

■ REPORTAGE 4. Bodensee-Klassik



Hoch-Gefühle

Vom Bodensee bis hoch in die Allgäuer Alpen, zwischen lauter schönen Autos und entspannten Leuten: Wer die vierte Bodensee-Klassik nicht erlebt hat, hat viel verpasst. Lesen Sie, wie's war





Gemütlich bis supersportlich, günstig bis unbezahlbar: 1. 400-P5-Rennwagen Ford GT40, von 1969, im Team ZF; 2. Mercedes 220 Sb „Große Flosse“, von 1960, im Team Württembergische; 3. Prototyp Mercedes C 111, von 1970, im Team ZF; 4. Opel Commodore B, von 1977, im Team Apollo Vredestein

Christian Frank hat einen VW Käfer und einen VW T1 Bus in der Garage, einen Cadillac de Ville, einen Triumph TR6 und einen Fiat X1/9. Alles besondere Autos, aber nichts gegen den Wagen, mit dem er zur Bodensee-Klassik angereist ist: Willys M201, Baujahr 1961, das ist der französische Nachbau des Weltkriegsjeeps der Amerikaner. Zur olivgrünen Lackierung hat sich Frank einen

Flecktarnanzug besorgt und einen Schnauzbart stehen lassen. „Der Fahrer muss zum Auto passen“, sagt er. Logisch, dass Frank und seine Beifahrerin Thongplew Banpao, genannt „Bumm“, auch noch in der Sanduhrklasse starten: nur mechanische Stoppuhren, keine digitalen Hilfsmittel.

So ist das auf der Bodensee-Klassik, der großen Oldtimer- und Youngtimer-Rallye von AUTO BILD KLASSIK im Sü-

den: Jedes Jahr im Mai kommen dort knapp 180 Teams zusammen, auch, aber bei Weitem nicht nur, um Auto zu fahren. Es geht um Balsam für die Augen, um schöne Strecken, tolles Publikum, um die erste richtig warme Sonne des Jahres, sensationelle Landschaften und sehr spezielle sportliche Herausforderungen am Steuer so seltener wie schöner Autos. Kurz: um ein Gesamt-Kunstwerk für

Liebhaber des Klassisch-Schönen.

Schon zum vierten Mal fand die Veranstaltung in diesem Jahr statt: 549 Kilometer Strecke verteilt über drei Tage, eine Rundfahrt diesmal quer durch die gesamte westliche Bodenseeregion mit Stationen in Ravensburg, Lindau und Krumbach in Österreich.

Mit dabei rare Modelle aus fast allen Epochen: einer von nur sieben gebauten Ford ▶

FOTOS: U. SCHWAB (2), ZF (1), WÜRTTEMBERGISCHE (2), ADAC (3), M. HENNINGSEN



Der Berg ruft, und Commodore A Coupé, Corvette C3, 300 S und XK120 erklimmen den Hochtannbergpass

REPORTAGE

GT40 von 1969, ein Mercedes C 111-Prototyp von 1970; die beiden hatte der Automobil-Zulieferer ZF zum 100-jährigen Firmenjubiläum mitgebracht. Dazu kamen Marmon Roosevelt Cabrio Racer von 1929, Wanderer W25 von 37, Bentley Mk VI von 51, Austin-Healey 3000 Mk II von 62, Chevrolet Camaro von 67, Saab 96 von 71, Trabant 601 Universal von 76, Treser TR1 Cup von 88, Coupé Fiat von 94. Und dazu Porsche 356 und 911, Ferrari 308 und 330, Mercedes Flügeltürer und Pagode, Ford Capri und eine beeindruckende Armada von Opel Kapitän, Admiral und Diplomat. 463 600 cm³ Hubraum und 24 800 PS – das sind zwei Daten des gemeldeten Starterfeldes, wenn man alle Autos zusammenrechnet.

Das alles war unterwegs, um Privat- und Prominenten-Teams rund um die Ex-Rennfahrer Ellen Lohr und Joachim Winkelhock, die Schauspieler Tim Wilde und Gesine Cukrowski und die Konzernchefs Karl-Thomas Neumann (Opel) und Stefan Sommer (ZF) über die Strecke zu bringen.

Das alles, und natürlich Christian Frank und „Bumm“ mit ihren mechanischen Stoppuhren im olivgrünen Willys M201. Überraschen- ►



Mit dumpfen Grollen aus zwei dünnen Endröhren walzt der Ford GT40 über den Asphalt, während die Sonne durchbricht



Christian Frank aus Maulbronn trägt Flecktarn – aber die militärisch knappen Anweisungen im 1961er Willys M201 gibt seine Kopilotin Thongplew Banpao, die aus Thailand stammt. Thongwer, Thongwie? „Nenn mich einfach Bumm“





Die besten Tweets

Die Reporter von AUTO BILD KLASSIK haben fleißig von der Rallye getwittert – bei twitter.com finden Sie alles unter dem Suchbegriff #BKLive. Die schönsten Beiträge:

BERG UND TALBOT

@clausenchris:
Die ersten Teilnehmer reisen an. Hier die Startnummer 2, Talbot 90 AV, Baujahr 1933. Gesehen auf der A 7.



DIPLOMATENFARBE

@steigererst:
Groß-Opel in Pistazie. Ich bin auf Distanz zu Leasing Silber.



