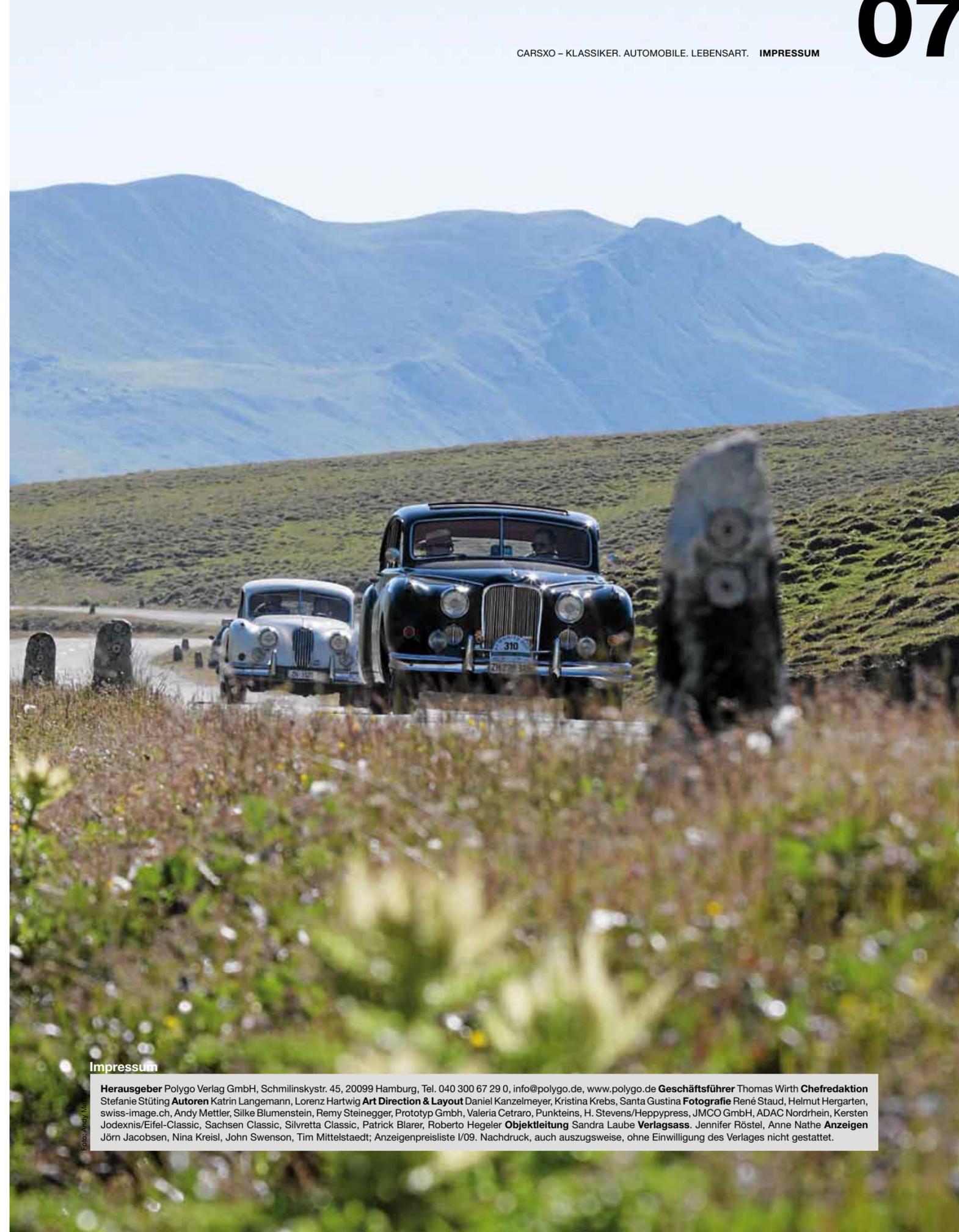
[49] Termine 2009

Die wichtigsten, spektakulärsten und interessantesten Veranstaltungen für Oldtimer im Überblick.

[50] Karibische Bunnies

Playboy-Zigarren per Hand gerollt für diejenigen Raucher, die sich einen vollmundigen Zigarren Genuss wünschen.

S.10	S.28	S.12
S.42	S.20	S.36



Impressum

Herausgeber Polygo Verlag GmbH, Schmilinskystr. 45, 20099 Hamburg, Tel. 040 300 67 29 0, info@polygo.de, www.polygo.de **Geschäftsführer** Thomas Wirth **Chefredaktion** Stefanie Stütting **Autoren** Katrin Langemann, Lorenz Hartwig **Art Direction & Layout** Daniel Kanzelmeyer, Kristina Krebs, Santa Gustina **Fotografie** René Staud, Helmut Hergarten, swiss-image.ch, Andy Mettler, Silke Blumenstein, Remy Steinegger, Prototyp GmbH, Valeria Cetraro, Punkteins, H. Stevens/Heppypress, JMCO GmbH, ADAC Nordrhein, Kersten Jodexnis/Eifel-Classic, Sachsen Classic, Silvretta Classic, Patrick Blarer, Roberto Hegeler **Objektleitung** Sandra Laube **Verlagsass.** Jennifer Röstel, Anne Nathe **Anzeigen** Jörn Jacobsen, Nina Kreisl, John Swenson, Tim Mittelstaedt; Anzeigenpreisliste 1/09. Nachdruck, auch auszugsweise, ohne Einwilligung des Verlages nicht gestattet.

Foto: Andy Mettler

So diskret wie ein Schweizer Nummernkonto.

WWW.VICKERMANNUNDSTOYA.DE

Fernsprecher: 0 72 21/39 24 01
Merkurstraße 1
D-76530 Baden-Baden
info@vickermannundstoya.de



VICKERMANN
Maßschuhe und feine Reparaturen
und STOYA

4 x Meinung

Vier Persönlichkeiten, die für Pferdestärken einiges übrig haben: ihre Meinung über den berechtigten Enthusiasmus für historische Automobile, bemerkenswerte Verbindungen zum Polosport und die Aspern Classic 2009 nördlich von Hamburg.



Dirk Baumgärtner
Polospieler und Oldtimer-Enthusiast:
„Oldtimer meets Polo ist eine großartige Veranstaltung,

die zwei tolle Sportarten miteinander verbindet. Polo einerseits mit der ganzen Dynamik, Kraft, Eleganz und Kampf. Aber auch die Oldtimer haben viele dieser Eigenschaften und reduzieren den Automobilität nicht auf seine Grundform der Fortbewegung wie bei modernen Autos. Vielmehr ist der Weg das Ziel. Ich freue mich daher, erstmalig daran teilnehmen zu können. Leider läßt der Zeitplan eine gleichzeitige Teilnahme am Polo und Oldtimerevent nicht zu. Daher habe ich mich diesmal für die „blecheren“ Pferde(-stärken) entschieden. Ich freue mich aber darauf, diesmal aus der Fahrersicht, viele der Polospieler wiederzutreffen.“



Dietmar Kirsch
Gründer OTP und Veranstalter Aspern Classic: „Vor knapp fünf Jahren haben wir zur Einweihung

von Gut Aspern ein kleines Poloturnier veranstaltet und dazu auch einige Oldtimerfreunde mit ihren Wagen eingeladen. Als bei der Siegerehrung alle beieinander standen, dachte ich, man könnte diese beiden Welten doch eigentlich öfter und nachhaltiger miteinander verbinden. Aus diesem Gedanken ist die OTP ‚Oldtimer meets Polo‘ entstanden. Zwei verschiedene Welten, die dieselbe Weltanschauung teilen und sich intensiv ihrem Sport widmen. Viele der Polospieler sind eben nicht nur Player, sondern auch Trainer und Züchter. Genau diese Intensität und Vielfältigkeit findet man auch bei den Oldtimerfans.“



Jürgen Möhle
Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V. (FHR):
„Das Interesse an klassischen und historischen Fahrzeugen sowie die Restaurierung, Pflege

und auch der Einsatz bei sportlichen Wettbewerben hat in den vergangenen Jahrzehnten ständig an Popularität und Bedeutung gewonnen. Das Oldtimer-Hobby und die Beschäftigung sowie Präsentation dieses technischen Kulturgutes ist länderübergreifend und sorgt so international für neue Freundschaften. In den vergangenen Jahren hat sich eine Vielzahl von Veranstaltungen etabliert, die den sportlich interessierten Besitzern, sowohl auf internationalen Rennstrecken als auch auf dem Rallyesektor, eine Basis für die mobile Präsentation ihrer Fahrzeuge bietet.“



Thomas Wirth
Geschäftsführer des Polygo Verlag, Hamburg: „Seit sechs Jahren beschäftigen wir uns intensiv mit

dem Thema Polosport und geben das Polo+10 Magazin heraus, das heute zu den führenden Polo-Magazinen in Europa zählt und mit zahlreichen Kooperationspartnern international hervorragend vernetzt ist. Im Laufe dieser Jahre haben wir immer wieder festgestellt, wie eng die Leidenschaft für die vierbeinigen Pferdestärken mit der für klassische Automobile verknüpft ist. Nicht zuletzt die Aspern Classic, wo beide Welten direkt aufeinandertreffen, haben uns inspiriert, der Passion für historische Fahrzeuge in einem neuen Magazin Ausdruck zu geben. Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit dieser Start-Ausgabe.“

Technisches Kulturgut

Die Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V. (FHR) ist einer der wichtigsten Veranstalter für Wettbewerbe und Rallyes in Deutschland. Jürgen Möhle, sportlicher Direktor der FHR über die Ziele, Aufgaben und Mitglieder der Fahrgemeinschaft.

Interview: Stefanie Stütting Fotografie: Helmut Hergarten, helloworldpress.de



Auf welche Historie blickt die Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport Deutschland e.V. (FHR) heute zurück?

Die FHR wurde 1983 von einer engagierten Gruppe aktiver Motorsportler gegründet. Zielsetzung war und ist bis heute die Förderung des historischen Motorsports. Seitdem haben wir viel erreicht und maßgeblich zur Entwicklung des Sports in Deutschland beigetragen. Die Präambel der FHR ‚Von Fahrern für Fahrer‘ ist dabei ein maßgeblicher Grundsatz unserer Arbeit. In keiner anderen Sparte des Motorsports besteht ein so unmittelbarer Einfluss der Aktiven auf ihren Sport. Seit dem 30. November 2000 ist die FHR unter dem Dach des ADAC Nordrhein organisiert. Zudem ist sie über ihre Vorstandsmitglieder in wichtigen Gremien des Deutschen Motorsport Bundes, des ADAC und bei Verbänden und Veranstaltern vertreten.

Wie viele Mitglieder hat die FHR heute? Kann man die Mitglieder irgendwie beschreiben, woher stammen sie? Die FHR hat aktuell 565 Mitglieder, von denen rund 80 Prozent im historischen Motorsport aktiv sind und die zum Teil mehrere klassische Fahrzeuge besitzen. Etwa die Hälfte der Aktiven betreibt historischen Rennsport mit speziell dafür präparierten Fahrzeugen. Das sind Formelwagen, Rennsportwagen, Grand-Tourismo-Tourenwagen sowie Vorkriegsfahrzeuge bis Baujahr 1941. Die Baujahrsgrenze für den historischen Motorsport hat die FHR auf 1981 festgeschrieben. Viele unserer Rennfahrerkollegen sind schon im fortgeschrittenen Alter zu uns gestoßen und fahren nicht selten vielen Jüngeren davon. In den FHR Rennserien sind Fahrer jeden Alters und jeder Berufsgruppe vertreten.

Welches sind die wichtigsten Veranstaltungen der FHR in diesem Jahr?

