

# *der*WAC

Die Jubiläumsausgabe



WÜRTTEMBERGISCHER  
AUTOMOBIL CLUB e.V.  
**AUTOMOBILE INSPIRATION**

Mit Vorworten von Schirmherrin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut, Winfried Kretschmann, Dr. Volker Wissing,  
Ola Källenius, Dr.-Ing. Markus Heyn, Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Frank Nopper





Liebe WAC-Mitglieder, liebe Freunde,

am 9. April 1899 haben die Autopioniere Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach und Robert Bosch den Königlich Württembergischen Automobilclub unter dem Protektorat S.M. König Wilhelm II. von Württemberg gegründet. Mit Stolz blicken wir nun auf eine 125-jährige Tradition zurück. Im Sinne der Gründungsväter und Wegbereiter des Automobils, ist der WAC seit jeher der Innovation verpflichtet. Wir sehen uns als Partner der individuellen Mobilität, die sowohl die aktuelle Struktur unserer europäischen Gesellschaft, als auch einen freien und modernen Lebensstil ermöglicht hat und auch in Zukunft ermöglichen wird. Dies zu erhalten sehen wir als unseren Auftrag und stehen sowohl der Politik als auch der Presse und der Wirtschaft als neutrales Netzwerk zur Verfügung.

Die Interessengebiete reichen von der Pflege des Historischen Kulturgutes Automobil bis hin zur Entwicklung der Mobilität im urbanen und transurbanen Raum. Der WAC hat heute ein deutlich breiteres Spektrum an Themen und Aufgaben.

Vom gemeinsamen Clubleben über Motorsport bis hin zur aktiven Beteiligung an der technologischen und wirtschaftlichen Diskussion über Themen des Individualverkehrs. Das Steuer des Automobils wird in der Zukunft vielleicht einer KI übergeben. Aber welche Aufgaben die KI hat und ob diese intelligent eingesetzt wird, werden auch in Zukunft Menschen mit Weitblick und hoher technischer und sozialer Kompetenz entscheiden.

Der WAC pflegt ein lebendiges Netzwerk, ein aktives Clubleben und hat ein umfassendes Angebot an Events sowie aktiven Austausch zwischen Mitgliedern und Freunden. Die Mitglieder des WAC sind im Bereich des Automobils kompetent und technologiebegeistert. Wir bringen uns aktiv in die Gestaltung, den Erhalt und die Weiterentwicklung des Clubs und der Kompetenzfelder ein. Das Clubleben ist freundschaftlich, auf gehobenem Niveau unter Gleichgesinnten.

Was bedeutet Individualverkehr überhaupt? 1899 stellte Mobilität eine neue persönliche Freiheit dar. Deutschland entwickelte sich später vom „Motorrad-Land“ zum „Automobil-Land“. Die Mobilität der Bürger brachte persönliche Freiheit, aber auch ganz neue Möglichkeiten, sich in der Arbeitswelt zu behaupten. Die Firmen unserer Gründer Daimler, Maybach und Bosch wuchsen von kleinen Handwerksbetrieben zu Weltkonzernen, entsprechend nahm die wirtschaftliche Bedeutung des Automobils im Land von Jahr zu Jahr zu und ist heute einer der bestimmenden Wirtschaftsfaktoren.

Aber das Automobil musste sich erst finden. Marken wie Espenlaub, Brütsch, Glas, Borgward, NSU und viele andere kennt heute kaum noch jemand. Ihre Ideen kamen aus der jeweiligen Zeit und waren den damaligen Anforderungen geschuldet. Die Firmen sind vergessen, aber sie brachten Stück für Stück den Stand der Technik voran bis zur heutigen Perfektion, wie sie in unserem Land von Mercedes und Porsche, Bosch und vielen anderen gelebt und ständig weiterentwickelt wird.

Die Autos wurden über die Jahrzehnte immer perfekter, sicherer und schneller. Die Infrastruktur musste mit dem Anstieg der schieren Menge an Autos schritthalten. Seit den dreißiger Jahren gibt es Bestrebungen, die Innenstädte und das Fernstraßennetz für die gestiegenen Verkehrsanforderungen zu optimieren. Die Charta von Athen brachte 1962 hierzulande die Idee einer „autogerechten Stadt“ in die Diskussion – noch heute kann man die damaligen Denkansätze in Stuttgart besichtigen.

Trotzdem wurden die Dichte des Fahrzeugaufkommens und die immer neue Überlastung der Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer immer problematischer. Darauf haben Zulieferer wie Bosch, Hersteller wie Daimler-Benz und Prüfgesellschaften wie die Dekra reagiert und mit ABS, Sicherheitsgurten, regelmäßiger Hauptuntersuchung und vielem Weiteren für mehr Sicherheit im Straßenverkehr gesorgt. Eine wegweisende Entwicklung für die ganze Welt! Noch heute zählen die deutschen Autos zu den effizientesten und sichersten Fahrzeugen weltweit. Wir haben die Benchmarks gesetzt und die Verfolger schließen auf.

Sicherlich werden die Aufgaben der Mobilität – wie schon seit 125 Jahren – arbeitsteilig von verschiedenen Systemanbietern geleistet. Der schienengebundene Verkehr oder die Wasserstraßen sind per se nicht unsere Kompetenz. Die Zukunft der individuellen Mobilität aber gehört, wie die Verkaufszahlen weltweit zeigen,

dem Automobil; und damit kennen wir uns aus! Allein in Deutschland verzeichneten wir laut dem DAT Report einen Zulassungrekord mit über 48 Millionen Autos in 2022.

Der Anspruch an Qualität und Sicherheit ist weitgehend erfüllt. Jetzt kommen auf das Auto viele neue Anforderungen zu. Die Stichworte heißen Klimafreundlichkeit, Energieeffizienz, Autonomie, Recycling, Kreislaufwirtschaft, Netzpuffer, Connectivity, Sharing, Quartiersflotten, Intermodalverkehr, Nachhaltigkeit, Lieferkette, Energieträger, Fahrdatenauswertung, Digitalisierung, InCarServices, Abos, Predictive Maintenance, ... es hört nicht mehr auf. Wohl dem Hersteller, der die Anforderungen erfüllt, wohl dem Kunden der das für ihn passende Auto findet.

Wir freuen uns auf die kommenden Weiterentwicklungen, die unsere Mobilität erhalten, verbessern und ermöglichen. Seit 125 Jahren stehen wir als Club und Plattform für Automobil-Enthusiasten zur Verfügung. Der WAC ist Ihr verlässlicher und neutraler Ansprechpartner für Historie und Zukunft des Automobils.