SCHWINGEN IN WANGEN

@steigererst:
Der Himmel über #Wangen – und ein Stückchen C 111-Flügeltür. Was für ein wunderbarer Tag!



DER IM RICHTIGEN WINKEL HOCKT

@BurkhardKnopke:
Die Straße ist frei, und Jockel macht schon wieder sein schnelles Gesicht ... #Winkelhock



GRAMMELSCHMALZ, GOTT ERHALT'S

@BurkhardKnopke:
Mittagspause auf dem Diedamskopf: Die Bergbahn endet 2020 Meter überm Cholesterinspiegel



FOTOS: PRIVAT (3), M. HEIMANN (2), S. KRÜGER, 2F. FRIEDRICHSHAFEN AG/GUDRUN MÜSCHALLA

Jetzt konzentrieren: über den Druckschlauch fahren, Stoppuhr drücken – und dann links oder rechts?



de Ansage eines unverhofft neben ihnen am Fahrbahnrand stehenden Rallye-Organisators in Warnweste: „Achtung! Jetzt kommt eine supergeheime Wertungsprüfung.“

Mit den Oldtimer-Rallies ist es nämlich so eine Sache. Weil weder die alten Autos noch die öffentlichen Straßen für Vollgasfahrten gedacht sind, gilt stets das Motto „Reisen statt rasen“. Die Rallye-Teilnehmer fahren zwar auf kurzen Teilstü-

cken gegen die Uhr, aber nicht der Schnellste gewinnt, sondern derjenige, der auf einer vorgegebenen Strecke exakt eine vorgegebene Zeit einhält. Das können sieben Sekunden für 20 Meter sein oder 22:38 Minuten für 6,17 Kilometer.

Die Strecken sind immerhin markiert, aber die Zeiten muss der Beifahrer selbst messen, und der Fahrer muss genau danach fahren. Der Beifahrer gibt deshalb die Richtung vor und

zählt laut die Sekunden, der Fahrer schätzt ständig verbleibende Strecke und nötige Geschwindigkeit. Wer das wie gut macht, wird mit supergenauen Lichtschranken gemessen oder mit Druckschläuchen, über die die Autos rollen.

Weil das aber noch zu einfach wäre, muss innerhalb der gemessenen Strecken oft noch um Kurven gefahren oder abgebogen werden, oder das Team muss eine zweite, kürze-

re Messstrecke innerhalb der längeren Messstrecke fahren. Manchmal taucht die Ziel-Lichtschranke plötzlich hinter einer Kuppe auf, die sie bis zuletzt verdeckt hat. Anhalten in der Wertungsprüfung ist zum Teil verboten. Die Unterschiede zwischen den Teams betragen trotzdem nur Hundertstel-sekunden.

Und weil Apps auf Smartphones und Tablet-Computern inzwischen sehr genaue Fahr-



Parade der dicken Opel:
Das 1967er Diplomat A Coupé bollert vorneweg, ihm folgen ein 66er Coupé, ein 76er Diplomat B, ein 69er Kapitän B, ein 66er Admiral A und ein 67er Kapitän A - bis auf den Kapitän B. Alles V8

Anweisungen geben können, gibt es eben: „supergeheime“ Wertungsprüfungen. „Bumm“ bekommt ein DIN-A6-Pappkärtchen in den Willys gereicht, Aufschrift „9 Sekunden“ und „100 Meter“, keine Zeit mehr, irgendetwas zu programmieren, schon gar nicht für die, die mit einer Armada von elektronischen Hilfsmitteln am Armaturenbrett starten. Unmittelbar vor dem Jeep taucht die erste Lichtschranke

auf, dann geht es in eine Kurve, an deren Ende die zweite steht. Mit Schwung drüber, „Bumm“ startet die Stoppuhr, als der Willys die Lichtschranke durchbricht, zählt laut die Sekunden, Christian Frank gibt mehr Gas, der Motor wird laut, das Differenzial jault, der Willys legt sich in die Kurve. Frank peilt die zweite Lichtschranke an und kommt gerade in dem Moment dort an, als „Bumm“ neben ihm „neun“ ►

FOTOS: S. KRIEGER (2), U. SONNITAG (3)



Lässig schippern Marcel Hardelt und sein Vater Christoph durch die Apfelblüte. Cowboyhüte schützen sie vor Sonne, der Cadillac De Ville vor Stress



Perfekter Feierabend: Arbeiter bei ZF lassen Raritäten wie den Skoda 100 MB Rally von 1967 an sich vorbeiziehen

Hinter den Kulissen

■ Mehr als hundert gute Seelen kümmern sich während der Bodensee-Klassik um die Teilnehmer - Gastronomie nicht eingerechnet. Das Rallyebüro hält alle Orga-Fäden in der Hand; die Firmen Plusrallye, Zander Motorsport und Team Pongratz betreuen den sportlichen Teil; das Festspielhaus Bregenz richtet die festliche Abschlussgala aus. Der DEKRA checkt jedes Teilnehmerauto vorm Start, der ADAC leistet Pannenhilfe. Und die Redaktion berichtet analog und digital von der Rallye mit Redakteuren, Fotografen und Filmteams.