Die FHR ist Veranstalter verschiedener, für den historischen Motorsport wichtigen Veranstaltungen. Das sind zum Beispiel die Internationalen 24h-Classic auf dem Nürburgring, der FHR Historischer Langstrecken Cup, die Internationale Vintage Nürburgring FHR 100 Meilen Trophy und die Aspern Classic in der Nähe von Hamburg. Unsere Veranstaltungen gehören zu den größten

und attraktivsten Rennen in Deutschland und im benachbarten Ausland. Außer der historischen Formel 1 decken die unter der Schirmherrschaft der FHR organisierten Rennserien das gesamte Spektrum an Fahrzeugen der historischen Rennszene ab.

Kann man die FHR europäisch einordnen? In der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport sind Aktive aus ganz Europa vertreten. Wir haben zum Beispiel viele Mitglieder aus der Schweiz, Österreich, den Benelux-Staaten, England, Dänemark und Schweden.

Was ist Ihnen persönlich am Profil des Clubs und an seinen Mitgliedern besonders wichtig? Wir sind eigentlich eine Gruppe von Freunden, die das gleiche Hobby und technisches Kulturgut pflegen. Die FHR bietet ihren Mitgliedern darüber hinaus eine ganze Reihe von Leistungen an, die sie in ihrem Sport unterstützen und beraten.

Lassen sich Tendenzen skizzieren, wie zum Beispiel die Zahl der Veranstaltungen oder steigende Mitgliederzahlen?

Seit 2003 steigen die Mitgliederzahlen ständig, was die Bedeutung der FHR natürlich weiter untermauert.

Welches sind Ihre persönlichen Lieblingsstrecken in Europa?

Ich selbst bin seit 1961 im Motorsport aktiv, Mitbegründer der FHR und seit 1992 Sportleiter und Rennleiter der Fahrgemeinschaft. Meine Lieblingsstrecken sind die Nürburgring-Nordschleife (30 Int. 24-Stunden-Rennen), Spa-Francorchamps in Belgien, Brands Hatch in England und Brünn in Tschechien.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.fhr-online.de

Die FHR hat aktuell 565 Mitglieder, von denen rund 80 Prozent im historischen Motorsport aktiv sind und die zum Teil mehrere klassische Fahrzeuge besitzen.

Intuition, Geduld, Technik ...

Nirgendwo auf der Welt werden Automobile auf so hohem technischen Niveau fotografiert, wie in den Leonberger Studios von Starfotograf René Staud. Porträt eines kreativen Ausnahme-Mobilisten.

Fotografie: René Staud

Jaguar MK II
Baujahr 1959
3.8 Liter V8 Motor
3781 ccm
220 bhp





Lagonda Rapide · Baujahr 1961 · 4.0 Liter R6 Motor · 3995ccm · 305 bhp



René Staud ist heute einer der renommiertesten Automobilfotografen Deutschlands. 1951 in Stuttgart geboren, faszinierte ihn die Fotografie schon in jungen Jahren. Als Schüler sammelte er erste Erfahrungen in zahlreichen Fotokursen, mit zwölf Jahren gewann er erste Auszeichnungen bei Fotowettbewerben und wurde mit 14 Jahren stolzer Besitzer seiner ersten selbstverdienten Spiegelreflex-

Oben: Mercedes-Benz SS Tourer · Baujahr 1929 · 7,0 Liter R6 Motor · 7065 ccm · 200 bhp. Links klein: BMW 3.0 CSL · Baujahr 1972 · 2,0 Liter R6 Motor · 3003 ccm · 200 bhp. Linke Seite: 300 SL Coupé · Baujahr 1954 · 3,0 Liter R6 Motor · 2996 ccm · 215 bhp.

kamera. „Ich habe dann begonnen, Erinnerungs- und Porträtfotos zu verkaufen, um mit dem Geld wenig später mein erstes Schwarz-Weiß-Fotolabor einzurichten.“

Nach dem Schulabschluss begann René Staud eine Lehre in einem Porträt- und Fotofachgeschäft – der Grundstein für die berufliche Zukunft war gelegt. Auch die Begeisterung für Autos – vor allem für die älteren Jahrgänge – hat bei René Staud schon früh begonnen. „Schon mit 17 Jahren kaufte ich, aus Liebe zur Mobilität, mein erstes Auto. Auch wenn ich es erst mit 18 fahren durfte. Diese enge Beziehung zum Automobil hat sich bis heute gehalten. Die Geschichte des Automobils fasziniert mich, besonders auch die Zeugen dieser Entwicklung. Daher sind Oldtimer für mich nicht nur schöne Antiquitäten, sondern vor allem Zeitzeugen der technischen Entwicklung und ein Dokument des jeweiligen Zeitgeistes.“ Schon während seiner Bundeswehrzeit arbeitete René Staud als Fotoassistent und freier Fotograf. „Der dann folgende Weg zur Selbständigkeit war eigentlich eher Zufall, weil ich keine feste Anstellung als Fotograf fand.“ Als Freiberufler begann er daher mit Hochzeits- und Reportageaufnahmen. Mit zunehmender Popularität widmete sich Staud jedoch immer mehr Produkt- und Werbeaufnahmen. Schnell erkannte er den wachsenden Bedarf an Studioaufnahmen. Um mit dieser Entwicklung

zu gehen, zog René Staud 1975 in sein erstes Studio in Wendlingen. Der große Durchbruch gelang ihm dann mit der Entwicklung des Magic flash®, einem Lichtsystem, das genau auf die Bedürfnisse der Studiofotografie abgestimmt war. Aufgrund dieser innovativen Flächenlichttechnik gelang ihm der Einstieg in die Automobilfotografie. Schnell überzeugte das Lichtkonzept die Fachkreise und verhalf Staud zu zahlreichen Aufträgen von renommierten Automobilherstellern.



Sein Drang nach weiterer Perfektionierung des ganzen Workflows brachte ihn 1985 dazu, sein heutiges Großraumstudio in Leonberg zu realisieren. „Heute haben wir in Leonberg das weltweit am besten ausgestattete Studio, kein einziges technisches Hilfsmittel fehlt. In 25 Jahren wurde immer sofort das angeschafft, was auch nur im entferntesten hilfreich sein

könnte.“ Doch neben der perfekten Technik sind es auch Intuition und Geduld, die einen Fotografen erst zu der Ikone machen, die René Staud heute ist. „Die Summe aus diesen Dreien ist das Resultat. Wenn einer der drei Bausteine fehlt, entsteht nur Mittelmaß. Für mich geht es beim Fotografieren vor allem darum, Emotionen, Gefühle und Situationen festzuhalten. Ich möchte Zeitgeist konservieren, um ihn nachfolgenden Generationen überliefern zu können.“

Auch privat hinterlässt die Passion für neue und alte Automobile ihre Spuren. „Zu meinen Lieblingen gehört der Mercedes-Benz 300 SL und der Porsche 356, aber mein eigener Traum war und wurde der Austin Healey 3.000, wegen seiner außergewöhnlichen Fahrleistungen und des einzigartigen Fahrgefühls: klein, wendig, puristisch, schnell.“ Heute, nach über 25 Jahren im Bereich der Werbefotografie ist René Staud in allen Bereichen der Automobilfotografie tätig. Zum Kundenkreis gehören viele namhafte Automobilhersteller. Größtenteils werden die Leonberger Studios heutzutage von René Stauds 20-köpfigem Team genutzt. Aufgrund des hohen technischen Niveaus sind die Studios auch für Gastfotografen aus dem In- und Ausland äußerst attraktiv.

Oben: René Staud arbeitet in seinen Leonberger Studios mit einem 20-köpfigen Fotografenteam. Das technische Niveau der Studios bringt immer wieder auch internationale Fotografenkollegen nach Leonberg bei Stuttgart. Arbeitssituation linke Seite: vorne: Mercedes-Benz SL-Klasse R230 · Baujahr 2007; mitte: Mercedes-Benz 300 SL Roadster · Baujahr 1957; hinten: Mercedes-Benz 300 SL Coupé · Baujahr 1954

Aspern Classic 2009

Zwei unterschiedliche Welten, die in gewisser Hinsicht doch dieselbe Weltanschauung teilen. Auf Gut Aspern wird 2009 bereits im dritten Jahr eine erfolgreiche Melange aus Oldtimer- und Polosport zelebriert. In der deutschen Poloszene gehört Gut Aspern längst zu den Top-Adressen – jetzt kommen die Classic Cars.





Auch 2009 werden auf Gut Aspern wieder internationale Polospieler zu den Aspern Classic erwartet. In welchem Maße die Aspern Classic ein Zielpublikum ansprechen, zeigt sich allein daran, wie viele Polospieler selbst Oldtimerfahrer, -besitzer und -liebhaber sind. Das Konzept von Oldtimer meets Polo und damit auch die ganze Veranstaltung Aspern Classic sind bislang in Deutschland einzigartig.



Die Oldtimer fahren durch das schöne Schleswig-Holstein und absolvieren verschiedene Sonderprüfungen. An beiden Tagen ist Gut Aspern Anlaufstelle für die historischen Automobile. Den Abschluss bildet das Treffen der Oldtimer mit dem Polosport, mit dem Finalspiel des Poloturniers, der großen gemeinsamen Siegerehrung und anschließender Oldtimer-Show.

Fotografie: Helmut Hergarten, helloworld.de, Valeria Cetraro

Eine beachtliche Erfolgsgeschichte, die Gut Aspern und Christopher Kirsch in den vergangenen paar Jahren hingelegt haben. Der zweitbeste Polospieler Deutschlands hat als neuer Gutsherr ganze Arbeit geleistet. Die Ställe und das Gutshaus wurden aufwendig umgebaut und mittlerweile wird hier auf zwei Full-Size-Plätzen gespielt. Allein für die Polosaison 2009 hat Gut Aspern vier neue Turniere beim Deutschen Polo Verband (DPV) angemeldet. Christopher Kirsch gründete 2001 seine Firma Pegasus Event Marketing, mit der er auch Ausrichter des Berenberg Polo-Derbys im Hamburger Polo Club ist. Die Agentur ist deutschlandweit die einzige, die sich ausschließlich auf die Ausrichtung von Poloturnieren in verschiedenen deutschen Städten spezialisiert hat. Für die Berenberg Bank veranstaltet Pegasus ebenfalls die Turniere in Düsseldorf und in Holzkirchen bei München. Beide Veranstaltungen zählen zu den renommiertesten