**Ganz im Sinne unserer Gründungsväter und unseres Anspruches:  
Württembergischer Automobil Club –  
Automobile Inspiration.**



**WAC-Präsidium v.l.n.r.:** Bernd Schlossnickel (Präsident), Joachim Schramm (Vizepräsident, Schatzmeister), Dr. Klaus Dieterich (Präsidiumsmitglied), Dr. Jochen Baur (Clubsyndicus), Roland Hensel (Wirtschaftsreferent), Jürgen Preuß (Veranstaltungs- und Pressereferent), Nico Balss (Jugendreferent)

## SCHIRMHERRIN DR. NICOLE HOFFMEISTER-KRAUT



©Katja Bartolec

Wir können in Baden-Württemberg auf eine lange Automobiltradition zurückblicken und sind zurecht stolz auf unsere innovative und erfolgreiche Automobilwirtschaft. Die automobilen Wertschöpfung verändert sich aktuell aber weltweit mit immer größerer Dynamik und Intensität. Gerade wir als traditionsreicher Automobilstandort sind vom Wandel massiv betroffen und stecken mittendrin in einer Transformation vom Automobil- zum Mobilitätsland. Die nächsten Jahre werden entscheidend sein für die Frage, ob wir den Klimawandel begrenzen, die nachhaltige Transformation unserer Wirtschaft meistern, die Digitalisierung zum Erfolg führen und Wohlstand sowie Arbeitsplätze in Baden-Württemberg bewahren können. Schon vor den aktuellen Krisen waren die Herausforderungen für die Branche durch die Transformationsprozesse der Nachhaltigkeit und Digitalisierung enorm.

Die Ende des letzten Jahres veröffentlichte aktualisierte Strukturstudie unserer Landesagentur e-mobil BW stellt daher zurecht die Herausforderungen insbesondere durch Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung der Automobilwirtschaft in den Mittelpunkt. Sie zeigt aber auch die wirtschaftlichen und technologischen Chancen, die sich für den Automobilstandort Baden-Württemberg ergeben. Sie prognostiziert, dass Beschäftigung durch den batterieelektrischen Antriebsstrang in Baden-Württemberg aufgebaut wird. Durch die Unterschiede in der Komplexität der Antriebsstränge und in den Wertschöpfungsketten kann dieser Beschäftigungsaufbau aber nicht den Wegfall beim konventionellen Antriebsstrang ausgleichen. Bis 2030 haben, laut der

Studie, diese Beschäftigten aber – aufgrund des hohen Fachkräftebedarfs im Land – optimale Chancen, um in den Arbeitsmarkt aufgenommen zu werden. Stärker fallen die rechnerischen Beschäftigungseffekte allerdings bis 2040 durch den vollständigen Wegfall des Verbrennungsmotors aus. Einen leichten Beschäftigungsaufbau berechnet die Studie aufgrund der Entwicklung hin zum automatisierten Fahren. Den betrachteten Szenarien liegt allerdings die Annahme zugrunde, dass der Wertschöpfungsanteil baden-württembergischer Standorte gesichert wird, das heißt, dass die im Land ansässigen Unternehmen ihre bisherigen Marktanteile im Automobilssektor auf Elektrofahrzeuge und Komponenten des automatisierten Fahrens übertragen können und dass sie am Standort festhalten. Dies ist keineswegs ein Selbstläufer. Es erfordert vielmehr eine große gemeinsame Kraftanstrengung. Um den Transformationsprozess zu bewältigen, müssen wir alle Technologiefelder bearbeiten und unsere Kräfte weiter bündeln. Ich bin davon überzeugt, dass die Landesregierung mit dem Strategiedialog Automobilwirtschaft BW und vielen weiteren Maßnahmen die richtigen Antworten liefert und notwendige Impulse setzt.

Baden-Württemberg ist die führende Innovationsregion und industrielle Herzkammer in Deutschland und Europa. Mit Fleiß und Kreativität werden wir auch die Lösungen für das Automobil und die Mobilität der Zukunft schaffen. Der WAC steht bereits seit 125 Jahren als Club und Plattform für alle, die das Automobil und die individuelle Mobilität lieben, zur Verfügung. Vielen Dank hierfür und herzlichen Glückwunsch zu diesem stolzen Jubiläum. Machen Sie weiter so!

**Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut**  
**Ministerin für Wirtschaft,**  
**Arbeit und Tourismus**  
**Baden-Württemberg**

## WINFRIED KRETSCHMANN



Carl Benz läutete 1886 mit dem Benz-Patent-Motorwagen Nummer 1 die Geburtsstunde des Automobils ein – Geburtsort: Baden-Württemberg. Kurz darauf, im Jahr 1899, entstand eine Vereinigung, die sich der Faszination Automobil verschrieben hatte – der Württembergische Automobilclub (WAC). Der älteste heute noch existierende Automobilclub wurde von drei der großen Denker und Tüftler aus Baden-Württemberg gegründet: Robert Bosch, Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach. Sie erkannten das immense Potential des neuen Automobils und waren treibende Kräfte bei seiner Weiterentwicklung. Daimler und Maybach arbeiteten zusammen am ersten schnellaufenden Benzinmotor, der später als Grundlage für den Motorwagen diente. Und auch aus der Schmiede der Stuttgarter Feinmechanik- und Elektrotechnikwerkstatt von Robert Bosch entsprangen viele essenzielle Verbesserungen und Entwicklungen – unter anderem der Hochspannungsmagnetzylinder mit Zündkerze. Damit katapultierte sich Bosch zum weltweiten führenden Autozulieferer.

Die Pionierleistungen von Benz, Maybach, Daimler und Bosch hatten weitreichende Folgen: Sie ermöglichten den motorisierten Individualverkehr, führten zu riesigen gesellschaftlichen Veränderungen, beflügelten den Fortschritt und legten den Grundstein für die globale Automobilindustrie – direkt hier in Baden-Württemberg. In den vergangenen 130 Jahren hat sich hierzulande eines der innovativsten Automobilcluster der Welt mit rund 500.000 Beschäftigten entwickelt. In Baden-Württemberg besteht ein regional konzentriertes und europaweit einzigartiges Automobilökosystem mit großen Herstellern, kleinen und mittelständischen Zuliefererbetrieben, einem

starken Kfz-Gewerbe sowie hochinnovativen Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen. Knapp ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Automobilindustrie wird in Baden-Württemberg erwirtschaftet. Mit dem 2017 eingeführten einzigartigen Format „Strategiedialog Automobilwirtschaft BW“ will die Landesregierung nicht nur die globale Führungsrolle Baden-Württembergs bei Antriebstechnologien und digitalisierter Mobilität sichern. Wir wollen auch bei der Entwicklung klima- und umweltschonender Mobilität vorangehen. Nur wenn wir die Transformation der Automobilwirtschaft gemeinsam meistern, können wir die Quelle unseres Wohlstands und unsere Arbeitsplätze sichern.