Die Ladys vom Rallyebüro haben für jeden Teilnehmer ein Lächeln und ein offenes Ohr



Durst ist schlimmer als Heimweh - deshalb lässt das Festspielhaus Bregenz niemanden dürsten



Das Kamerateam von AUTO BILD TV dreht den lustigen Rallyefilm - siehe www.bodensee-klassik.de



Startnummer 1 Mit 86 immer noch jung und frisch

Er ist nach dem US-Präsidenten benannt, und es gibt von ihm nur noch rund zehn Exemplare auf der Welt: der Marmon Roosevelt Cabrio Racer von 1929. Seit anderthalb Jahren sind Stefan Jochum und seine Frau Ulrike aus Lech in Österreich Besitzer des 86 PS starken Renners, der zufällig jetzt 86 Jahre alt ist. Besonders lieben sie den Sound und die Optik des Acht-

zylinders, der allerhand Eigenheiten aufweist: „Im Stadtverkehr und in den Bergen wird er ziemlich schnell warm – deshalb haben wir immer eine Wasserflasche in der Ledertasche am Ersatzrad dabei und halten Ausschau nach Bächen am Straßenrand“, sagt Ulrike Jochum. Sie ist zum ersten Mal auf einer Rallye als Kopilotin dabei – und genießt es.



Startnummer 12 Der heißeste Ofen des Bodensees

Den hatten mal alle Jungs als Supertrumpf im Autoquartett: Obwohl der Mercedes C 111 nie in Serie gebaut wurde, gehört er im Starterfeld zu den Autos mit dem höchsten Boaaah-guck-mal-da-Wert. Einer der meistgehörten Sätze für Rennfahrerin Ellen Lohr und AUTO BILD-Mann Christian Steiger: „Der klingt gar nicht nach Wankel!“ Stimmt – denn statt des Vierschei-

ben-Kreisläufers mit 350 PS grummelt hinten drin ein braver 3,5-Liter-V8 mit 200 PS. Der Racer ist im Alter zum Cruiser geworden, aber ein heißes Gerät ist der Super-Benz von 1970 immer noch: Trotz serienmäßiger Klimaanlage herrschen innendrin Backofen-Temperaturen. Aber so was Banales wie Be- und Entlüftung hat im Autoquartett nie gezählt.



sagt. Ergebnis? Könnte gepasst haben, aber das wissen die beiden noch nicht.

Sie sind ja ohnehin nicht hier, um den Gesamtsieg zu holen. „Ich möchte die Zeit genießen, und wie geht das besser als mit meiner Frau in einem Oldtimer?“, fragt Frank. „Bumm“ und Frank sind nicht nur ein Team, sondern zuallererst ein Paar.

Das ist typisch für die Bodensee-Klassik. Viele Teilnehmer sind privat hier: Paare wie Sylvia und Kurt Manina im



In Vorarlberger Tracht begrüßen die Metzler-Mädchen alle Teams, die Kleinste trägt Schappale-Krönchen

Honda NSX, die früher Rundstreckenrennen gefahren sind und es jetzt bei zwei bis drei Oldtimer-Rallyes pro Jahr ruhiger angehen lassen. Oder Ursula und Rainer Staudt im Rover 3500 P6, die tatsächlich die Portion Selbstironie mitbringen, die ihr Auto schon vermuten lässt. Väter und Söhne sind dabei wie Anton und Daniel Tasch im Citroën 2 CV Roadster, bei denen schon die halbe Familie in dem Auto geheiratet oder wenigstens Silberhochzeit gefeiert hat. Mutter mit Tochter

wie Evelyne und Sally Eberhart im BMW 700 Cabrio, die regelmäßig Fahrerwechsel machen und blendende Laune verbreiten. Onkel mit Nichten wie Peter Heidegger und „Caro“, die zum ersten Mal zusammen fahren und feststellen, dass sie sich im Auto bestens ergänzen. Freunde mit Freunden wie Peter Stanko und Horst Günther, deren Simca 1307 S so ruhig, sympathisch und gut erhalten daherkommt wie sie selbst.

Für sie alle ist die Rallye Entspannung mit gelegent-

AUS DEM STARTERFELD



Vor dem Start müssen die Teilnehmer zur technischen Abnahme beim DEKRA-Team. Wie nicht anders zu erwarten, bestehen alle Fahrzeuge den Kurz-Check



5 Auch mit 86 Jahren ist der Citroën AC4 von Peter Preis und Ehefrau Gerhild noch gut in Schuss und meistert selbst die Berg-etappen ohne Murren



9 Im Wanderer W25 von 1937 schafften Udo und Peter Feser aus Schwabach einen hervorragenden zweiten Platz in der Klasse 1 für Fahrzeuge bis Baujahr 1939



45 Das einzige Damen-team im Feld sind Sally Eberhart aus Aadorf in der Schweiz und ihre Mutter Evelyne im BMW 700 Cabriolet von 1962



127 Ist der niedlich! Alexander und Corinna Koch aus Stuttgart dürfen sich in ihrem British Leyland Mini Van über viele anerkennende Blicke freuen



Wangen im Allgäu begrüßt seine Gäste mit Käsehäppchen – Jörg Kaffanke im Porsche 911 freut's



Wer nicht aufpasst, verpasst die überraschende Durchfahrtskontrolle und kassiert Strafpunkte



Chillen in Wangen: Schlaue Zuschauer sichern sich früh die besten Plätze im Straßencafé – Oldies zum Greifen nah



Zwischen Spielplatz und Friedhof führt die Dorfstraße von Bexos im Bregenzer Wald – ausnahmsweise als Rallyestrecke