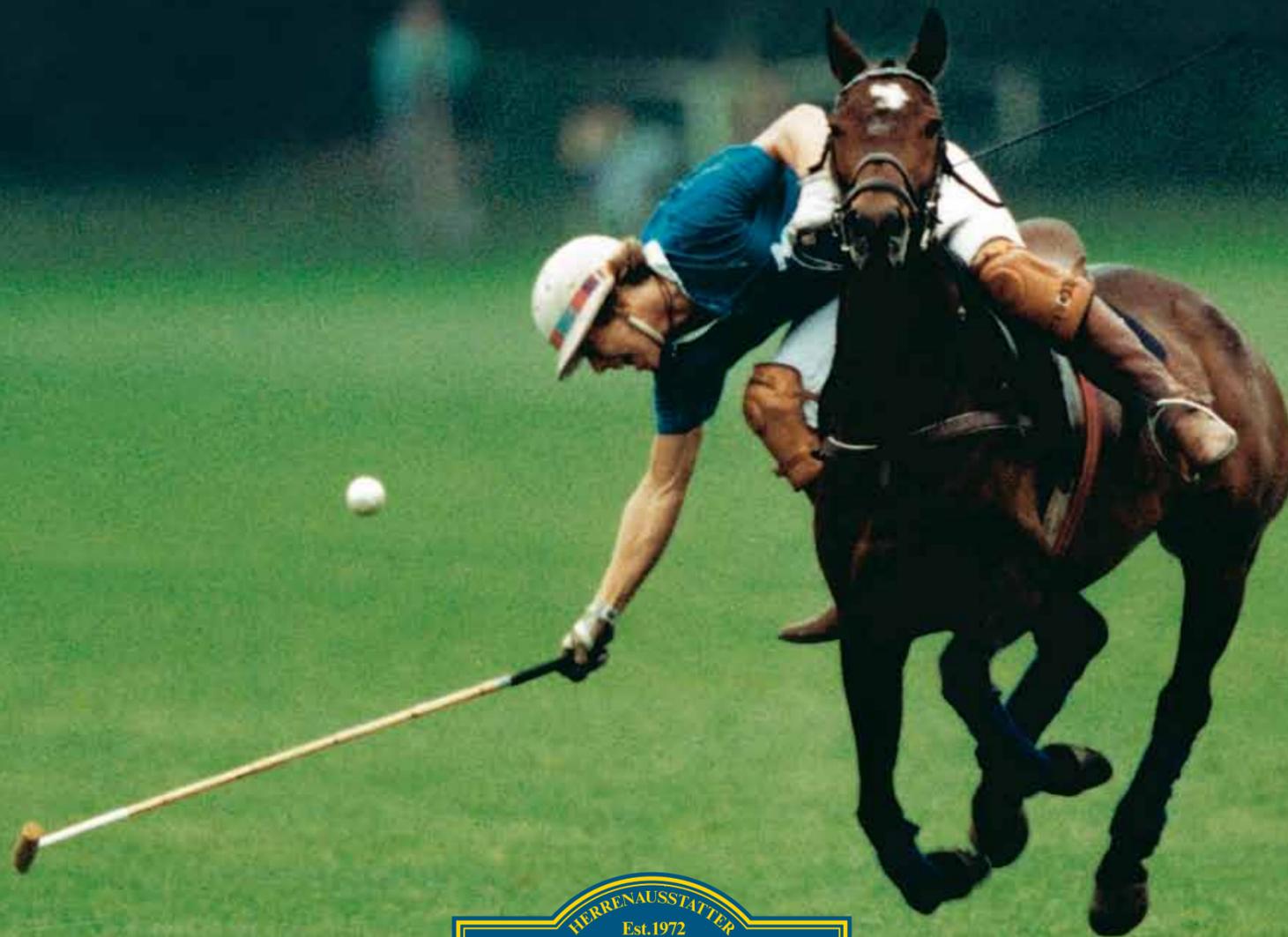
Turnieren im deutschen Saisonkalender. Kirsch: „Unser Ziel ist es, neben qualitativ hochkarätigen Veranstaltungen rund um die Chukker, immer auch den Sport in den Vordergrund zu stellen und Polo immer weiter ins öffentliche Interesse zu rücken und einem breiten Publikum nahezubringen.“ Seine internationalen Kontakte in die Polowelt spielen dabei eine wichtige Rolle für ihn. Knapp die Hälfte des Jahres lebt und trainiert der Polovisionär in Argentinien. Jeden Tag stehen dann harte Chukker gegen die Professionals im Centaurus Polo Club in der Nähe von Buenos Aires auf dem Programm. „In Argentinien spielen wir während dieser Trainings auf einem Niveau, das man während der deutschen Saison in dieser Form gar nicht umsetzen und durchhalten kann. Hier wird anderes Polo gespielt. Umso wichtiger ist es für mich, durch die intensive Arbeit im Centaurus, immer weiter an den eigenen Spielfähigkeiten zu feilen.“ Zu

Hause auf seinem traditionsreichen Gut in der Nähe von Elmshorn unterrichtet Kirsch gemeinsam mit dem argentinischen Polo-Profi Facundo Guevarra. Für Neueinsteiger stehen hier Lehrpferde zur Verfügung. Regelmäßig bringt Kirsch neue Pferde aus Argentinien mit und unterstützt engagierte Poloneulinge bei den ersten Pferdekäufen in dem südamerikanischen Pololand. Als Trainer der Polo Academy auf Gut Aspern hat Kirsch mit der Ausbildung zum „International Coach“ beim englischen Poloverband, der Hurlingham Polo Association (HPA), den höchsten Trainergrad absolviert. Kirsch: „Das absolut Entscheidende sind für uns Qualität und Niveau der Ausbildung in der Polo Academy.“ Ein Vorsatz, den er und Guevarra offensichtlich in die Tat umsetzen, wirft man einen Blick auf die Schülerzahlen, aber auch auf die steigende Zahl der Mitglieder im 2007 gegründeten Polo Club Schleswig-Holstein, dessen Herz auf Gut Aspern schlägt.

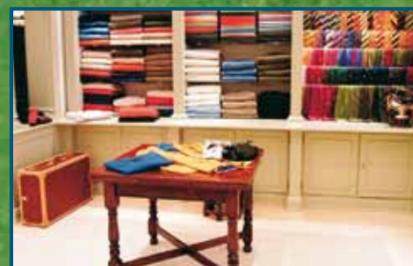
Der Polosport ist längst die neue Seele des Gutes geworden, das wegen seiner idyllisch ländlichen Atmosphäre bei gleichzeitig komfortabler Erreichbarkeit von Hamburg längst viele Freunde gefunden hat. Die Vergabe der Europameisterschaft 2008 nach Aspern war schließlich die Sensation des vergangenen Polosommers schlechthin. „Eigentlich hatte schon das spanische Sotogrande den Zuschlag zur Ausrichtung der Meisterschaft erhalten. Die Federation of International Polo hat dann aber doch noch Deutschland den Vorzug gegeben.“ Eine unglaubliche Aufgabe, der sich die Mannschaft auf dem Gut plötzlich gegenüber sah.

Zehn Teams hatten zunächst ihr Kommen angekündigt, mehr als jemals zuvor an einer Europameisterschaft teilgenommen hatten. Zwei Länder, nämlich Spanien und Irland, mussten ihre Zusage dann aber aus organisatorischen und finanziellen Gründen wieder

REACH OUT FOR THE BEST!



HERRENAUSSTATTER
Est. 1972
KIRSCH
20354 Hamburg • Neuer Jungfernstieg 8 • Tel. 32 48 44



Die Mischung macht's: Die ländliche Idylle von Gut Aspern zieht nicht nur eine internationale Fangemeinde von Classic Cars an, sondern auch Polospieler aus aller Welt. Zu denen, die auf Gut Aspern regelmäßig Polo spielen, gehören auch Prominente wie Schauspieler Heino Ferch, unten mit Ehefrau Marie-Jeanette.



zurücknehmen. Nach fulminanten internationalen Begegnungen an den Spieltagen wurde England nach neun Jahren zum ersten Mal wieder Europameister. Mit einem sehr jungen und überragenden Team ist England wieder zurück auf dem europäischen Polothron. Die im Durchschnitt zehn Jahre älteren Belgier mussten sich nach einem eindeutigen 7:3,5 im Finale geschlagen geben. Deutschland hatte gegen den EM-Titelverteidiger Italien knapp gesiegt und war auf dem fünften von acht möglichen Plätzen gelandet. Nur eine Niederlage (gegen Frankreich) hatte das deutsche Team um Captain Christopher Kirsch mit Eva Brühl, Marco Kiesel und Max Bosch kassiert und sogar die später im Finale vertretenen Belgier besiegt. Aber: Ungünstige Torverhältnisse in den Begegnungen der anderen Mannschaften sorgten dafür, dass

das „Halbfinale“ („was eigentlich unser Mindestziel war“) nicht erreicht wurde. Großer Sport auf traditionsreichem Boden: Seit dem 16. Jahrhundert besteht Gut Aspern, die Gebäude in ihrer heutigen Form wurden Ende des 19. Jahrhunderts errichtet.

Nach vielen Jahrzehnten unterschiedlicher landwirtschaftlicher Nutzung hielt mit dem Erwerb der jetzigen Eigentümerfamilie im Jahr 2005 der Polosport Einzug auf Gut Aspern. Christopher Kirsch: „Obwohl diese Adresse auch für das Berenberg Polo-Derby zur Verfügung gestanden hätte, haben wir uns entschieden, die Tradition des Derbys im Hamburger Polo Club auch 2009 fortzusetzen.“ Weitere Informationen über Gut Aspern finden Sie im Internet unter www.gut-aspern.de

Der Heilige Gral

Vor gut einem Jahr eröffneten Thomas König und Oliver Schmidt in der Hamburger HafenCity das Prototyp Automuseum. Über 50 Fahrzeuge, meist Einzelstücke, erzählen einzigartige Geschichten.



Open up to
extreme thinking.

OPEN UP TO EXTREME THINKING.



Wind. Himmel. Die Straße vor sich. Nichts geht über das Cabriolet Gefühl in einem Supersportwagen. Wenn Sie schon das außergewöhnliche Fahrgefühl des neuen Continental Supersports begeistert hat, werden Sie das neue Cabriolet lieben.

Der muskulöse Viersitzer verkörpert im Design und seiner handwerklichen Verarbeitung den Inbegriff des Cabriolet Fahrerlebnisses.

Bei geschlossenem Dach erleben Sie intensiv den einzigartigen Fahrkomfort und den unverwechselbaren Stil des Interieurs. Und öffnen Sie das Dach in wenigen Sekunden, so genießen Sie zudem den Fahrtwind und die Sonnenstrahlen – all das in einem Automobil, das mühelos eine Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h erreicht.

Das ist das ultimative Cabriolet Fahrerlebnis für all diejenigen mit dem Anspruch, die Dynamik eines echten Supersportwagens mit dem unverwechselbaren Stil eines Bentley zu vereinen.

Continental Supersports Convertible (463kW/630PS, 800 NM) Kraftstoffverbrauch innerorts 25,5 l/100 km, überland 11,6 l/100 km, kombiniert 16,7 l/100 km, Co2 Emissionen kombiniert 388 g/km (gemäß 1999/94/EG)



Erleben Sie das neue Continental Supersports Convertible bei Ihrem Bentley Partner:

Bentley Berlin +49 (0)30/ 3276 6567 Bentley Bremen +49 (0)421/ 809 5831 Bentley Düsseldorf +49 (0)211/ 737 7740 Bentley Frankfurt +49 (0)6172/ 139 023 Bentley Hamburg +49 (0)40/ 5910 0500 Bentley Hannover +49 (0)511/ 8978 8950 Bentley München +49 (0)89/ 2870 1210 Bentley Singen +49 (0)7731/ 932 210

Die Namen „Bentley“, das in Flügel gefasste „B“, die „Flying B“ Figur, sind eingetragene Warenzeichen. © 2010 Bentley Motors Limited.

Ob. li.+re.: Porsche Typ 64 „Berlin-Rom-Wagen“ (1939); Mi.: Wanderer Lüttich-Rom-Lüttich (1938); un. li.: Schlör-Wagen „das Göttinger Ei“ (1938).



Un. Mitte: Thomas König und Oliver Schmidt über das Konzept des Prototyp Automuseums: „Die Autos sind lebendig, keine starren Ausstellungsstücke.“

Text: Katrin Langemann Fotografie: Prototyp GmbH

In Reih und Glied, fast wie bei einem Start, stehen sie in der



Vitrine. Glas schützt die wertvollen Exponate – eine Handvoll Rennsportwagen der Marke Auto Union. Aber: Diese kleine Sammlung hat gerade einmal Spielzeuggröße. Ganz im

Gegensatz zu den anderen Ausstellungsstücken des Prototyp Museums, das von seinen Gründern ständig erweitert wird. „Seit fünf Jahren suchen wir nun schon nach einem Auto Union Grand Prix Wagen. Immer wieder folgen wir heißen Spuren, bis jetzt leider erfolglos. Nur wenige Exemplare wurden Mitte der 1930er Jahre gebaut. Ein Teil der vorhandenen Wagen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von den Russen abtransportiert. Keiner weiß, ob überhaupt ein Modell überlebt hat. Es ist die Suche nach dem Heiligen Gral des Motorsports.“ Thomas König und Oliver Schmidt, Inhaber des Prototyp Automobilmuseums in Hamburg, kennen die Materie. Die Sammlung der leidenschaftlichen Auto-

In jahrelanger Suche haben die beiden Hamburger Thomas König und Oliver Schmidt viele automobile Einzelstücke aufgefunden gemacht.

mobilians umfasst mehr als 50 Wagen. Weit über die Hälfte davon sind Prototypen – für nur eine Rennsaison meist in kleiner Stückzahl konstruierte Fahrzeuge.