Das Auto ist unser Erbe. Es ist „made in Baden-Württemberg“ und so soll es in Zukunft auch sein. Gleichzeitig können wir viel von der Geschichte des Automobils lernen. Denn hier zeigt sich deutlich: In Baden-Württemberg sind der Innovationsgeist, die Kreativität und der Fleiß seiner Bürgerinnen und Bürger seit jeher die wichtigsten Ressourcen. Das Forschen, Tüfteln und Erfinden hat bei uns Tradition. Und wir brauchen gerade heute – in Zeiten großer Veränderungen – neuen Gründergeist und eine zukunftsfähige Innovationskultur. Der Württembergische Automobilclub war von Anfang an Zeuge und Begleiter hiesiger Innovationen – von der Erfindung und Weiterentwicklung des ersten motorisierten Fahrzeugs bis hin zu den heutigen hochmodernen Elektroautos. 125 Jahre WAC sind geprägt von Geschichten und Abenteuern rund um die weltverändernden vier Räder! Seine Mitglieder sind eine starke Gemeinschaft und bilden ein exklusives Netzwerk. Hier kommen Autoenthusiasten, Tüftler und Denker sowie Industrievertreter und politische Entscheidungsträger zusammen. Als Plattform für den Austausch spielt der Club seit seinen Ursprüngen eine wichtige Rolle bei der Gestaltung der Zukunft der Mobilität. Zum 125-jährigen Bestehen gratuliere ich dem Vorstand, allen Mitgliedern, Fördererinnen und Förderern und Freundinnen und Freunden sehr herzlich!

**Winfried Kretschmann**  
**Ministerpräsident des**  
**Landes Baden-Württemberg**

## DR. VOLKER WISSING



**Dr. Volker Wissing MdB**  
**Bundesminister für Digitales und Verkehr**  
**der Bundesrepublik Deutschland**

Liebes Team, liebe Mitglieder des Württembergischen Automobil Clubs 1899 e.V., sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Mobilität: Das ist eine Geschichte stetigen Wandels – eine Geschichte, die der Württembergische Automobil Club (WAC) seit nunmehr 125 Jahren mitprägt. Und das von Anfang an nicht nur mit viel Herzblut, sondern vor allem mit enormer Expertise und Technologiefreude. So gehörten Pioniere wie Gottlieb Daimler, Robert Bosch oder Wilhelm Maybach zu den Gründungsmitgliedern des Clubs. Bedeutende Namen, die für Innovationen und Fortschritt in der individuellen Mobilität stehen – also für das, wofür sich der WAC bis heute einsetzt.

Er bringt sich ein, er entwickelt Ideen und Vorschläge, er gestaltet mit. Gerade jetzt, wo sich die Mobilität in einem durch Klimaschutz und Digitalisierung getriebenen Wandel befindet, ist das sehr wertvoll. Ob der Umstieg auf alternative Antriebe, vernetztes und autonomes Fahren oder Künstliche Intelligenz: Die Herausforderungen sind vielfältig, die Aufgaben anspruchsvoll. Doch sie bieten Chancen, wenn sie mutig und zuversichtlich angegangen werden, wenn Neues gewagt wird.

Die deutsche Automobilindustrie arbeitet daran mit Hochdruck: Sie investiert in Technologien und baut Produktionsprozesse um. Sie entwickelt Software und Betriebssysteme, macht Fahrzeuge zu Smart Devices, zu vernetzten, intelligenten Geräten. Sie qualifiziert ihre Beschäftigten, erschließt neue Wertschöpfungsketten und arbeitet an zukunftsfähigen Geschäftsmodellen. Zudem bringt sie immer mehr klimafreundlich angetriebene Fahrzeuge auf den Markt.

Wir begleiten und unterstützen das mit den passenden, technologieoffenen Rahmenbedingungen. So treiben wir zum Beispiel die Elektromobilität voran, indem wir das Ladenetz immer enger knüpfen. Zugleich fördern wir die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie und die erneuerbaren Kraftstoffe wie etwa E-Fuels. Und als erstes Land der Welt haben wir einen besonderen Rechtsrahmen für das autonome Fahren. Kurzum: Wir schaffen Anreize und ermöglichen.

---

### **Bundesminister Dr. Volker Wissing:**

*Mobilität steht für Teilhabe. Mobilität ist kein Luxus, sondern ein Grundbedürfnis. Mobilität ist nicht nur die Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen, sondern auch zu Freunden, zu kulturellen Veranstaltungen oder zu Freizeitaktivitäten. Individuelle Mobilität muss für jede und jeden bezahlbar bleiben. Ich will allen Menschen ein individuelles Mobilitätsangebot machen, das möglichst CO<sub>2</sub>-neutral ist.*

---

Das Auto – smart und klimafreundlich – soll auch weiterhin seinen festen Platz im Mobilitätsmix haben. Denn es ist für viele Menschen im Alltag, für Job und Privates einfach unverzichtbar und deshalb nicht umsonst das beliebteste Verkehrsmittel.

Die Mobilitätsgeschichte geht also weiter, neue Kapitel kommen hinzu. Daran mitwirken wird auch künftig der Württembergische Automobil Club – verantwortungsvoll und mit wichtigen Impulsen für die individuelle Mobilität, für innovative Technologien, für eine starke Automobilregion mit Wachstum und Wohlstand. Vom Einsatz des WAC profitieren viele. Das war in der Vergangenheit so, das wird in der Zukunft so sein.

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum, alles Gute und viel Erfolg.

Ihr Dr. Volker Wissing MdB  
 Bundesminister für Digitales und Verkehr

## OLA KÄLLENIUS



Seit Carl Benz und Gottlieb Daimler 1886 etwa zur gleichen Zeit das Automobil erfunden haben, ist individuelle Mobilität das Vermächtnis unserer Gründerväter. Das Auto war von Anfang an mehr als ein reines Fortbewegungsmittel von A nach B. Es bedeutete immer auch ein Stück Freiheit und persönliche Unabhängigkeit: Reisten Europäer vor der Erfindung des Automobils durchschnittlich 20 Kilometer pro Jahr, so ist es heute im Durchschnitt zwar noch dieselbe Distanz – aber pro Tag.

Die Faszination für das Automobil ist bis heute ungebrochen. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts könnte der globale Pkw-Bestand um weitere 200 Millionen auf rund 1,5 Milliarden Fahrzeuge anwachsen. Das Paradoxe ist: Wenn das Auto ein Problem hat, dann seinen weltweiten Erfolg. Je mehr Menschen die Unabhängigkeit genießen, die ein Auto bietet, desto dringender brauchen wir eine neue Art der Unabhängigkeit – in erster Linie von Emissionen und fossilen Brennstoffen. Es geht darum, dass Klimaschutz und Mobilität gemeinsam gedacht werden. Oder anders gesagt: Es geht darum, bessere und nachhaltigere Lösungen anzubieten und gleichzeitig die persönliche Unabhängigkeit zu erhalten.

Dieser Aufgabe stellen wir uns bei Mercedes-Benz. Dabei kommen wir gut voran: So lag der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an unserem Pkw-Absatz in 2023 bei 20 Prozent. Mit Blick nach vorn schaffen wir all die notwendigen Voraussetzungen, um vollelek-

trisch zu werden. Parallel dazu leisten wir unseren Beitrag, um die weltweite Ladeinfrastruktur auszubauen. Das Tempo der Transformation bestimmen aber in erster Linie die Kundinnen und Kunden.