Startnummer 27



Dem Trabi geht die Luft aus

Es passiert kurz nach der Wende. Auf einer Geschäftsreise in Ostdeutschland fährt Wessi Frank Zipperlen zum ersten Mal einen Trabant und ist sofort fasziniert. Trotzdem gönnt sich der Stuttgarter erst 2004 einen hellblauen 601 Universal zum 40. Geburtstag. Das Besondere an seinem Trabi: Sein Wartburg-Schiebedach hat sich der Legende nach ein Direktor der Trabant-Produktionswerk einbauen lassen. Leider kommen Zipperlen und sein Beifahrer Andreas Urbanetz als Team Württembergische nicht allzu weit im PS-schwächsten Auto der BKL. Schon nach 50 Kilometern geht einem Reifen die Luft aus, kurz darauf auch noch

dem zweiten. Weil sie nur einen Reifen reparieren können, verzichten sie auf die letzten beiden Etappen, aber nicht auf den Diedamskopf. Zu Fuß laufen sie bis zur Mittelstation. „Nächstes Mal nehmen wir Wanderstöcke mit – oder einen Anhänger voller Reifen.“



FOTOS: M. HEIMBACH (1), S. KRIEGER (7), U. SONNTAG (2), ZF FRIEDRICHSHAFEN AG/GUDRUN MÜSCHALLA

Sehen Sie mehr!

■ Hunderte Fotos von der Bodensee-Klassik 2015 können Sie hier anschauen und – für private Zwecke – sogar herunterladen: www.autobild.de/bkl-fotos. Ein zauberhaftes Video von der Rallye sehen Sie unter www.bodensee-klassik.de – viel Spaß!



149 Die Anleitung für den Umbau einer Ente zum Roadster stand einst in AUTO BILD, das Ergebnis steht am Bodensee und gehört dem Team Tasch



156 Klaus und Dorte Hartjen freuen sich über ihren unter allen Abonnenten verlostten Startplatz, die Zuschauer über ihren seltenen Treser TR 1 Cup-Version



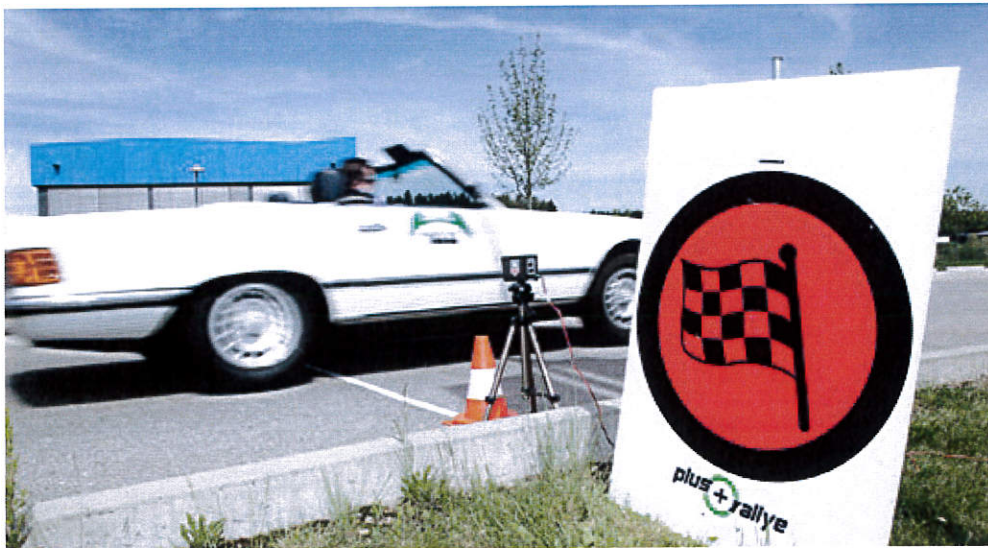
44 Oft fotografiert wird der blaue 1962er Opel Kapitän P 2.6, mit dem Stefan Wulff und Philipp Neumann aus Hamburg auf die Reise gehen



174 Für den guten Zweck ersteigerte Miro Preuß eine Elysee-Uhr und einen BKL-Startplatz bei „Ein Herz für Kinder“. Er kommt im Audi Coupé GT SE, Baujahr 1983



25 Im BMW 3.0 CS von 1973 gehen Hartmut Bader und Markus Naser für die Württembergische an den Start und landen auf Platz 23 im Gesamtklassement



Achtung, Wertungsprüfung! Es geht darum, eine Strecke zwischen zwei Lichtschranken möglichst auf die Hundertstelsekunde genau zu durchfahren. Der Beifahrer stoppt die Zeit und zählt laut runter



Flügeltritt trifft Tragfläche: Mercedes 300 SL unterm Senkrechstarter Do 31 am Dornier-Museum Friedrichshafen

Lack trifft Leder: Die Sonax-Hostess gibt jedem Teilnehmerteam einen Korb voller Pflegemittel



licher Möglichkeit zum Leistungssport. Denn die Wertungsprüfungen kann, wer will, durchaus ernst nehmen. Nicht umsonst hatte der Sportliche Leiter der Bodensee-Klassik, Peter Göbel, beim Fahrer-Briefing vor Beginn der Veranstaltung gewarnt: „Streiten Sie nicht mit Ihrem Beifahrer. Der Beifahrer hat recht.“ War dann auf der Rallye

tatsächlich nirgendwo ein Problem.