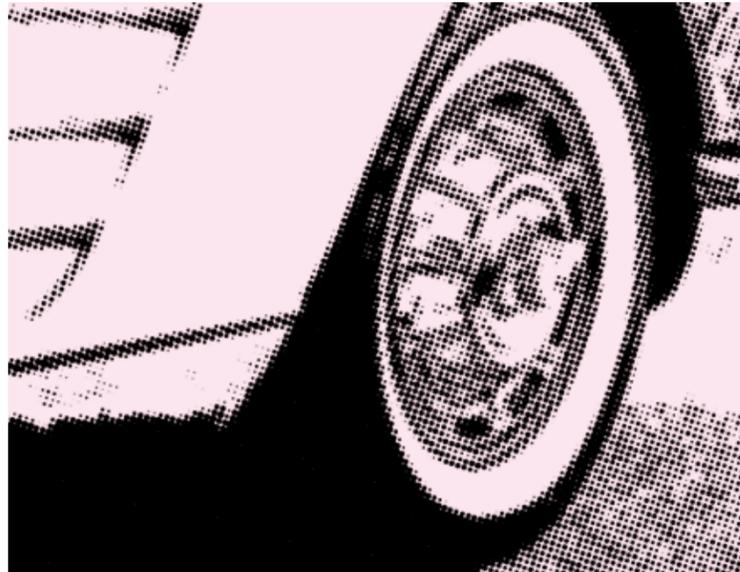
Der Lancia Aprilia Aerodinamica ist einer von ihnen. Berühmt wurde der Lancia durch seinen ersten Besitzer – Graf Ciano, Italiens damaligen Außenminister und Schwiegersohn Mussolinis, der in diesem Auto nach Deutschland

floh. Aber auch durch das Berlin-Rom-Rennen, einem für 1939 geplanten Propaganda-Rennen zwischen Deutschland und Italien, das aufgrund der Kriegswirren jedoch niemals stattfand. Heute stehen die ehemaligen Kontrahenten – der Lancia und der deutsche Rallye-Beitrag VW Typ 60 K 10 / Porsche Typ 64, besser bekannt als Berlin-Rom-Wagen – brüderlich Tür an Tür auf der Ausstellungsfläche des Hamburger Museums. Zusammen mit Petermax Müllers Weltrekordwagen von 1948, einem der erfolgreichsten Sportwagen der Jahre 1948 bis 1950. Mit dem 1.100 Kubikzentimeter großen VW-Motor und Spitzengeschwindigkeiten bis zu 152 km/h fuhr der gebürtige Potsdamer Rennfahrer insgesamt acht Welt- und 22 nationale Rekorde ein. Gleich nebenan der legendäre Fetzenflieger von Otto Mathé, der als einarmiger Fahrer Renngeschichte schrieb. Oliver Schmidt: „Unser Schwerpunkt liegt zwar auf Rennwagen der Nachkriegszeit. Wir haben aber auch Schumachers ersten Rennwagen aus dem Jahr 1991. Wichtig für uns ist, dass die Wagen eine besondere Geschichte erzählen.“ Den Jordan F1 191 fuhr Michael Schumacher eigentlich nur als „Aushilfsfahrer“ – und auch nur 300 Meter weit. Dann versagte die Kupplung. Doch es war der Startpunkt der überwältigenden Formel-1-Karriere des Kerpeners. „Hinter dem Gesamtpaket des Museums verbirgt sich unsere Vorstellung einer Erlebnis- und Genusswelt für Liebhaber der Materie“, bringt Thomas König es auf den Punkt. „Der Prototyp eines Automobilmuseums, das höchste Ansprüche erfüllt.“

PROTOTYP, Shanghaiallee 7, 20457 Hamburg, Öffnungszeiten: Di-So 10.00-18.00 Uhr, www.prototyp-hamburg.de

Klassiker Markt

Was tut sich aktuell auf dem Markt für klassische Automobile? Wie entwickeln sich die Preise, wer sind die Käufer und worauf sollte man unbedingt achten, wenn man sich erstmals selbst ein klassisches Fahrzeug zulegen will? Antworten und Erklärungen liefert der Experte Jochen Strauch, Geschäftsführer der Classic Data GmbH.



Text: Stefanie Stütting

Mit Argusaugen hatte die Szene im April auf die Techno Classica in Essen, Deutschlands Leitmesse für historische Automobile und einer der wichtigsten Gradmesser für die Branche in Europa, geblickt. Krisenstimmung? Fehlanzeige. Wo im Vorjahr noch hier und da eine schicke Deko die Stände der Aussteller zierte, war 2009 kein Platz mehr. Auto an Auto reihte sich in den riesigen Hallen. Noch nie wurden so viele Fahrzeuge zum Verkauf angeboten wie in diesem Jahr. Jochen Strauch, Geschäftsführer der Classic Data GmbH + Co KG Marktbeobachtung: „Der befürchtete Einbruch ist ausgeblieben. Statt dessen konnte die Techno Classica mit neuen Rekordzahlen aufwarten.“ Doch etwas hat sich schon verändert, wie die Experten und Händler beobachten. Die Portemonnaies sitzen nicht mehr so lok-

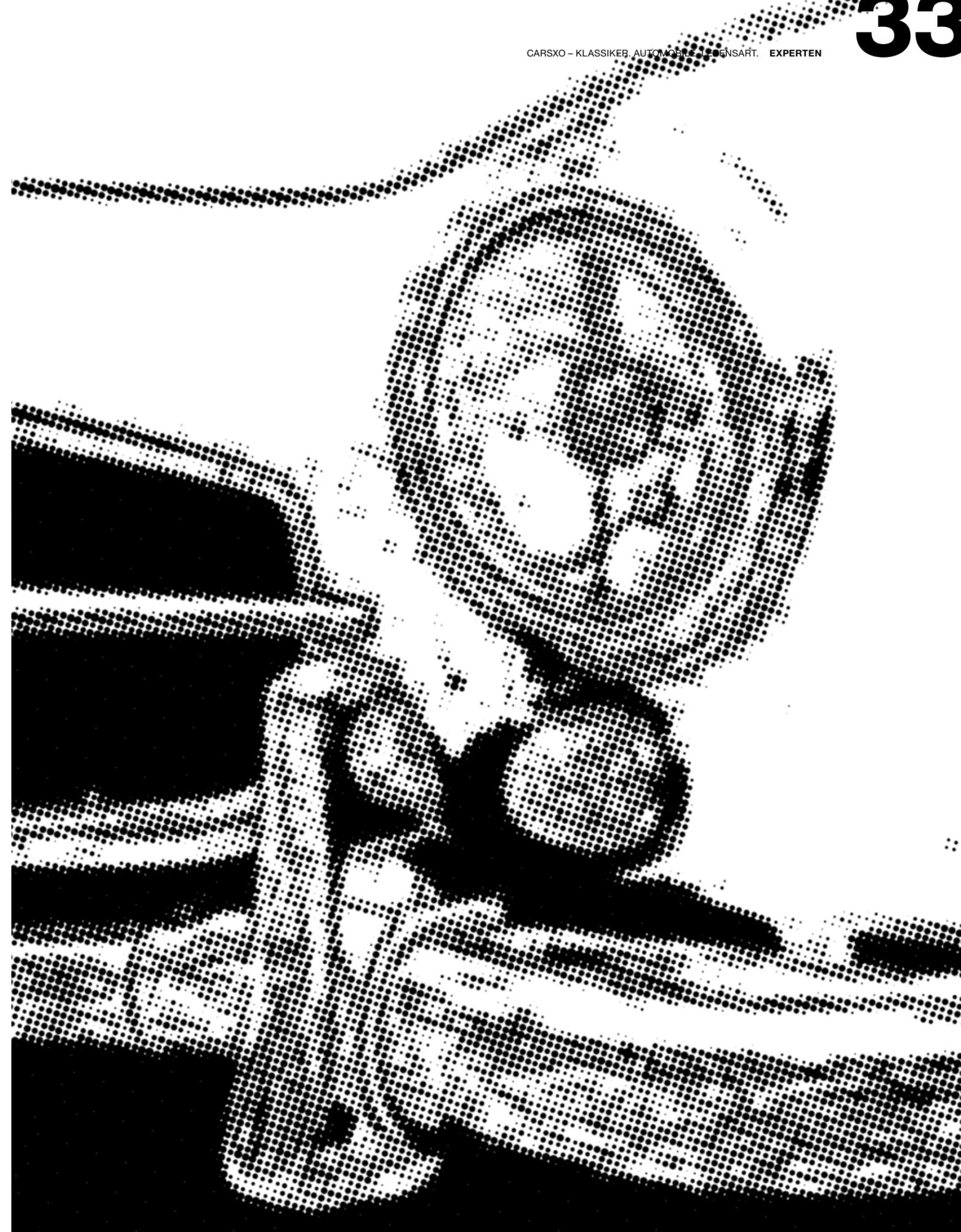
ker und wehren sich gegen akute Auto-Euphorie vor Ort. „Die Kunden sind kritischer, informieren sich umfangreicher und schlagen nicht gleich auf der Messe zu. Stattdessen kaufen sie, wenn alle Vergleiche eingeholt sind, nach der Messe.“