Inmitten dieses tiefgreifenden Wandels ist und bleibt unser Anspruch, das Bestehende zu verändern, um es zu verbessern. Diese Haltung haben uns unsere Gründerväter mit auf den Weg gegeben und sie ist auch heute noch unser Leitbild bei jedem neuen Mercedes-Benz, den wir entwickeln. Indem wir individuelle Mobilität emissionsfrei machen, führen wir ihr Erbe fort.

Die Begeisterung für automobiler Innovation zeichnet auch den WAC aus – kein Wunder, denn zu seinen Gründervätern gehörten Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach und Robert Bosch. Sie waren selbst Pioniere auf diesem Gebiet. Bis heute sind seine Mitglieder Feuer und Flamme für die motorisierte individuelle Mobilität. Für sie ist das Auto nicht nur ein Wirtschaftsfaktor, sondern ein wichtiges Kulturgut, das sie fördern, pflegen und zelebrieren.

Genauso wichtig wie die Historie und Gegenwart ist dem WAC auch die Zukunft des Automobils und der Mobilität. Das ist bei den vielfältigen Veranstaltungen immer wieder erlebbar. Und das macht den Württembergischen Automobilclub zu einer wichtigen Institution – weit über Württemberg hinaus.

Deshalb: Herzlichen Glückwunsch zum 125-jährigen Jubiläum und alles Gute für die nächsten 125 Jahre.

**Ola Källenius**  
Vorstandsvorsitzender der  
Mercedes-Benz Group AG

## DR.-ING. MARKUS HEYN



Liebe Mitglieder des Württembergischen Automobil Clubs, sehr geehrte Leserinnen und Leser,

ich danke herzlich für die Möglichkeit, im Namen der Bosch-Gruppe ein Grußwort an Sie zu richten. Das Automobil ist eine der bahnbrechenden Erfindungen, die das Leben von uns Menschen maßgeblich verändert hat. Sie als Club und wir als Unternehmen begleiten seine Entwicklung von Anfang an und konnten sie an einigen Punkten bereits aktiv mitgestalten. So reichen die Wurzeln sowohl von Bosch als auch des WAC bis in das 19. Jahrhundert zurück. Damals in den Anfangstagen konnte noch niemand absehen, dass die Erfindungen zur motorisierten individuellen Mobilität – kurz das Automobil – ein solch weltumspannender Erfolg würde und wir heute mit Freude und Stolz auf eine mehr als einhundertjährige Geschichte zurückblicken können. Doch schnell wurden aus den ersten Tüftlerarbeiten solide, zuverlässige und häufig emotionale Produkte, von denen viele heute noch in den Händen leidenschaftlicher Sammler als Kulturgut bewahrt und bewundert werden.

Die wachsende Zahl von Oldtimer-Enthusiasten ist ein Zeugnis dieser immensen Leistung findiger Ingenieure und herausragender Designer. In unserem Bereich ‚Bosch Classic‘ steht daher die Ersatzteilversorgung für historische Fahrzeuge im Mittelpunkt – bei einem Alter von 30 Jahren und mehr ist das nicht immer ganz ein-

fach. Doch ohne Pause schreitet die Entwicklung des Automobils immer schneller voran. Heute vielleicht mehr denn je kommen sehr viele Veränderungen durch technische Innovationen und gesellschaftliche Erwartungen zeitgleich auf das Automobil zu. Die Digitalisierung der Gesellschaft führt zu einem sprunghaften Anstieg der Vernetzung der Fahrzeuge untereinander, mit der umliegenden Infrastruktur und zentralen Datenspeichern. Daraus entstehen nie gekannte Möglichkeiten, aber auch Herausforderungen im Umgang mit den Daten. Es werden sich in diesem Zuge auch viele neue Wertschöpfungsketten mit noch unabsehbar verschobenen Rollen zwischen Fahrzeugherstellern, Zulieferern und auch neuen Akteuren herausbilden.

Der WAC steht wie schon in den Anfangsjahren mitten in diesem Geschehen. Die Kompetenz und Leidenschaft seiner Mitglieder und ihr intensiver Austausch mit der gesamten, vielseitigen Autoregion Stuttgart bietet in bewundernswerter Regelmäßigkeit und Aktualität die Bühne für spannende Expertendiskussionen. Auch dient er mit seinen Räumlichkeiten und der beeindruckenden Atmosphäre als Destination für internationale Mobilitätsexperten, die in Arbeitsgruppen mit einem ganzheitlichen Blick auf das Ökosystem zentrale Regulierungsfragen zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität in der Europäischen Union beraten. Den WAC und Bosch eint ein gemeinsames Verständnis: Historie bewahren, Zukunft gestalten. Und so ergänzen sich auch unsere Leitmotive auf wunderbare Weise: Der WAC liefert die automobiler Inspiration, Bosch liefert die Technik fürs Leben.

Herzliche Glückwünsche zum Jubiläum.  
Ihr Dr. Markus Heyn

**Dr.-Ing. Markus Heyn**  
Geschäftsführer  
der Robert Bosch GmbH

## DR. WOLFGANG PORSCHE



Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Clubmitglieder, als mich der Württembergische Automobil Club (WAC) gefragt hat, ob ich ein Grußwort zu diesem Jubiläumsbuch beisteuern könnte, habe ich sofort und gern zugesagt. 125 Jahre WAC. Eine beeindruckende Zahl. Meine herzlichen Glückwünsche zu diesem besonderen Geburtstag! Zwischen dem WAC und Porsche besteht eine lange Verbindung, die von gegenseitiger Wertschätzung geprägt ist. Mein Vater, Ferry Porsche, ist dem Club bereits 1951 direkt bei der Wiedergründung im Kursaal Bad Cannstatt beigetreten.

Und in der Folge war es daher fast naheliegend, dass in den Räumen des WAC auch einer der ersten Porsche Clubs gegründet wurde. Das war 1953, nur zwei Jahre später. Die Porsche Clubs sind bis heute ein wichtiger Bestandteil der Marke Porsche. Sie bringen die weltweite Porsche-Familie zusammen und stehen für die Identifikation der Menschen mit unseren Sportwagen. Diesen außergewöhnlichen Zusammenhalt unter Motorsport-begeisterten spiegelt auch der WAC, bei dem mein Vater immer sehr aktiv war. So hat er 1956 bei der Einweihung des Clubhauses in der Stuttgarter Mörikestraße federführend den Robert-Bosch-Clubraum gestaltet. Ohnehin waren meine Eltern immer wieder gern zu Gast beim WAC. Wir haben einige Geburtstage und Familienfeste in den Clubräumen gefeiert. Ich kann mich noch gut an diese schönen Momente meiner Jugend erinnern. Auch deswegen liegt mir der WAC sehr am Herzen.

Der Württembergische Automobil Club ist ein Ort, an dem Gleichgesinnte zusammenkommen. Wir alle teilen dieselben Leidenschaften: Auto, Motor und vor allem den Rennsport. Weil das so ist, traten auch viele Rennfahrer von Porsche dem Club bei. Große Namen waren hier insbesondere Huschke von Hanstein, Richard von Frankenberg, Paul Ernst Strähle und Eberhard Mahle. Oder auch Hans Herrmann zum Beispiel, der 1970 den ersten Gesamtsieg für Porsche in Le Mans erringen konnte. Er ist noch immer aktives Mitglied. Genauso wie Kurt Ahrens.