Natürlich werden auf der Bodensee-Klassik auch gute Geschäfte gemacht: Sponsoren wie Opel und ZF, Vredestein und die Württembergische sind nicht umsonst dabei; auch der ADAC, Elysee Uhren, Sonax, das Kraftfahrzeuggewerbe und die Kongresskultur begrenzt mit dem zentralen

Rallye-Ort sind hier ihren Zielgruppen ganz nah.

Christian Frank aus dem Willys weiß das Ambiente auch zu schätzen. Sein Betrieb schweift überall auf der Welt mit Laser-Technik. „Einmal im Jahr treffe ich mich mit meinen Betriebsleitern aus dem Ausland“, sagt er. „In diesem Jahr habe ich das Treffen auf die Tage nach der Rallye

gelegt und stelle den Kollegen, die Lust haben teilzunehmen, meine Autos zur Verfügung.“ Die Bodensee-Klassik als Umfeld fürs Teambuilding – auch das geht problemlos.

Aber darum geht es bei der BKL natürlich nicht in erster Linie, in erster Linie geht es um Spaß! Und das gilt nicht nur auf der Strecke, sondern auch in den Pausen. Kleine ►



29 **Elegant** wie kaum ein anderes Team fahren Andrea und Pieter Wasmuth aus Hamburg vor: im Jaguar XK140 Fixed Head Coupé von 1956



53 **Gute Laune** verbreiten Moderatorin Maren Braun und Vize-Chefredakteur Frank B. Meyer im Herbie, der während der Fahrt die Haube öffnen kann



115 **Die achte Wertungsprüfung** gewinnen Christian Mathes von Bridgestone und Wolfgang Berghofer (B&M Marketing) im 1973er BMW 2002 tii



67 **Rennfahrer Joachim Winkelhock** bremsst auch für Tiere: hier für die Maus im Ravensburger Spielzeugland. Kopilot im Opel: autobild.de-Chef Burkhard Knopke



121 **Im BMW 3.0 S** mit Schiebedach freuen sich Michael Struve (l.) und Henning Hinze von AUTO BILD KLASSIK über das sonnige Wetter am Bodensee

Startnummer 11 Das stärkste Auto der Rallye



400 PS im Rücken haben Stefan Sommer (I.), Chef der ZF Friedrichshafen AG, und AUTO BILD-Chefredakteur Bernd Wieland in einer seltenen Straßenversion des Ford GT40: Rechtslenker, Fünfliter-V8, Baujahr 1969. Aus Anlass des 100-jährigen Firmenjubiläums hatte ZF den Boliden von Ford of Europe ausgeliehen. In dem roten Renner steckt das legendäre ZF-Getriebe 5 DS 25,

das auch im BMW M1, dem Maserati Bora und dem De Tomaso Pantera eingebaut ist. Nicht nur im Motorraum, auch im Cockpit des GT40 wird es nach kurzer Zeit sehr heiß. Deshalb öffnen Fahrer und Kopilot bei vielen Ampelstopps die Türen zum Lüften. Zwischendurch eine kleine Zwangspause: Das Kabel zwischen Zündschloss und Anlasser ist gebrochen.



Startnummer 69 Schauspielerin in Doppelrolle

Riesenspaß hat Gesine Cukrowski im Opel Kapitän A V8. „Die Bequemlichkeit ist ja wohl der Hammer. In den Sesseln sitzt man wie vorm Fernseher.“ Die ZDF-Schauspielerin überzeugt in ihrer Rolle als Beifahrerin von Patrick Munsch, Leiter der Opel Presse- und Markenkommunikation. Die Wertungsprüfungen findet die Berlinerin schwierig, aber auch lustig.

Nur der Ausfall einer Stoppuhr und die supergeheime Wertungsprüfung bringen sie kurzzeitig aus dem Konzept. Ihr Rallye-Highlight erlebt Gesine Cukrowski nach einem Rollentausch mit Patrick Munsch. Nach der vorletzten Wertungsprüfung übernimmt sie das Steuer und findet die abschließende Fahrt im großen Opel nach Bregenz sensationell.



Startnummer 165 Engel unter sich



Der 46 Jahre alte VW Käfer 1200 war eine Umstellung für Oliver und Adrian Drahosch aus Wien. Adrian, der Sohn, war so erschüttert über die fehlenden Sicherheitsgurte, dass dieses Detail unbedingt vor seiner Mutter geheim gehalten werden sollte. Das ist hiermit versprochen! Die hatte die beiden nämlich im vergleichsweise modernen Toyota Supra von 1990 in Wien losfahren sehen.

Den Youngtimer hatte Oliver, der Vater, zum 50. Geburtstag geschenkt bekommen. Leider kaputtlierte der Motor am zweiten Rallye-Tag. Lager Schaden, da konnte auch der ADAC nur noch großzügig mit einem Ersatz-Auto helfen.

Mit dem gewonnenen Vater und Sohn dann aber gleich mal eine Wertungsprüfung. Und der Toyota? Wird natürlich repariert. Adrian, dir wird verziehen werden.