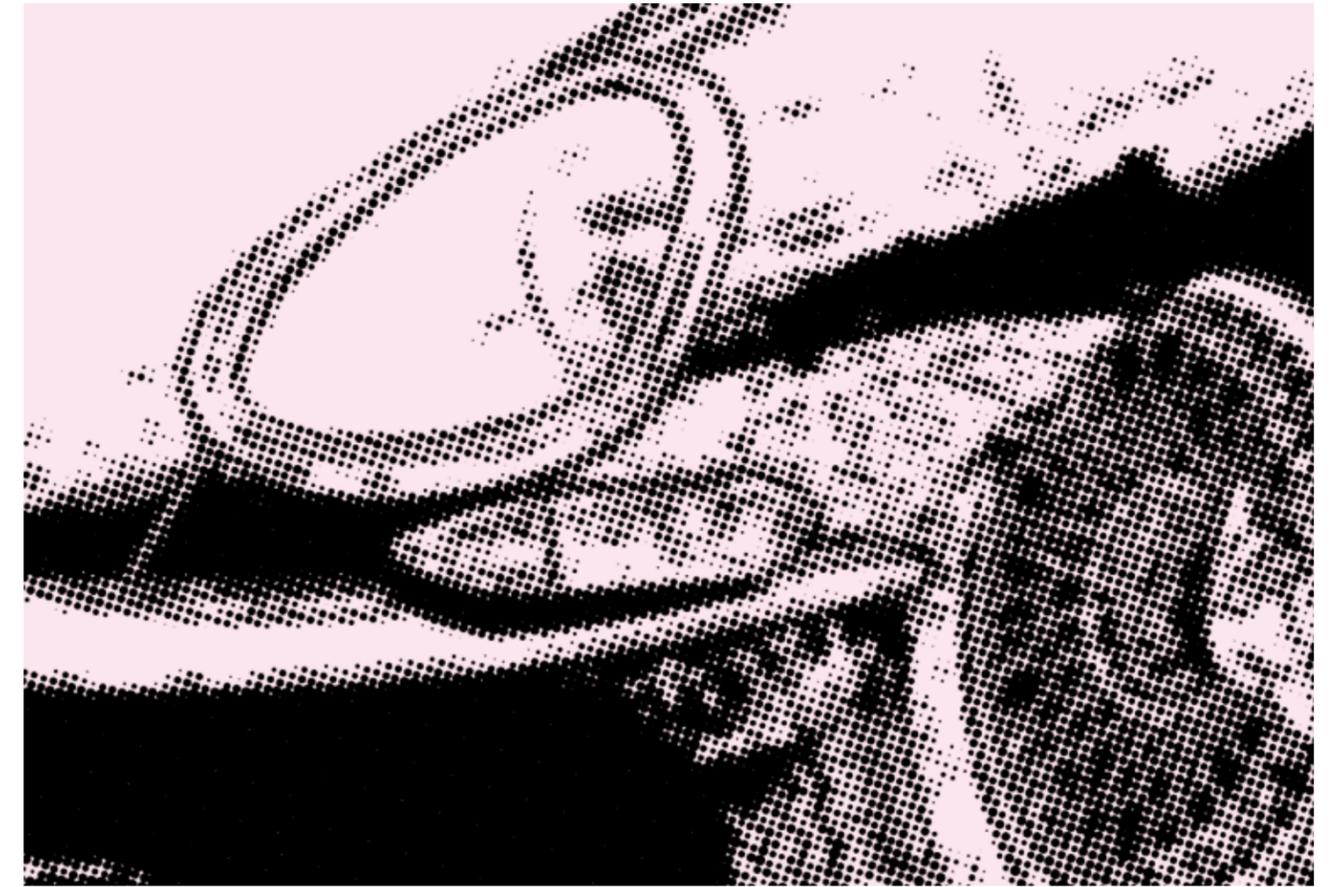
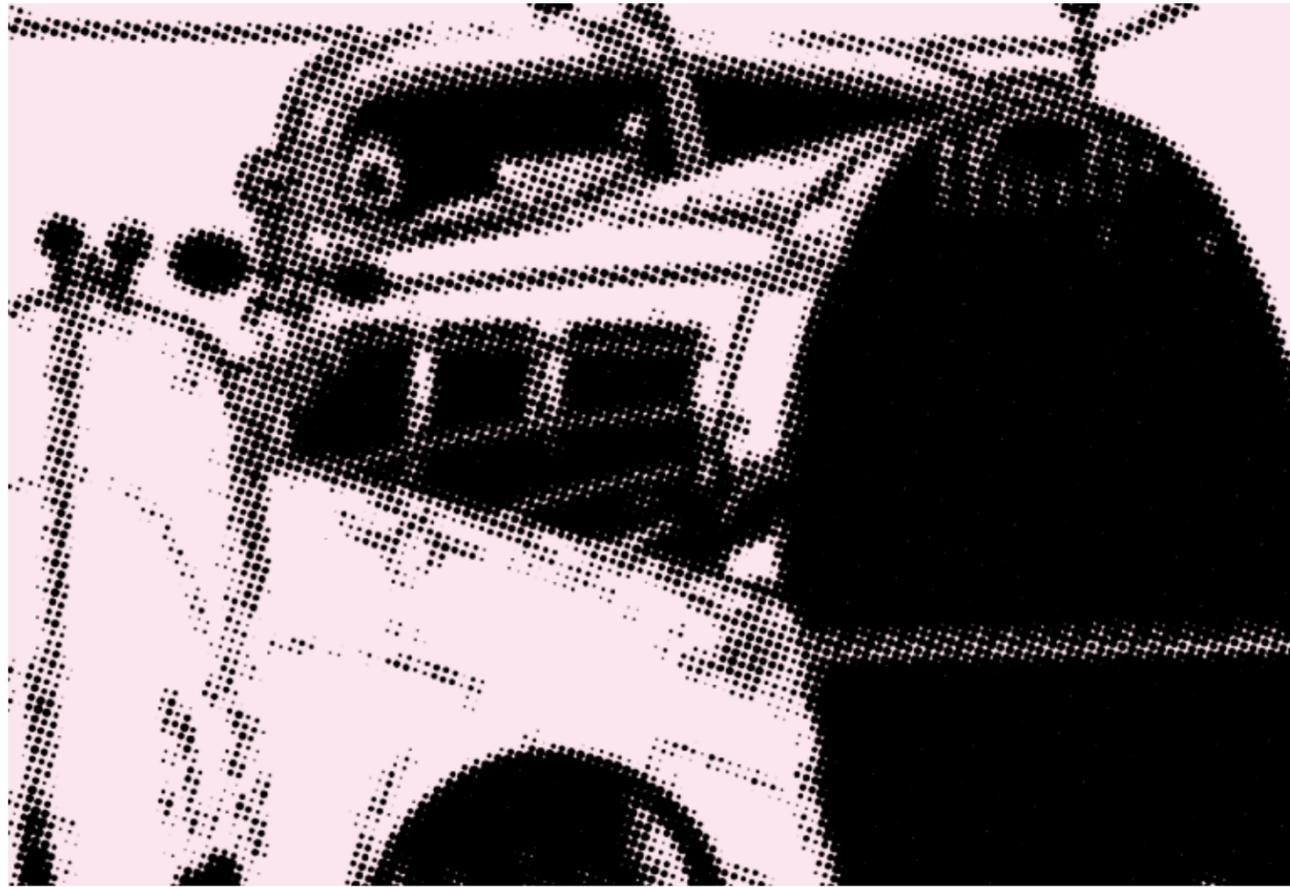
Die Wertentwicklung ist nicht nur eine Frage von Marke und Baujahr, sondern vom Fahrzeugzustand.

Insgesamt, so Strauch, nehme das Volumen des Marktes kontinuierlich zu. Das liegt in der Natur der Sache und in der Tatsache begründet, dass alljährlich Fahrzeuge die 30-Jahre-Grenze passieren und zum Oldtimer werden. „Natürlich sind in den Jahrgän-

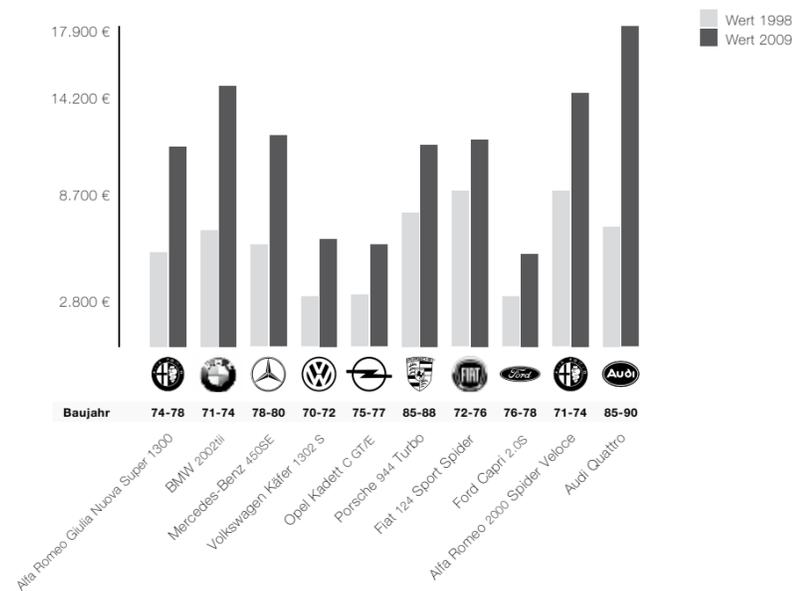
gen, die jetzt Oldtimer werden auch mehr Autos produziert worden, als das beispielsweise vor dem Krieg oder in den 50er Jahren der Fall war.“ Aber auch die Gemeinde der Oldtimerfans wächst. Längst ist die Szene nicht mehr auf charakteristische Schubladen wie Technikfreund oder Bastler zu beschränken. Auch jüngeres Publikum entwickelt zunehmend Begeisterung für klassische Fahrzeuge und stellt diese in direkten Zusammenhang mit der eigenen Definition von Lifestyle und Lebensart.

Welche Fahrzeuge aktuell die besten Preise erzielen, ist dabei nicht ausschließlich eine Frage von Marke und Baujahr, sondern hängt vom Zustand des Wagens ab. Jochen Strauch: „Gebrauchsklassiker in mittlerem oder schlechtem Zustand sind derzeit nur sehr schwer verkäuflich. Das betrifft vor allem die gängigen Modelle wie VW Käfer, Opel Rekord oder die Mittelklasse-Modelle von Ford. Fahrzeuge in Topzustand, egal aus welcher Kaste, verkaufen sich hingegen blendend. Die Preisschere zwischen Topfahrzeugen und Klassikern im mittleren bis mäßigen Zustand geht immer weiter auseinander.“ Das liegt vor allem daran, dass die Lohn- und Materialkosten kontinuierlich steigen. Dabei ist es egal, in welchem Preissegment man sich bewegt – die echten Topfahrzeuge gewinnen. Ob das ein Mercedes 540 K Specialroadster ist, der heute für rund fünf Mio. Euro gehandelt wird, oder ein Ford Taunus aus den frühen 70ern, den man für 6.000 Euro erstehen kann. Die Zustandsnoten (die auch die Experten von Classic Data vergeben) zählen. Die Kilometerleistung hingegen ist irrelevant, ist sie doch bei vielen Fahrzeugen ohnehin nicht nachzuvollziehen. Ausnahmen im Preispoker und Run





Youngtimer – Zustandnote 2



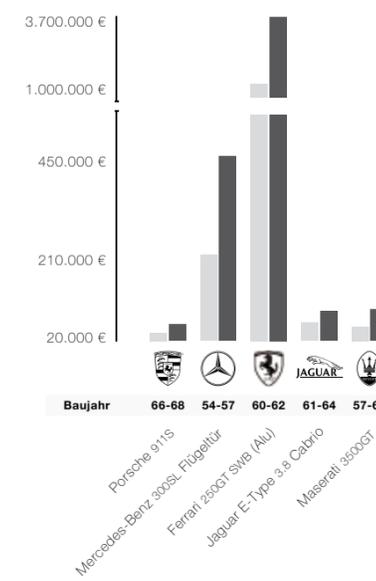
auf Spitzenwerte sind unrestaurierte Originalfahrzeuge. „Der unberührte Originalzustand ist unwiederbringlich. Viele Leute und Sammler suchen diese Ringeltauben, die unrestaurierten Erstfahrzeuge.“

Aber welche Fahrzeuge sind es, die heute besonders begehrt sind? Grundsätzlich geht der Trend in den vergangenen Jahren weg von Vorkriegsfahrzeugen. Die Fans dieser Mittelklasselimousinen sterben aus. Ein BMW 303 oder 319 Limousine wird kaum nachgefragt. Dagegen halten sich Sport-

Fahren, nicht Reparieren. Unterwegssein, nicht Restaurieren. Die sichere Ersatzteilversorgung zählt.