Es ist bekannt, dass ich selbst ein leidenschaftlicher Sammler historischer Porsche-Fahrzeuge bin. Diese Liebe zum Automobil verbindet mich mit dem WAC und mit seinen Mitgliedern. Wir alle haben unsere eigenen, ganz persönlichen Geschichten und Momente mit den Fahrzeugen. Und im Austausch über das gemeinsame Hobby entstehen nicht selten neue Kontakte und sogar Freundschaften.

Häufig schlägt der Club auch die Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft. Ein Beispiel: Im vergangenen Jahr diskutierte der Motorsportstammtisch des WAC die eFuel-Strategie der Porsche AG. Schon daran erkennt man: Die Automobilbranche verändert sich, die Themen sind heute andere als früher und auch der WAC entwickelt sich laufend weiter. Für mich ist sicher: Auch wenn sich unsere Branche verändert, die Bedeutung des WAC bleibt bestehen. Als Ort, an dem Menschen zusammenkommen, die ihre Leidenschaft für das Automobil leben können. In diesem Sinne wünsche ich dem Württembergischen Automobil Club für die Zukunft nur das Beste. Auf weitere 125 Jahre voller Autobegeisterung!

Ihr  
Dr. Wolfgang Porsche

**Dr. Wolfgang Porsche**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der Porsche AG

## DR. FRANK NOPPER



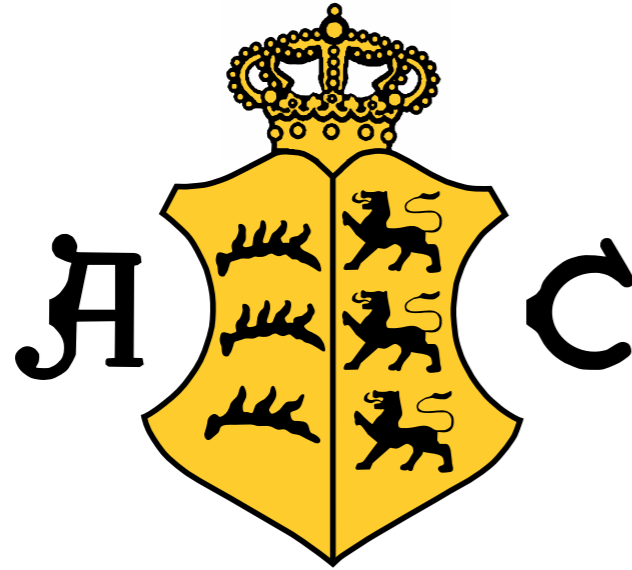
Ursprünglich nennt er sich noch „königlicher“ Automobilclub, erst mit dem Ende der Monarchie 1918 wird aus ihm der „württembergische“ Automobilclub. Er ist damals, im Jahre 1899, deutschlandweit die erste Initiative, die sich für eine neue, schnellere und individuelle Fortbewegungsmöglichkeit: fürs Automobil einsetzt. Überraschend ist es eigentlich nicht, dass der Club in Stuttgart gegründet wird. Carl Benz und Gottlieb Daimler hatten Jahre zuvor das Automobil erfunden, Robert Bosch den Magnetzünder als Vorläufer der Zündkerze. Fast alle relevanten Technologien fürs Automobil wurden in Stuttgart und seiner Region erfunden. Die Gründung eines Automobilclubs erscheint als eine logische Folge. Und dennoch sind die Umstände bemerkenswert, denn es schließen sich damals drei Männer, drei Erfinder, drei Industripioniere zusammen, um den Club ins Leben zu rufen: Gottlieb Daimler, Robert Bosch und Wilhelm Maybach. Gemeinsam wollen sie die neue Technologie öffentlich bekannt machen. Damals beginnt das Cluster der Mobilität, das noch heute prägend ist, sich zu entwickeln.

Mit der Gründung des Clubs legen die drei Industripioniere einen wichtigen Grundstein für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region. Sie legen einen Grundstein für Wohlstand und Reichtum, der viele Menschen anzieht. Der Automobilclub berät damals die Politik in Verkehrsfragen. Die Entwicklung des Straßenverkehrs in Württemberg ist ohne den Automobilclub und seine Expertise kaum denkbar. Über Jahrzehnte trägt er dazu bei, dass Stuttgart als die Automobilregion schlechthin wahrgenommen und in der auch entschieden wird, wie es mit dem Automobil weitergeht. Als Unternehmer gingen Daimler, Bosch und Maybach mit Begeisterung, Über-

zeugungskraft und Zuversicht ans Werk. Herausforderungen sind dazu da, sie zu meistern. Dieser Geist erscheint heute noch vorbildlich, in einer Zeit, in der die Automobilbranche vor großen Umbrüchen steht. Der Automobilstandort ist viel stärker und besser, als er manchmal gemacht wird. Es gibt unzählige, international tätige Unternehmen mit ausgewiesenen Forschungsabteilungen. Die ansässigen Automobilkonzerne bauen die besten und schönsten Fahrzeuge, sie sind weltweit gefragt, sie stehen für höchste Qualität. Die Unternehmen verkaufen nicht nur Mobilität, sie übernehmen auch Verantwortung für die Umwelt und fürs Klima, auch soziale Verantwortung. Schon vor Jahren haben sie sich auf die neuen Herausforderungen eingestellt, auf neue Werkstoffe und Leichtbau, auf einen wachsenden Elektronik- und IT-Anteil in den Fahrzeugen, auf weniger Energieverbrauch und alternative Antriebe. Es gibt Gründe genug, selbstbewusst aufzutreten und Stärke zu zeigen.

Der Württembergische Automobilclub hat erfolgreiche und schwierige Zeiten gehabt. Dabei konnte er immer auf seine treuen und zahlreichen Mitglieder bauen. Die Club-Zentrale befindet sich seit 125 Jahren am selben Ort, in jenem Haus in der Mörikestraße, in dem einst schon Gottlieb Daimler, Robert Bosch und Wilhelm Maybach zusammensaßen. Es wurde zwar im Krieg zerstört, aber an derselben Stelle wiederaufgebaut. Die Adresse des größten deutschen Automobilclubs erinnert an einen der größten deutschen Lyriker, der sich als Pfarrer frühpensionieren ließ, um als Professor für Literatur am Stuttgarter Katharinenstift zu wirken. Mörike verstand es, seine Leserinnen und Leser zu motivieren. Viele kluge Sätze sind überliefert. „Getrost! Was krumm ward oft noch grad, oft über Nacht kam guter Rat.“ Oder auch: „Man muss immer etwas haben, worauf man sich freut.“ – Ich möchte das „worauf“ in ein „worüber“ verändern. Ich freue mich über den 125. Geburtstag des Württembergischen Automobilclubs! Herzliche Glückwünsche!