FOTOS: S. KRIEGER (13), U. SONNATAG (4), M. HEIMBACH (2), WALTER TILMANN FÜR OPEL CLASSIC

72 Mit einem 1983er Corsa im Neuwagenzustand sind Christopher Clausen, Richard Holtz und Jonathan Blum von autobild.de bei der Bodensee-Klassik unterwegs

Der Sportliche Leiter Peter Göbel und seine Mitarbeiter haben wieder mal herrliche Strecken und 18 spannende Wertungsprüfungen ausgearbeitet

Lea Moreen Mader vom Orga-Team freut sich beim Gala-Abend darüber, dass nach monatelanger Vorbereitung bei der Rallye alles wie am Schnürchen läuft

Vanessa Stüdemann vom Orga-Team hat außer den nötigen Unterlagen und Antworten auf alle Fragen auch immer ein nettes Lächeln für die Teilnehmer parat

Rallyeleiter Fabian Lindner blickt beim Gala-Abend in zufriedene Gesichter und verkündet, dass die nächste BKL voraussichtlich vom 5. bis 7. Mai 2016 stattfindet



Startnummer 102 Der Rennfahrer auf neuen Wegen

Gleichmäßigkeit? Der Mann steht eigentlich auf Höchstgeschwindigkeit: Mike Rockenfeller und sein NSU TT, Baujahr 1971. Für den 31-Jährigen ist das Fahren einer Oldtimerrallye eine ganz neue Erfahrung. Zum ersten Mal ist er mit Beifahrer und Vater Helmut am Start. Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km/h? Bei seinem Sieg in Le Mans

hatte Rockenfeller im Audi R15 TDI eine Toppspeed von über 300. Und trotzdem – auf die Frage, ob Neuwagen oder Oldtimer, antwortet der Rennfahrer: „Immer der Oldtimer. Das Fahren, der Geruch – ich liebe alte Autos, habe selbst zwei Porsche aus den 80ern.“ Da spielt es für Rockenfeller am Ende auch keine Rolle, nur auf Platz 126 zu landen.



Startnummer 122 Das Rallyeteam im Mietwagen

Oldtimer sind sein zweites Standbein. Reifenhändler Rudi Maier aus Reutlingen vermietet Klassiker und handelt mit ihnen. Mit einem seiner 40 Klassiker gehen er und sein Mitarbeiter Toby Hirt fürs Team Apollo Vredestein an den Start: Sie fahren einen 1967er Ford Mustang Convertible. Außen und innen strahlt das Cabrio in Schwimmbad-Türkis

– der Lack ist laut Rudi Maier noch der erste. Ein 6,4-Liter-V8 verwöhnt die Ohren. Der Spaß steht bei Maier und Hirt im Vordergrund. Sie genießen Landschaft, Leute und die vielen einsamen Straßen der Rallye. Ihrer guten Laune können auch die vielen anspruchsvollen Wertungsprüfungen nichts anhaben. Am Ende freuen Sie sich über Platz 92.



Kostproben: Schon morgens stehen die Teilnehmer direkt am Bodensee-Ufer in Bregenz zwischen den traumhaften Autos, Sonnenbrille auf, denn hier am See ist um diese Jahreszeit schon Sommer. Bei den Durchfahrten in Wangen, Wilhelmsdorf oder Waldburg, Raggal, Rankwil oder Ravensburg werden Käse, Honig oder Häppchen ins Auto gereicht. In Ravensburg steht sogar die große orangefarbene Maus aus dem Fernsehen am Fahrzeugfenster und klimpert mit den Wimpern.

Für Tausende Zuschauer entlang der Strecke sind die Passagen zwar interessant, weil dort Streckensprecher Details zu den durchfahrenden Autos erklären. Viele sitzen aber auch in ihren Dörfern auf Logenplätzen: auf Campingstühlen an der Straße, ganze Freundeskreise grillen gemeinsam in Vorgärten, während die Autos vorbeifahren. Manch einer hat als i-Tüpfelchen seinen eigenen Oldtimer aus der Garage gerollt. Irgendwo steht das Gangster-Auto Citroën ►



Vom glitzernden Blau des Bodensees warten die 162 Klassiker im Parc fermé – vom Maybach SW 38 (vorn) bis zum Opel Corsa A (rotes Dach)



Streckensprecher Detlef Krehl unterhält die Zuschauer am Start und bei Ortsdurchfahrten mit den schönsten Anekdoten über die Autos und die Teams



142 Eine BKL ohne Reinhard Schade und Tina Gorschlüter von der Oldtimerspendenaktion? Undenkbbar! Diesmal fahren sie einen Alfa Romeo Spider von 1983



89 Schwarze Streifen wie auf der Haube könnten Arne Hopmann und Mira Siefken auch auf die Straße zaubern: Ihr 1969er Chevy Camaro SS hat 330 PS



90 Ursula Staudt und ihr Mann Rainer haben vollstes Vertrauen in ihren Rover 3500. Nach der Rallye fahren sie mit ihm noch zwei Wochen in den Urlaub



Eine Gewinnaktion lockt viele Besucher zur Roadshow von Apollo Vredestein. Der Reifenhersteller verlost am Ende des Jahres fünf Reifensätze

Traction Avant im Garten: offensichtlich mitten in der Restaurierung, aber zumindest so weit zusammengebaut, dass es die paar Meter aus der Garage herausgeschoben werden konnte. Ambitionierte Hobby-Fotografen warten auf Hügeln und Kurven im Niemandsland, wo kein Haus im Bildhintergrund stört.