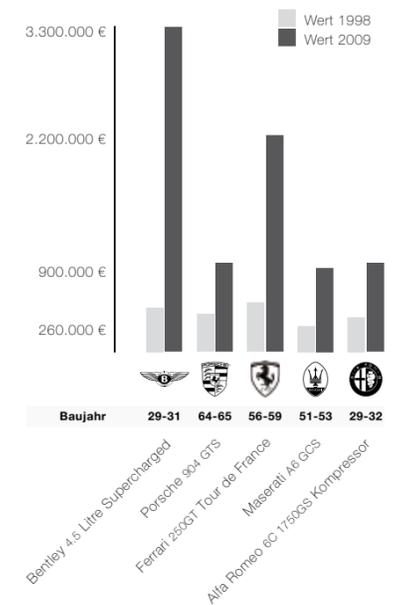
wagenikonen wie der BMW 328 beständig weit oben in der Publikumsgunst. Strauch: „Wenn Vorkriegsautos nachgefragt werden, sollen sie meistens edel, leistungsstark und offen sein.“ Anders als früher legen Oldtimerbesitzer heute immer mehr Wert auf eine sichere Ersatzteilversorgung. „Für die

Oldtimer



zunehmend jüngeren Oldtimerbesitzer steht das Fahren und Spaßhaben im Vordergrund. Nicht das Reparieren und Restaurieren. Sie wollen nicht wie schrullige Bastler wirken, sondern individuell und sexy.“ Wer den Einstieg in die große Oldtimer-Passion mit einem ersten eigenen klassischen Fahrzeugwagen will, sollte beim ersten Kauf ein paar grundlegende Dinge beachten. „Das Wichtigste ist, sich vorab ausführlich zu informieren. Welches sind die Vor- und Nachteile, welches die Schwachstellen des Fahrzeugs. Der Kauf eines Oldtimers ist in den meisten Fällen eine emotionale Geschichte. Man sieht einen Wagen, die Sicherungen machen klick, man möchte dieses Fahrzeug kaufen. Wichtig zu wissen ist, dass es nur sehr wenige Modelle gibt, die man sofort jetzt und hier kaufen muss, weil das Angebot so gut ist. Tatsächliche Schnäppchen gibt es wenige.“ Eine Bewertung und Kaufberatung sind das A und O. Auch Classic Data bietet Expertenmeinung an und hat über 200 auf Oldtimer spezialisierte Kfz-Sachverständige in ganz Deutschland, die für eine Bewertung und Beratung vor Ort zur Verfügung stehen. Infos unter: www.classic-data.de.

Rennwagen



24h-Classic

Nicht ganz neu, aber trotzdem eine Premiere: Über 200.000 Zuschauer sahen am Nürburgring die erste Ausgabe der 24h-Classic. Kurzfristig hatte der ADAC Nordrhein die Fahrgemeinschaft Historischer Rennwagen e.V. (FHR) und Historic Race Event mit der Organisation des Rennens beauftragt, das nun Nachfolger des Rennens „Egon 500“ ist. Ergebnis: Eine organisatorische Punktlandung, die zum Auftakt einer langen Tradition im historischen Rennsport werden soll.



Siegfried Lapawa und Michael Roock in einem Porsche 911, Baujahr 1965



Ford Mustang, Baujahr 1965 vor einem Youngtimer BMW M3, Baujahr 1986.

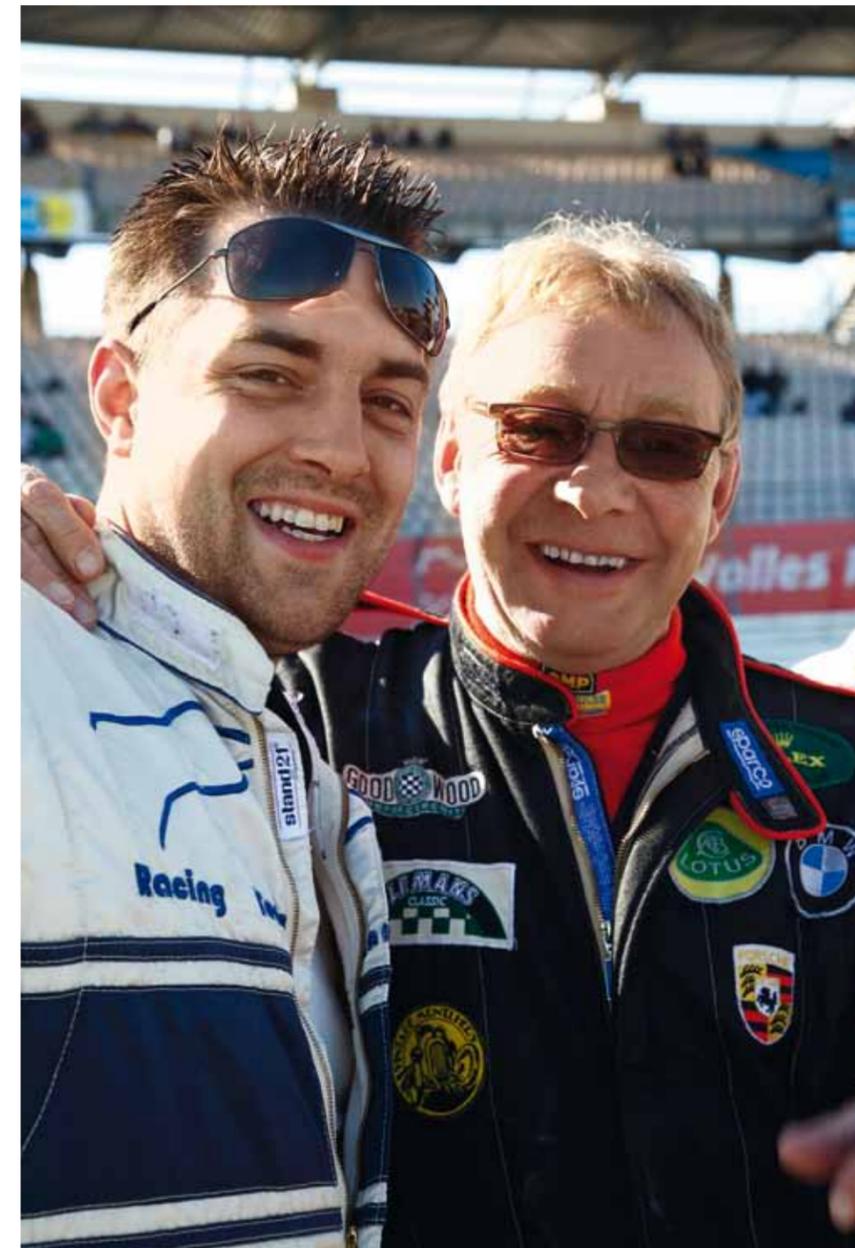


Bild links: Teilnehmer der Rennserie und der 24h-Classik waren auch Georg Griesemann (links) und Bernd Langewische (rechts) mit einem Porsche 911 RSR.
Unten: Abendstimmung am Nürburgring.

Text: Stefanie Stütting Fotografie: Helmut Hergarten



Sie ist eine der legendärsten Strecken im deutschen Motorsport. Ein Traum für jeden Motorsportfan. Die Nordschleife des Nürburgrings hatte Ende Mai nicht nur das traditionsreiche 24h-Rennen zu Gast, sondern wartete auch mit einer Premiere auf, die zum Highlight im aktuellen Kalender des historischen Motorsports und zu einem wichtigen Meilenstein unter den sechs Veranstaltungen der Jahreswertung werden sollte.

Die 24h-Classik rückte als Vorlauf des 24-Stunden-Rennens näher ins Zentrum der Aufmerksamkeit, als das sonst bei klassischen Langstrecken der Fall zu sein pflegt. 138 Teams hatten bereits am Donnerstag das freie Training aufgenommen, für das an zwei Tagen fünf Stunden zur Verfügung standen. Schon hier forderte die Nordschleife unter den 89 historischen Fahrzeugen nach Anhang K und 49 Youngtimern nach Anhang J bis Baujahr 1986 ihre ersten Opfer. Ein geplatzter Motor und eine, für die Fahrer unglückliche, Begegnung mit der Leitplanke setzten zwei Fahrzeuge für die 24h-Classik außer Gefecht. Zwischen den Trainings wurde auf Hochtouren geschraubt, alle Teams sind mit mindestens einem Techniker am Nürburgring oder aber haben verteilte Schrauber in den eigenen Reihen.

Gleich zum Auftakt des dreistündigen Rennens, das mit der 100 Meilen Trophy und dem Yokohama FHR Roschmann Cup zwei Sonderwertungen beinhaltet, bekamen die Zuschauer eine Legende zu Gesicht. Clemens Schickentanz lieferte vor dem Start des Teilnehmerfeldes in genau dem Wagen eine bejubelte Ehrenrunde ab, in dem er zusammen mit Hans-Joachim „Strietzel“ Stück das erste 24h-Rennen 1970 gewonnen hatte – ein BMW 2002 TI.





Die 24h-Classic sollen sich nun als fester Bestandteil im Kalender der Fahrer-teams etablieren und eins der Highlights unter den sechs Veranstaltungen der FHR-Jahreswertung werden.

Im Rennen entwickelte sich ein spannender Zweikampf zwischen Stahl/Mathey (Porsche 934) und dem Porsche 935 von Wolfgang und Michael Schrey. Die Armada der Porsche RSR/RS führte Daniel Schrey an, der jedoch wegen Überschreiten der Geschwindigkeit in der Boxengasse um fünf Startplätze zurückversetzt wurde. Mark Bullit und Klaus Graf führten das Verfolgerfeld auf einem schnellen BMW 1 an, aber auch Luke und Tim Bullit auf dem zweiten M1 hielten mit Rundenzeiten unter 9,50 den Anschluss. Mit geringem Abstand kämpften Sanchez/Sanchez, Charles Voggenreiter und Langewische/Griesemann – alle mit einem Porsche RSR – um die Plätze. Nach sechs Runden konnten Stahl/Mathey mit einem Vorsprung von 16 Sekunden die Wertung der 100 Meilen Trophy vor Wolfgang und Michael Schrey für sich entscheiden.

Die Wertung des Yokohama FHR Roschmann Cup fiel ebenso spannend wie knapp aus, was schon die eng gesetzten Trainingszeiten hatten vermuten lassen. Aber auch hier kämpften die Fahrer mit einigen Defekten. So musste Uwe Klapproth seinen BMW 2002 bereits in der ersten Runde mit einer geplatzten Windschutzscheibe abstellen. Und auch Gerd Niemeier und Armin Zumtobel kamen mit ihrem Ford Mustang nicht sonderlich weit, starteten jedoch später beim 24h-Rennen erneut mit einem BMW M3.

Für Stephan Dornhofer von der Scuderia OTZ ist es nicht der Sieg, der im Vordergrund stand. „Die Nürburgring Nord-schleife ist einfach ein mythischer Ort. Wir fahren dort am liebsten. Für uns zählt das Fahren selbst.“ Ein alter Mercedes Bus ist während der Renn-tage kulturelles Zentrum und Wohnstätte für die sieben Fahrer der drei OTZ-Teams, die mit einem Alfa Romeo 1900ti 1955, einem Porsche 912 aus dem Jahr 1965 und einem Porsche 914 von 1971 starteten. Dornhofer: „Der Alfa Romeo war das älteste Auto im Feld. Er ist nie nachlackiert worden und erzählt allein durch sein Erscheinungsbild Geschichten.“ Die 50er und

Gefahren wurde die Nordschleife inklusive der Grand-Prix-Strecke. Eine Rundenlänge der 24h-Classic beträgt 25,8 Kilometer. Insgesamt werden 19 Runden gefahren.



60er Jahre sind für die OTZ-Fahrer, die vor vier Jahren zusammengefunden haben und selber ein Oldtimer-Treffen organisieren, die goldene Zeit des Motorsports.

„Die 24h-Classic ist, anders als die meisten Langstrecken-Rennen, schon ein echter kleiner Programmpunkt innerhalb des 24h-Rennens. Die organisatorische Leistung von Historic Race Event mit ihrem Geschäftsführer Kai von Schau-roth und das gesamte Umfeld sind fantastisch. Eine großartige Leistung. Da die 24h-Classic in diesem Jahr sehr kurzfristig organisiert wurden, war die Situation für viele Fahrer lange unklar. Daher ist meiner Meinung nach auch damit zu rechnen, dass es im nächsten Jahr noch weit mehr Teilnehmer geben wird.“ Dann, so sind sich auch die Veranstalter sicher, werden auch Fahrer mit von der Partie sein, die nicht automatisch für die Veranstaltungen der Langstreckenserie genannt sind.