**Dr. Frank Nopper**  
Oberbürgermeister  
von Stuttgart



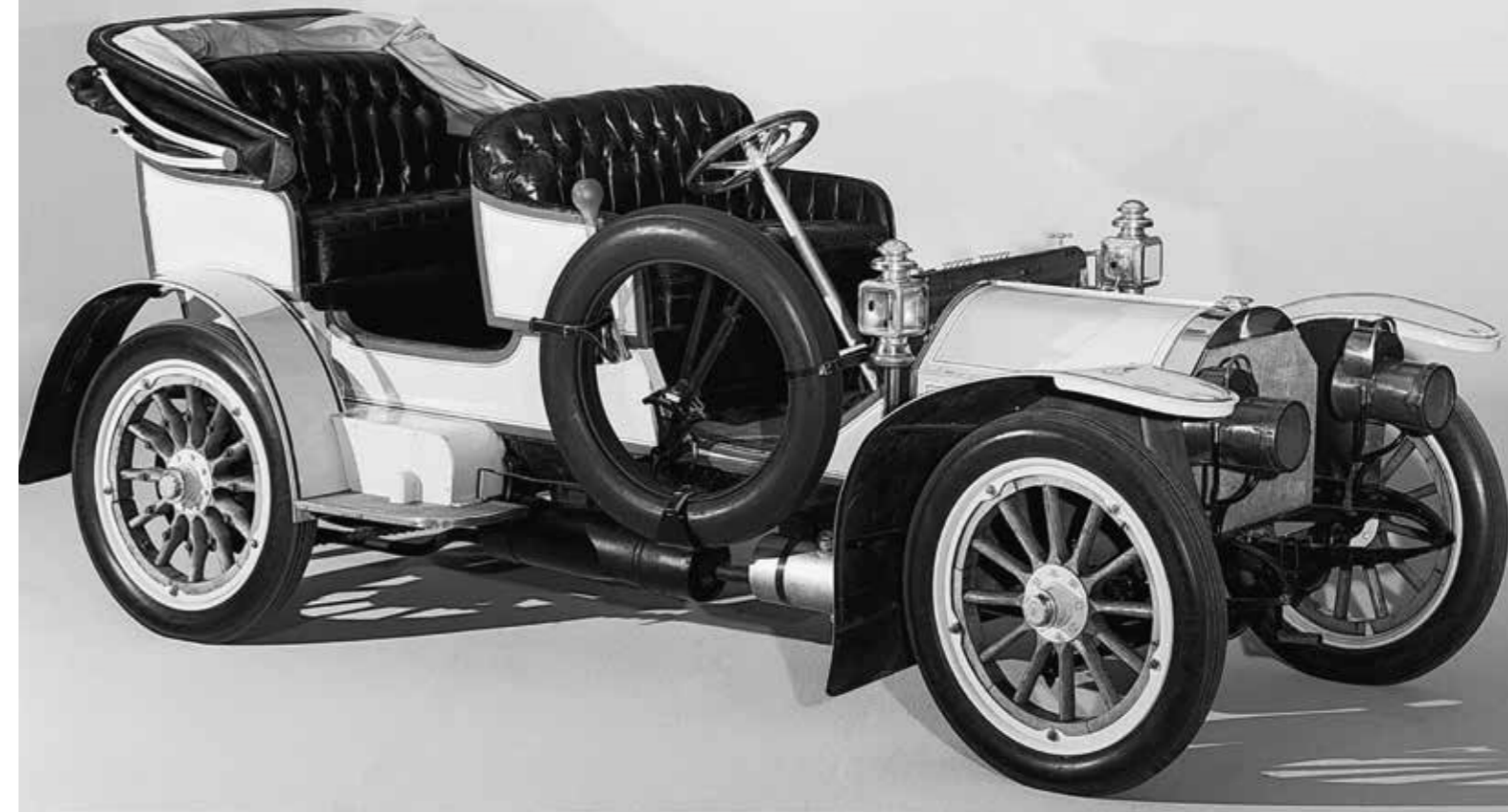
## GLANZVOLLES JAHR 1899 IN WÜRTTEMBERG: EIN BLICK AUF BEDEUTSAME EREIGNISSE UND ENTWICKLUNGEN IN DER REGION

König Wilhelm II. von Württemberg übernahm das Protektorat über den Königlich Württembergischen Automobilclub (KWAC) mit dem klaren Ziel, die Förderung des Automobilverkehrs als Instrument zur Steigerung des Tourismus und der Mobilität in der Region voranzutreiben. Der Aufbau einer ausgeprägten Automobilkultur sowie die gezielte Unterstützung von Autorennen betrachtete man als strategisches Mittel, um die Attraktivität Württembergs zu stärken. Durch diese Maßnahmen sollte nicht nur der technologische Fortschritt gefördert, sondern auch die Anziehungskraft für bestimmte Regionen gesteigert werden, indem man den Fokus auf moderne Fortbewegungsmittel und spektakuläre Veranstaltungen legte.

Das Protektorat von König Wilhelm II. für den WAC gehörte auch zu jenen Maßnahmen, um im Jahr 1899 die Wirtschaftskraft seines Landes durch Innovationen und Ausbau der Mobilität zu fördern. Seine Regentschaft erstreckte sich von 1891 bis 1918 und er war der letzte Monarch, der über Württemberg herrschte. In dieser Periode engagierte er sich intensiv für die Förderung regionaler Integration und Zusammenarbeit, was zu bedeutenden Verträgen und diplomatischen

Beziehungen mit anderen europäischen Ländern führte. Konkret initiierte er eine Vielzahl von Maßnahmen und Programmen, die darauf abzielten, Fortschritt und Modernisierung in Württemberg voranzutreiben wie den Luftschiffbau in Manzell am Bodensee. Besonders hervorzuheben ist sein persönliches Engagement für die aufstrebende Automobilindustrie in Württemberg. Er erkannte das enorme Potenzial dieser neuen Technologie und förderte die Entstehung eigener Produktionsstätten im Königreich. Davon profitierten Firmen wie Daimler in Cannstatt, NSU in Neckarsulm, Maybach Motorenbau oder die Stuttgarter Karosserie-Firma Reutter. Parallel dazu setzte sich König Wilhelm II. für den Ausbau von Straßen und Verkehrsinfrastrukturen ein, um die Verbreitung und Nutzung von Automobilen zu erleichtern.