In Bregenz kommt eine ältere Dame mit dem Fahrrad zum Gelände, auf dem die Oldtimer auf den Start warten. Sie sucht das Gespräch mit einem Käfer-Fahrer, dessen Auto sie an 30 gemeinsame Jahre mit ihrem Mann im Käfer erinnert. Nach seinem Tod hatte sie den Führerschein gemacht, sich aber nur in einen Daihatsu Cuore mit Automatik ►

Startnummer 130 Das überraschendste Auto der Rallye

Lange nicht gesehen! Vom Massenauto zum vergessenen Exoten: Wie heißt der noch gleich? Den Chrysler-Schriftzug auf der Haube, Simca-Technik darunter: Der Chrysler-Simca 1307 machte in seiner Bauzeit viel durch. Entwickelt unter US-Aktienmehrheit und mit französischer Technik, wurde der „Franzosen-Passat“ zum Alltagsauto, das an jeder Straßenecke stand. 1978 gingen die Markenrechte an Peugeot, die Baureihe wurde zum Talbot-Simca 1510 weiterentwickelt



und 1984 eingestellt. Dieses 68 PS starke Exemplar des 1307, Baujahr 1979, hat Besitzer Peter Stanko vor zwei Jahren aus Frankreich importiert. „Wir mussten den Wagen komplett neu aufbauen“, erzählt er. „Die Kotflügel waren durchgerostet.“ Für den ehemaligen Motorradfahrer Stanko war die Bodensee-Klassik eine Rallyepremiere, sein Kumpel Horst Günther navigierte. Die Redaktion verlieh dem Team den Sonderpreis für das überraschendste Auto der Rallye.



Heimspiel: Auf der ZF-Teststrecke starten ZF-Chef Stefan Sommer und AUTO BILD-Chefredakteur Bernd Wieland im Ford GT40 zur Wertungsprüfung



Immer einen Besuch wert ist das Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee. Auch die BKL ist hier Stammgast mit einer Wertungsprüfung auf dem Parkplatz



Das feuerrote Kaffee-mobil vom Kraftfahrzeuggewerbe vorsorgt die Teilnehmer unterwegs mit leckeren Heißgetränken im praktischen Thermobecher



26 Robert Faber und Karlheinz Feldmer vom Team Württembergische genießen die blühenden Landschaften im ahornengelben Mercedes 280 SLC



Schauspieler Tim Wilde („Tatort“) fährt zum ersten Mal eine Oldtimerrallye - und bringt als Kopilot das Opel Diplomat Coupé schon am ersten Tag auf Platz 9



85 Gemeinsame Rallyes sind Hans Medele und Christian Hegemer schon als junge Männer gefahren. Hier startet das Team Kfz-Gewerbe im Mercedes 280 SL



79 Ein paar Instrumente und die Scheibenwischer ihres Triumph GT6 fallen aus. Trotzdem kommt das Team Kongresskultur Bregenz sicher ins Ziel



Sportlich! Selbst den Radlerinnen im Allgäu fällt der Mercedes C 111 auf. Am Steuer: Rennfahrerin Ellen Lohr

FOTOS: S. KRIEGER (7), M. HEMBACH (4), U. SONNTAG (4), ZF FRIEDRICHSHAFEN AG/GUDRUN WISCHALLA (2)



Stark! Schlachtenbummler mit Moped-Oldtimern jubeln an der Strecke den Teams zu

Staubig! Am Automuseum Fritz B. Busch in Wolfegg fahren Milko Agueci und seine Frau Yvonne in ihrem 1994er Lancia Delta HF Integrale zur Durchfahrtkontrolle



Wasser von oben gibt es nur kurz am dritten Tag. Wasser von der Seite jeden Morgen, gestiftet von ZF und überreicht von den gut gelaunten Orga-Damen



28 Der von der Württembergischen verlorene Startplatz geht an Norbert Fielauf. Mit Andreas Grimm fährt er im Mercedes 280 CE der Oldtimerspendenaktion



41 Für Skoda Classic starten Jiri Baborsky und Vitezslav Kodym in einem Skoda Felicia Cabrio von 1961. Sie belegen am Ende einen guten Platz 20



137 Leopold Prinz von Bayern (r.) und Ralf Bielefeldt zählen die Minuten, bis sie nach der Gondelfahrt am Diedamskopf wieder im BMW M 535i starten können



Die neongelben Engel vom ADAC kümmern sich erstmals bei der Bodensee-Klassik um alle kleinen und großen Wehwehchen der teilnehmenden Fahrzeuge

Startnummer 146 Die Uhrmacher ohne Zeitprobleme

Und es stimmt wirklich – Zeit ist relativ: 1/100 Sekunde ist zwar ein Strafpunkt in der Rallyewertung – aber noch lange kein Grund für Reiner Seume aus Düsseldorf, Chef von Elysee Uhren, in übermäßige Hektik zu verfallen. Der Spaß steht im Vordergrund. Uhren-Experte Seume und seine Beifahrerin Angela Weskamp, unterwegs im Lancia Fulvia Coupé, Baujahr 1972, haben sich bewusst nicht in der Sanduhr-Klasse angemeldet. Reiner Seume: „Für meine Beifahrerin ist es die erste Rallye, da reicht die Herausforderung, mit einer normalen Digitaluhr zu stoppen, völlig aus.“ Eine gute Entscheidung, schließlich erreichen die beiden in bester Laune das Ziel in Bregenz. Platz 72, mit 2911 Fehlerpunkten. Tolles Ergebnis: Was ist denn bitte schon eine Strafzeit von einer halben Minute auf insgesamt 550 Kilometern und einer Gesamtfahrzeit von über 13 Stunden?



und nie mehr in den Käfer getraut. Den hat sie verkauft. „Es war eine schöne Zeit“, sagt sie noch, und: „Darf ich Ihnen zuschauen, wie Sie wegfahren?“ Die Tränen unterdrückt sie.