Jürgen Möhle, sportlicher Berater von Historic Race Event: „Nach drei Stunden endete hier auf dem Nürburgring ein spannendes Rennen vor über 200.000 begeisterten Zuschauern. Hervorzuheben bleibt die überwiegend faire und gekonnte Fahrweise der Teilnehmer. Das Verständnis und Miteinander zwischen Anhang K-Teams und den Youngtimern war positiv und entspannt. Auch der ADAC und das Orga-Team erhielten absolut positive Resonanz.“

ALFA ROMEO 1900ti, Baujahr 1955: Der Alfa Romeo der Scuderia OTZ war das älteste Auto im Feld der 24h-Classic. Dieser Wagen ist noch nie nachlackiert worden und erzählt allein durch sein Erscheinungsbild Geschichten aus über einem halben Jahrhundert.



Dr. Rolf Stockenbrand in einem Mercedes 300 SE



St. Moritz

In diesem Jahr feiert der Automobilsport in St. Moritz sein 80. Jubiläum. Im Engadin fand 1929 die erste Internationale Automobilwoche statt. Eine Tradition, die sich bis heute gehalten hat. Eins der großen Highlights der Classic Car Szene ist das British Classic Car Meeting, das in diesem Jahr vom 10. bis 12. Juli in St. Moritz stattfindet. Aber auch andere Aktivitäten wie die des St. Moritz Automobile Club bereichern die Oldtimer-Kultur auf dem Dach Europas.

Foto: swiss-image.ch · Andy Mettler



Das British Classic Car Meeting in St. Moritz war auch in diesem Jahr bereits vier Monate vor der Veranstaltung restlos ausgebucht. Zum 16. Mal starten die Teilnehmer auf einer atemberaubenden Route durch das Engadin. 2009 sind insgesamt 190 Fahrzeuge gemeldet.



Jubiläum: 80 Jahre Automobilgeschichte in St. Moritz. Wer vor 1925 mit seinem Automobil an der Grenze des schweizerischen Kantons Raetien ankam, der musste umgehend eins tun: nämlich den Motor abstellen. In Graubünden war das Fahren von Automobilen untersagt. Ab Kantonsgrenze mussten sie von Pferden oder Ochsen gezogen werden. 1925 entschied Graubünden in der 10. Volksabstimmung als letzter Schweizer Kanton, dass Autos auch hier willkommen sind und fahren dürfen. Bereits vier Jahre später – 1929 – organisiert St. Moritz die 1. Internationale Automobilwoche. Der Beginn einer enthusiastischen Tradition, die der Engadiner Ferienort bis heute alljährlich mit hochkarätigen Meetings wie dem British Classic Car Meeting fortführt. Vom 10. bis 12. Juli findet die 16. Austragung des exklusiven Treffens statt. Das Event war mit 190 startenden Fahrzeugen einmal mehr bereits vier Monate vor dem Start restlos ausgebucht. Die Rallye-Route führt 2009 – genau 80 Jahre nach der ersten Internationalen St. Moritzer Automobilwoche – über das Vinschgau (Italien) ins Unterengadin. Die Rallyeroute führt ab St. Moritz im Kreisverkehr nach Zernez - Pass dal Fuorn - Müstair - Mals - Reschenpass - Martina - Scuol - Zernez, und wieder retour mit Ziel in St. Moritz. Im Teilnehmerfeld des 16. British Classic Car Meeting sind Autos folgender britischer Marken: Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin/Lagonda, Jaguar/Daimler und Austin-Healey/Healey. Darunter wiederum einige Klassiker der Automobilgeschichte: zum Beispiel ein Rolls-Royce Phantom II Open 4 Seat Tourer von 1930 und ein Rolls-Royce Phantom I Speedster von 1928. Ebenfalls dabei: ein Jaguar Double-Six Two Door von 1925 und ein Aston Martin 1.5 Ltr. Open Tourer von 1933. Auf Einladung des Organisationskomitees nehmen ebenfalls folgende Fahrzeuge in der Open Class teil: ein Alvis Speed 25 von 1937, ein Allard Spezial V8 von 1938, ein MG TC von 1947 und ein Humber 16/60 DHC von 1935. Insgesamt sind über 20 Vorkriegsfahrzeuge am Start. Hervorzuheben ist auch die Teilnahme von drei seltenen Austin Healey 100S von 1955. Weltweit sind nur gerade 50 Stück dieser für den Renneinsatz konzipierten Fahrzeuge produziert worden. OK-Präsident Vic Jacob: „Die Nachfrage nach unserem Meeting ist ungebremst hoch. Letztes Jahr hatten wir über 200 Fahrzeuge am Start und sind damit an die Kapazitätsgrenzen gestoßen. Des-



Die Route führt von St. Moritz aus nach Italien und ins Unterengadin, großes Finale ist wieder in St. Moritz.



16. British Classic Car Meeting in St. Moritz vom 10. bis 12. Juli 2009

Seit 1994 treffen sich zum BCCM in St. Moritz rund 150 Oldtimer und Classic Cars der Marken Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin & Lagonda, Jaguar & Daimler, Austin-Healey & Healey. Weitere Informationen über das British Classic Car Meeting in St. Moritz finden Sie im Internet unter www.bccm-stmoritz.ch



Fotos links swiss-image.ch v. o. n. u. - Andy Mettler, Andy Mettler, Remy Steingger, Andy Mettler, Andy Mettler, Silke Blumenstein, Remy Steingger, Andy Mettler, Andy Mettler

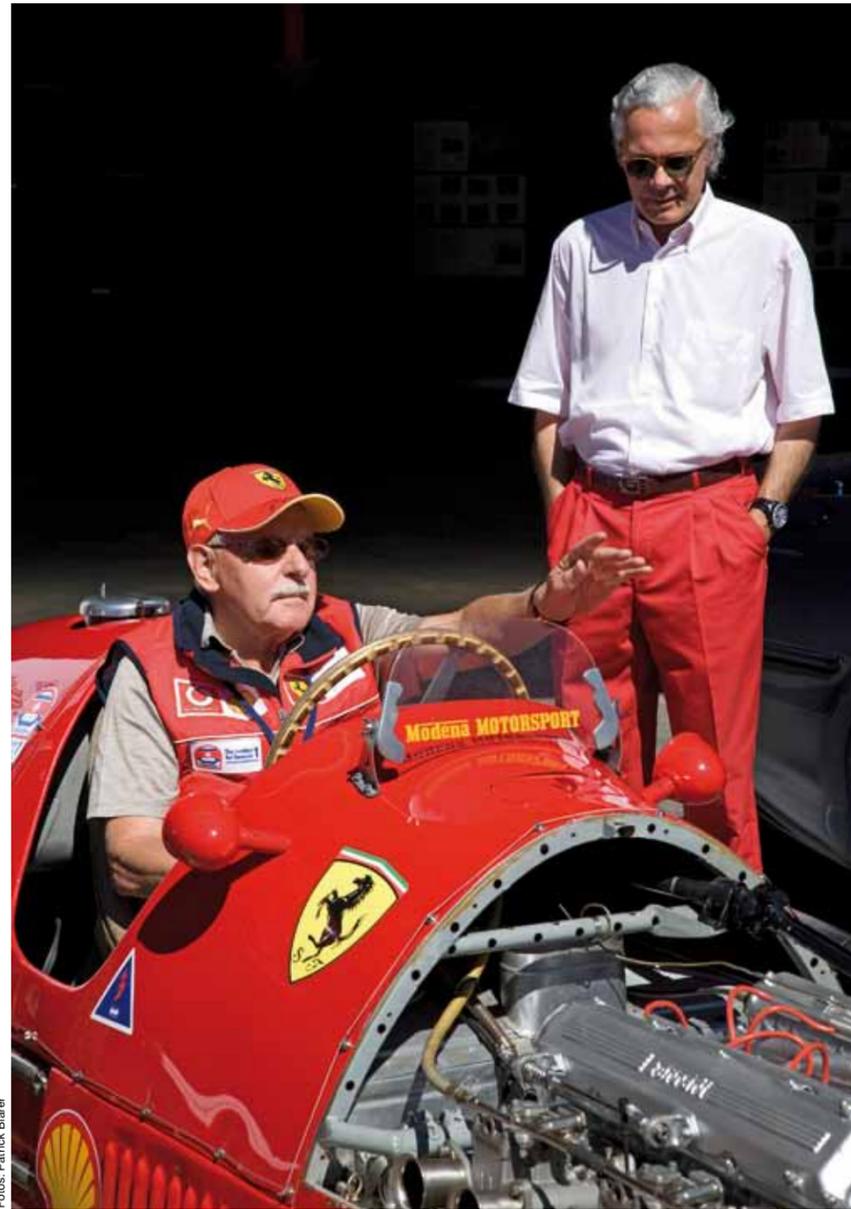


halb musste die Grenze dieses Jahr tiefer angesetzt werden.“ Das BCCM hat sich in nur 15 Jahren im historischen Classic-Kalender als feste Größe etabliert. Es ist ein elegantes Highlight für Freunde klassischer Automobile aus Großbritannien geworden. Auch dank der einmaligen Kulisse: Das BCCM vereint Eleganz und Klasse in der atemberaubenden Graubündner Alpenwelt und dem kosmopolitischen Flair von St. Moritz.

Das Engadin gilt als eines der schönsten Fleckchen Erde in Europa. Atemberaubendes Panorama, unvergessliche Bergpässe und einmalige Natur. Seit rund drei Jahren hat die Automobile-Passion hier auch einen neuen Akteur – den St. Moritz Automobile Club (SMAC). José Oliver hat den SMAC ins Leben gerufen. „Nachdem ich in den 70er und 80er Jahren den Aston Martin Owners’

Club geleitet hatte, kam jemand, der mit meiner Führung und Organisation in jener Zeit offenbar zufrieden war und brachte mich auf die Idee, wieder etwas mit Autos zu machen.“ Seit seiner Jugend und nach mindestens 50 Autos jeder Couleur, Herkunft und Jahrgänge ist José Selfmade-Spezialist auf diesem Gebiet. Er restaurierte einige Wagen selbst, fuhr verschiedene Rennen und brachte sich die Kenntnisse, im wahrsten Sinne des Wortes, auto-didaktisch bei. Heute hat der St. Moritz Automobile Club rund 90 internationale Mitglieder, darunter zahlreiche bekannte Unternehmer aus dem In- und Ausland, und einige bekannte Namen aus der Automobile-Szene wie Dr. Ulrich Bez, CEO Aston Martin oder Lord March, der mit seinen Goodwood-Veranstaltungen im eigenen herrlichen Park jedes Jahr denkwürdige, weltberühmte Anlässe organisiert. Für José Oliver stand bei der Frage danach, wie

Fotos auf dieser Seite : swiss-image.ch - Andy Mettler



Fotos: Patrick Blarer

Bild oben (stehend): José Oliver, Präsident des St. Moritz Automobile Clubs.