König Wilhelm II. von Württemberg selbst war begeisterter Autofahrer und nutzte oft einen Mercedes-Benz Typ Nürburg 500, der ursprünglich dem Kaiser, seinen Namensvetter Wilhelm II. gehörte. Dieser besonders imposante Wagen zeichnete sich durch seine große Karosserie, einen Windschutz für die prominenten Fahrgäste und eine zusätzliche dritte Sitzreihe aus, was ihn zu einem äußerst komfortablen Fortbewegungsmittel machte. Dieser Mercedes war ein beeindruckendes Beispiel für den technischen Fortschritt und die Innovationskraft der Automobilindustrie im Königreich Württemberg. Berichten zufolge fuhr König Wilhelm II. auch ein Elektroauto der Marke Bersey, das als erstes elektrisches Taxicab in London bekannt war. Dies zeugt von seiner Offenheit gegenüber neuen Technologien, insbesondere der Elektromobi-



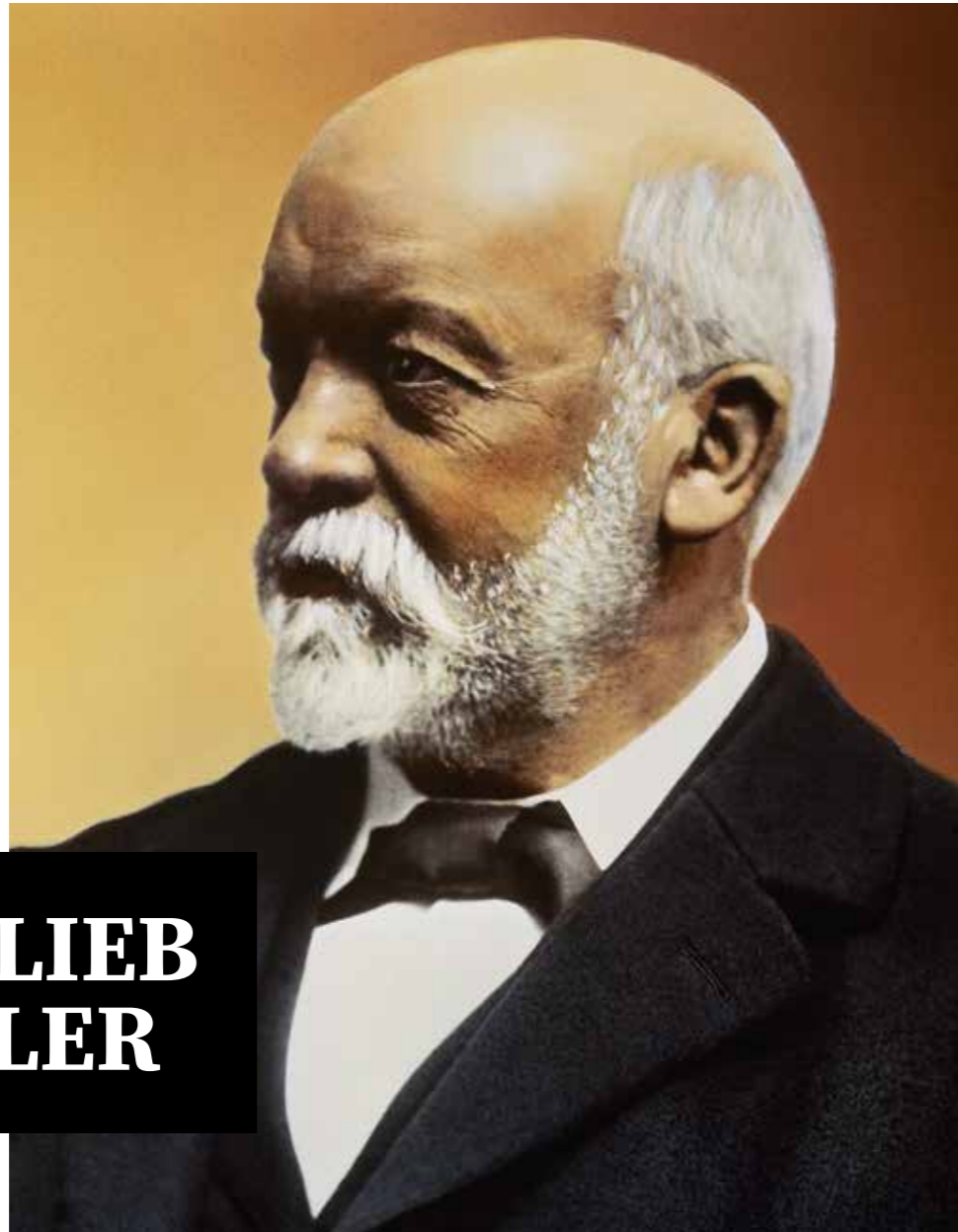
lität. Es wird angenommen, dass König Wilhelm II. auch im Besitz eines Elektroautos namens „La Jamais Contente“ war, das als erstes Straßenfahrzeug galt, mit dem ein Topspeed von über 100 km/h erzielt werden konnte. Der belgische Rennfahrer Camille Jenatzy, Vorbild für die Bosch-Werbefigur „Roter Mephisto“, entwickelte im Jahr 1899 das raketenförmige Gefährt, das einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord für Automobile aufgestellt hatte. Der König von Württemberg soll das Fahrzeug bei verschiedenen Anlässen und Veranstaltungen genutzt haben. Sein Fuhrpark bestand noch aus weiteren Fahrzeugen wie z.B. Mercedes Simplex, einem Adler und einem Stoeber.

Neben dem WAC wurden im Jahr 1899 in Württemberg auch weitere bedeutende Unternehmen und Vereine gegründet, die bis heute aktiv sind. Dazu zählen der TSG 1899 Hoffenheim, die Stuttgarter Kickers, BÄKO Württemberg eG, die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (heute WEG) sowie die Mafell AG, Zimmereimaschinen und Elektro-Werkzeuge in Oberndorf, um einige zu nennen. Schließlich darf ein Großereignis im Jahr 1899 nicht vergessen werden, das damals viel Aufsehen erregte: Der deutsche

Kaiser Wilhelm II besuchte im September seinen Württembergischen Namensvetter, um gemeinsam an Militär-Manövern und -Paraden teilzunehmen. Unser moderner, bürgernaher König, dem aufgrund eigener schlimmer Erfahrungen in zwei Kriegen das militärisch-schmissige Auftreten des Kaisers wenig Freude bereitete, machte gute Miene zum bösen Spiel. Doch Kaiser Wilhelm II. hat es insgesamt gefallen, denn er schrieb an den Stuttgarter Bürgermeister: „Ich kann die Stadt Stuttgart nicht verlassen, ohne Ihnen auszusprechen, wie sehr der mir bereitete Empfang mein Herz bewegt hat und wie aufrichtig ich es bedauere, dass die Kaiserin, meine Gemahlin, sich nicht mit mir an den wohlthuenden Kundgebungen erfreuen konnte.“



# GOTTLIEB DAIMLER



Als er im Jahr 1899 seine Unterschrift unter die Gründungsurkunde des heutigen WAC setzte, war Gottlieb Daimler schon 65 Jahre alt. Der große Ingenieur verstarb tatsächlich schon im darauffolgenden Jahr nach einem sehr erfolgreichen, aber auch spannungsgeladenen und schicksalsreichen Leben.