Und die Rallye? Gerät vor lauter Sonne und Spaß manchmal fast in den Hintergrund, aber nicht ganz. Irgendwann erfahren Christian Frank und „Bumm“ die Ergebnisse der insgesamt 18 Wertungsprüfungen, und auch das von den neun Sekunden in der Kurve, der „supergeheimen“ Prüfung. Die haben sie nämlich mit einer Punktlandung gewonnen. „Ich weiß nicht, wie das passieren konnte“, sagt Frank. „Jetzt brauchen wir erst mal was zu trinken.“



Hunderte Fans schöner Autos strömen bei Start und Ziel zum Platz am Festspielhaus Bregenz



Im Gewölbe der Adrian Manufaktur gibt es leckeres Mittagessen. Beim Gala-Abend begeistert Mentalist und Magier Danny Ocean (rechts) sein Publikum im Handumdrehen



64 Der Sonderpreis für den treffsichersten Stil geht an Kai Petermann und Tim Adler. Ihr Outfit passt bestens zum Rolls-Royce Silver Cloud Drophead Coupé



105 Als drittbestes Privatteam erhalten Jörn Rempel und Maren Hoffmann im Saab 96 viel Applaus und zwei wertvolle Elysee-Chronographen



32 Bei zehn Wertungsprüfungen in den Top Ten, zweimal ganz vorn – im Gesamtklassement Platz drei für Disa Nelson und Patrick Weber auf Mercedes 300 SL



94 Einen glänzenden zweiten Platz in der Gesamtwertung belegt das Team Sonax Classic: André Preiß und Bernd Volkens im 1970er Ford Capri 1600 GT



104 Erste wie im Vorjahr, nur mit vertauschten Rollen – Hanno Mayr und Fuzzy Kofler haben es einfach drauf. Diesmal in einem Lancia Fulvia Coupé von 1971



Aufwärts ist immer gut: Karl-Thomas Neumann hat den Power-Opel der 60er, Hans Hamer die langjährige Rallye-Erfahrung. Gemeinsam haben sie jede Menge Spaß beim Drehmoment-Surfen

Startnummer 66 Zwei Chefs und ein Diplomat

Zwei Chefs im Diplomat A Coupé – klappt sehr gut. AUTO BILD-Verlagsgeschäftsführer Hans H. Hamer gibt die Richtung vor, Opel-Chef Karl-Thomas Neumann sitzt am Steuer des grünen 5,4-Liter-Cruisers. Der stammt nicht aus dem gut bestückten Fundus von Opel Classic, sondern steht in Neumanns privater Garage: „Ich habe ihn kürzlich in Holland gekauft. Es ist meine zweite große Fahrt.“ Und ein ganz besonderes Diplomat Coupé ist es noch dazu: Nach dem Kauf fand Karl-Thomas Neumann heraus, dass er das letzte von 347 gebauten Exemplaren besitzt. Dem Charme des kantigen Kleinserien-Coupés mit Karmann-Karosserie verfiel der Opel-Chef im vergangenen Jahr,

als die Modellreihe den 50. Geburtstag feierte: „Ein Charakterauto mit großartigem Motor, damals 25 500 Mark teuer.“ Unter der Motorhaube im Tischtennisplatten-Format gurgelt der Corvette-V8 mit 230 PS. 200 Spitze, auf 100 in zehn Sekunden: Der Oberklasse-Opel kann also, wenn er will. Gaaanz cool, aber sehr entschieden. So sehen perfekte Chefwagen aus.



Einen einzigartigen Seeblick haben die Teams bei der Fahrt auf der Hafensperrmauer der Insel Lindau (links). Rechts: Hans Otto Meyer-Spelbrink stellt im schönen Wangen alle Autos der Rallye vor



Die Ergebnisse

■ Nach drei Tagen, fünf Etappen, 549 Kilometern und insgesamt 18 Wertungsprüfungen kommt es beim Gala-Abend im Festspielhaus Bregenz zur mit Spannung erwarteten Siegerehrung. Die Sanduhrklasse gewinnen Holger Hanle und Sabine Rommel im Ferrari 330 GT 2+2. Der Sonderpreis für den treffsichersten Stil

geht an die eleganten „Gentleman-Driver“ Kai Petermann und Tim Adler im offenen Rolls-Royce Silver Cloud. Den Sonderpreis für das überraschendste Fahrzeug bekommen Peter Stanko und Horst Günther für ihren Simca 1307 S. Die Top-Platzierten in der Gesamtwertung sehen Sie unten.



Hanno Mayr und Walter Kofler lassen sich von Elysee-Chef Reiner Seume die Funktionen ihrer gewonnenen Uhren erklären

Der Höhepunkt des Abends: Die Überreichung der Pokale und Sachpreise für die Besten in der Gesamtwertung. Frank B. Meyer von AUTO BILD KLASSIK, Orga-Leiter Fabian Lindner und Moderatorin Maren Braun (v. l. n. r.) freuen sich mit den Zweitplatzierten André Preiß und Bernd Volkens, den Siegern Hanno Mayr und Walter Kofler, dem drittbesten Privatteam Jörn Rempel und Maren Hoffmann sowie den Gesamt-Dritten Patrick Weber und Disa Nelson