der Club organisiert und was er leisten sollte, vor allem eins im Vordergrund: „Die gemeinsame Freude an besonderen Automobilen zu teilen und hierfür eine elegante aber dennoch easy-going Atmosphäre zu schaffen. Dabei sollen Lebensfreude und -art sowie eine große Prise Humor nicht fehlen.“ Tatsächlich beschäftigt sich der St. Moritz Automobile Club nicht etwa nur mit Oldtimern. „Was ich von Anfang an plante – und dies macht den Club vielleicht tatsächlich auf gewisse Weise einzigartig – ist bewusst kein Marken- oder Oldtimer-Club zu sein, sondern allen faszinierenden Automobilen und deren Besitzern ein sympathisches, vielleicht elegantes Umfeld zu bieten. Dabei lege ich von Anfang an großen Wert auf ein internationales und kosmopolitisches Ambiente.“ Und noch ein Detail macht den St. Moritz Automobile Club zu etwas Besonderem. Wie



der Flugplatz Samedan/St. Moritz ist er der höchstgelegene Europas. Aber auch hier gibt José Oliver mit dem für ihn charakteristischen Understatement eines Gentleman zu bedenken: „Mit demjenigen in Mexico können wir uns aber leider nicht messen...“ Als einziger Club durfte der SMAC bereits wiederholt am herrlichen Concorso d'Eleganza Villa d'Este der BMW-Group im April teilnehmen. Mitte Mai fuhren die Mitglieder die „selbst gestrickte“ Bodensee-Rallye und feiern am 4. Juli bereits zum 3. Mal die Engiadina Classics, bei der sich auf dem Flugplatz Samedan/St. Moritz bis zu 40 historische Flugzeuge und zahlreiche automobiler Raritäten aller Marken und Jahrgänge treffen. Letztes Jahr sahen rund 7.000 begeisterte Zuschauer unter schönstem Engadiner-Himmel die Engiadina Classics. José Oliver: „Dieses Jahr werden wieder einige Einzelstücke und Rennwagen sowie zahlreiche Old- und Youngtimer erwartet.“ Im Oktober starten die Mitglieder des Automobile Clubs die ebenfalls selbst organisierte Rallye „From Polo Bar to Harry's Bar“ (von St. Moritz nach Venedig). „Außerdem trifft sich der Club alljährlich im Herbst zu einem genialen Jazz-Abend im „Kindli“, Zürich, an welchem sich etwa 80 Damen und Herren einer exzellenten Jazz-Band (Charly Antolini, Drummer) und einem feinen Dinner erfreuen.“ Für die Zukunft des St. Moritz Automobile Clubs haben José Oliver und seine mobilen Kollegen klare Perspektiven vor Augen. Gesundes qualitatives Wachstum ohne jegliche Hatz, lautet die Devise. Gerne möchte man in Zukunft Synergien mit befreundeten Clubs oder Organisationen im In- und Ausland weiter ausbauen. José: „Eine maximale Mitgliederzahl gibt es zwar in Gedanken, die steht aktuell aber noch nicht im Raum.“ Und welches sind seine ganz persönlichen Lieblingsrouten im Automobile? „Der Ofenpass nach Müstair und dann über den Umbrail nach Italien sind umwerfend. Fahrerisch, landschaftlich, kulturell. Auch der Bernina-Pass lässt jedes Herz höher schlagen. Selber nehme ich – da ich alles selber organisiere – an allen unseren eigenen Anlässen teil. Wenn es die Zeit erlaubt, und eine interessante Einladung vorliegt, versuchen meine Frau und ich auch an Fremdanlässen teilzunehmen.“

Weitere Informationen über den St. Moritz Automobile Club finden Sie im Internet unter www.stmoritz-automobileclub.com



Das Engadin und St. Moritz haben sich in den vergangenen Jahren zu einer der eleganten Adressen im europäischen Automobilsport entwickelt. Nicht zuletzt die landschaftliche Kulisse der Region macht die Engadiner Meetings zu einem Publikumsmagneten weit über die Schweiz hinaus.

Foto: svjg, image.ch, Henry Steinleppner

Jetzt einsteigen!
Die erste Ausgabe von **cars^{xo}**
erscheint im Spätsommer 2010.



Im Fokus des Genies René Staud – automobilistischer Fotograf aus Leonberg **Mythischer Kurs** Klassiker auf der Nordschleife – Premiere der »24h-Classic« **Aspern Classic 500** Oldtimer meets Polo – ein Unikum **St. Moritz** 80 Jahre Automobilkultur auf dem Dach Europas



#01 Klassiker
Automobile
Lebensart



Classic Sternstunden: die Saison 2010, die spannendsten Autos und erfolgreichsten Fahrer, die besten Strecken und eindrucksvollsten Events

Fotostrecke: Die „Silberpfeile“ zurück auf dem Nürburgring

Serie: richtig bewerten, richtig kaufen – k.o. Kriterien und das Gefühl fürs entscheidende Detail

Insider: legendäre Bastler und ihre Schmuckstücke

Collector: Sammler und automobile Passionisten – eine Frage der Strategie, eine Frage des Glücks, eine Frage der Ehre

Termine 2009

Die legendärsten, spektakulärsten, aufregendsten und interessantesten Veranstaltungen für historische Automobile – zum Mitmachen, Zuschauen und Staunen.



02.-05. JULI 2009
SILVRETTA CLASSIC

Montafon, Österreich
Traumhafte Fahrzeuge vor malerischer Alpenkulisse. Definitiv eine Rallye der besonderen Art. Panoramablick garantiert!
www.silvretta-classic.de

10.-12. JULI 2009
33. INT. OLDTIMER-MEETING BADEN-BADEN

Baden-Baden, Kurgarten
Wohl kaum eine Stadt kann mit mehr geschichtsträchtigem Prestige aufwarten als Baden-Baden. Die Mischung aus Automobilen und Lebensstil stimmt.
www.oldtimer-meeting.de



07.-09. AUGUST 2009
AVD OLDTIMER GRAND PRIX VINTAGE NÜRBURGRING

Nürburgring Nord- und Südschleife + Grand-Prix-Kurs
Bestaunen Sie historische Rennfahrzeuge auf traditionsreichem Asphalt. Herstellerpräsen-

tationen, Fahrerinterviews und Pitwalk runden das Erlebnis ab. Mehr als 150 historische Fahrzeuge befahren Nord- und Südschleife. Die Fahrer sind stilecht im originalgetreuen Fahrerlager untergebracht.
www.vintage-nuerburgring.de
www.ogpracing.de



13.-15. AUGUST 2009
SACHSEN CLASSIC

Sachsen
Old- und Youngtimer fahren gemeinsam durch Sachsens herrliche Landschaft. Finaler Höhepunkt ist eine Fahrt durch die Kulturstadt Dresden.
www.sachsen-classic.de



22. AUGUST 2009
ROEMRYKE BERGE – 75 MEILEN „DURCH DAS BERGISCHE LAND“

Kürten
Tagsüber sitzt man hier bequem im Oldtimer und lässt am Abend bei rustikalem Buffet mit gleichgesinnten Liebhabern das Erlebte Revue passieren.
www.roemrykeberge.de



29. AUGUST 2009
ADAC SALZBURGRING CLASSIC „SOUND OF SPEED“

Salzburgring
Rasantes Tempo und Rennsport gehören zusammen wie Österreich und Berglandschaft. Hier kann man beides genießen.
www.salzburgring.de



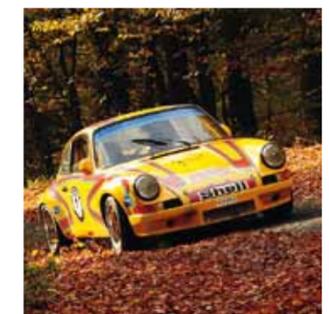
25.-27. SEPTEMBER 2009
SCHLOSS BENSBERG CLASSICS

Grand Hotel Schloss Bensberg Bergisch Gladbach
Vor einem der größten und schönsten europäischen Barockschlösser trifft herrschaftliches Ambiente auf rollende Eleganz. Ein Hochgenuss.
www.sbc2009.de



25.-27. SEPTEMBER 2009
INT. ADAC EIFELRENNEN NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Nürburgring Nordschleife
Eine Reise durch nahezu alle Rennklassen und -epochen, die zum Staunen anregt. Auch neben der Strecke lädt das Motorsportevent zum Verweilen ein.
www.adac-eifelrennen.de



01.-03. OKTOBER 2009
EIFEL-KLASSIK 500 KILOMETER EIFEL UND ARDENNEN

Nürburgring
Antikes Blech, Benzingeruch und quietschende Reifen. Ein Rallye Event in der Eifel, das keine Charakteristik historischen Fahrspaßes auslöst.
Telefon: 02207-5044-5045



Karibische Bunnies

Zigarre mit Bunny? Playboy-Zigarren per Hand gerollt für diejenigen Raucher, die sich einen vollmundigen Zigarrenenuss wünschen. Tabakwaren de Luxe – drei Mal in Hamburg.



Bis ins Paradies sind es manchmal nur ein paar wenige Schritte. Zumindest gilt das für einen Aficionado, der gerade durch die Hamburger Innenstadt spaziert. Große Bleichen Nummer Sechsdreißig und Jungfernstieg Nummer Sechszwanzig heißen die Adressen der qualmenden Glückseligkeit. Hier sitzt die Tabacalera. Zwei Top-Fachgeschäfte in der Hamburger Innenstadt. Das Sortiment ist üppig, exklusiv und hat den Klang karibischer Kostbarkeiten. Dominikanische Arturo Fuentes, Ashtons, Laura Chavins und Santa Damianas reihen sich hier an Cohibas und Montecristos aus Cuba, Flor de Selvas und Flor de Copans aus Honduras. Doch nicht nur in Sichtweite der Binnenalster sind die Tabakspezialisten erreichbar. Auch im Elbe Einkaufszentrum ist die Tabacalera vertreten. So international wie Namen und Sortiment sind auch die Kunden.

Über die Jahre hinweg hat sich die Klientel der Zigarrenraucher gewandelt, bemerken die Inhaber der Tabacalera. Während sich früher an hanseatischem Anzug und handgenähten Schuhen sehr präzise vermuten ließ, was des Kunden Begehren sein würde, ist das heute alles andere als einfach. Die Zahl der Zigarrenraucher hat deutlich zugenommen. Und zwar quer durch die ganze Gesellschaft. Auch weibliche Aficionados zählen zunehmend zu den Kunden. Für die dürften die neuen Playboy-Zigarren des Hauses vielleicht nicht die allererste Wahl sein. Für alle anderen schon: Die reichhaltigen Zigarren werden sorgfältig in der berühmten Tabacalera de Garcia in der Dominikanischen Republik unter Verwendung allerbesten Tabaksorten von Hand gefertigt. Das Deck-

Tabacalera Geschäfte:

Hanse-Viertel
Große Bleichen 36
20354 Hamburg

Hamburger Hof
Jungfernstieg 26
20354 Hamburg

Elbe Einkaufszentrum
(bei Pfeifen Timm)
Osdorfer Landstr. 131
22609 Hamburg

blatt stammt aus Ecuador, das Umblatt ist ein Connecticut Broadleaf und die Einlage kommt aus der Dominikanischen Republik, Nicaragua und Peru.

Die Playboy Churchill ist ein elegantes, mittelkräftiges Churchill-Format mit blumigen Untertönen und einer samtigen, sanften, aber kompakten Geschmackspalette mit Kräutler-, Zedernholz- und Schokoladennoten sowie einer diskreten Würze im Rauchverlauf. Die mittelkräftige Zigarre Playboy Robusto verfügt über ein sehr gutes Zug- und Brandverhalten. Sie beginnt mit samtigen Kräuter- und Zedernholznoten in einem komplexen Gesamtgeschmack. Ein Hauch von Natur süßer Würze im ansonsten eher sanften Kontext rundet den Geschmack hervorragend ab. ◦



Das König der Spiele.
König Pilsener ist Exklusivpartner
bei den Aspern Classic 500.

König Pilsener

DAS KÖNIG DER BIERE

*Es sind Details,
die auf Stilfragen die
Antworten liefern.*



Berlin Düsseldorf Frankfurt Hamburg München Nürnberg · Basel Bern Davos Genf Interlaken
Lausanne Locarno Lugano Luzern St. Gallen St. Moritz Zermatt Zürich · Wien · www.bucherer.com

BUCHERER

Für die schönsten Momente im Leben. Seit 1888.