Aber der Reihe nach: Geboren wurde unser Gründungsmitglied am 17. März 1834 in Schorndorf. Sein Geburtshaus ist heute als Gedenkstätte eingerichtet und unter der Regie des Mercedes-Benz-Museums für die Öffentlichkeit zugänglich. Daimler lebte dort bis 1853, als er von Ferdinand Steinbeis, dem Förderer der Industrialisierung in Württemberg, entdeckt wird. Dieser vermittelt ihn für eine technische Ausbildung nach Graffenstaden bei Straßburg. Danach absolviert Daimler die Polytechnische Schule für Maschinenbau in Stuttgart. Nach mehreren Zwischenstationen führt der

Lebensweg dann nach Reutlingen: 1865 überträgt ihm Gustav Werner die Leitung der Maschinenfabrik Zum Bruderhaus. Diese noch heute existierende Stiftung hat das Ziel, den Benachteiligten der Gesellschaft eine Ausbildung und eine „Heimat“ zu geben, so auch dem Waisenkind Wilhelm Maybach. Auf Dauer entwickelt sich eine sehr enge Zusammenarbeit im technischen Bereich zwischen den beiden und als Daimler nach rund vier Jahren Reutlingen wieder verlässt, folgt ihm Maybach über eine Zwischenstation in Karlsruhe schließlich ins Rheinland nach Deutz. Dort hat ein anderer Pionier des Verbrennungsmotors eine aufstrebende Firma gegründet: Die N. A. Otto & Compagnie. Der fachkundige Leser wird es schon erraten haben, dass hinter dem Kürzel N. A. niemand anderes steckt als Nicolaus August Otto, nach dem der Otto-Motor benannt ist. Es ist eine Zeit, die man heute als „disruptiv“ bezeichnen würde; große technische Umbrüche stoßen einen gewaltigen Umbau der Gesellschaft an. Der Beginn des Industrie-Zeitalters ist alles andere als eine harmonische Veranstaltung, denn einerseits schmieden im Ruhrgebiet Leute wie Krupp oder Thyssen große und mächtige Industrie-Konzerne, auf der anderen Seite veröffentlicht ein gewisser Karl Marx seine Kampfschriften bis hin zum Bestseller „Das Kapital“.

Und auch in Deutz gibt es eine Menge Rivalität und Streit. Es ist überliefert, dass Daimler ein Leben lang mit dem Begriff „Otto-Motor“ hadert, denn er reklamiert für sich die Weiterentwicklung dieser Erfindung zum serienreifen Produkt! Tatsache ist, dass viele der Verbesserungen, die in den 1870er Jahren erfolgten, auf Daimlers (und auch Maybachs) Initiativen zurückgehen. Der Geldgeber und Mehrheitseigner Eugen Langen musste mehr als einmal zwischen den Streithähnen vermitteln und letztlich endet dies alles in einem großen Zerwürfnis. 1882 handelt Daimler mit den Gesellschaftern der zwischenzeitlich in Gasmotoren-Fabrik Deutz AG umbenannten Firma einen „goldenen Handschlag“ aus, überschreibt seine Patente und verlässt das inzwischen florierende Unternehmen in Richtung seiner alten Heimat. Mit einem stattlichen Vermögen im Rücken kann er es sich leisten, ab dem Sommer dieses Jahres in einer komfortablen Villa in Cannstatt (damals noch ohne „Bad“) zu residieren. Auch familiär gibt aus dieser Zeit Einiges zu berichten: 1867 schon ehelicht Daimler die Apothekerstochter Emma Pauline Kurtz, die ihm fünf Kinder zur Welt bringt: Paul, Adolf, Emma, Martha und Wilhelm. Am bekanntesten werden Paul, der später einmal in der väterlichen Firma den Posten eines Technischen Direktors bekleiden wird und Adolf, der es zum Direktor der Betriebsabteilung bei Daimler bringt, aber schon 1913 mit nur 41 Jahren stirbt.

Gottlieb Daimler könnte es sich jetzt in seiner Cannstatter Villa bequem machen: Die Familie wächst und gedeiht, die finanziellen Mittel aus der Deutz-Abfindung ermöglichen einen gehobenen Lebensstandard. Aber was tut der Vollblut-Ingenieur? Er lässt das Gewächshaus seines Anwesens zu einer Werkstatt umbauen, holt



den alten Weggefährten Wilhelm Maybach zu sich und treibt die Entwicklung an „seinem“ Verbrennungsmotor weiter. Tatsächlich geht es ihm darum, die große, stationäre Maschine aus den Deutz-Tagen weiterzuentwickeln für mobile Anwendungen. Und zunächst einmal heißt das: Die Treibstoff-Frage klären! Denn in Deutz hatte man es immer mit Gasmotoren zu tun, aber einen Gas-tank kann man damals natürlich nicht in einem Fahrzeug mitführen. Nach zahlreichen Versuchen melden dann Daimler und Maybach in ihrer Patentschrift tatsächlich Benzin als Treibstoff an, denn damit ließen sich die besten Ergebnisse erzielen. Im Gegensatz dazu hatte der seit Ende der 70er Jahre auftretende Konkurrent Carl Benz aus Mannheim seine Erfindung als „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ schützen lassen.

Und „mobil“ heißt gar nicht unbedingt „Automobil“ – das erste Vehikel mit dem neuen Viertakt-Motor ist 1885 der sogenannte „Reitwagen“, den man heute als Motorrad klassifizieren würde. Dann folgt 1886 zunächst ein Neckar-Schiff, das heute noch im Daimler-Museum zu bewundern ist. Aber schließlich wird Ende August auf Daimlers Anwesen von der örtlichen Kutschenmanu-



Daimler Reitwagen 1885



## GRÜNDUNGSMITGLIEDER

faktur Wimpff & Sohn eine nach den Sonderwünschen des Hausherrn gebaute Kutsche angeliefert. Da die Platzverhältnisse im Gartenhaus der Villa zu beengt sind, erfolgt der Einbau des Motors unter größtmöglicher Geheimhaltung letztlich bei der ehrwürdigen



Daimler 1886

Maschinenfabrik Esslingen AG und tatsächlich wird auch die erste Ausfahrt der Herren Daimler und Maybach im Oktober 1886 von deren Direktor Adolf Groß protokolliert und bezeugt.

Nächstes Projekt ist dann eine motorbetriebene Straßenbahn, die rechtzeitig zur Eröffnung des Cannstatter Volksfestes 1887 zum Einsatz kommt. Mit all diesen Projekten wird natürlich eine neue Fertigungsstätte notwendig, die man zunächst auf dem Gelände einer ehemaligen Metallwarenfirma einrichtet. Aber die ersten Jahre nach den großen Anfangserfolgen 1886 sind hart. Es gehen bei



Weitem nicht so viele Bestellungen und Aufträge ein, wie man zunächst erhofft hatte. Denn viele begeisterte, mündliche Zusagen werden nicht realisiert; die Zuverlässigkeit der neuen Fahrzeuge war doch recht eingeschränkt, echte „Straßen“ gab es nicht und eine technische Expertise, wie man sie zum Betrieb der ersten Automobile eigentlich brauchte, hatten die wenigsten wohlhabenden Kunden dieser Zeit.

Es folgen drei schwere Jahre für Daimler, der 1889 seine geliebte Frau Emma zu Grabe tragen muss. Er war als Kaufmann wohl nicht so talentiert wie als Ingenieur und muss schließlich 1890 einsehen, dass Fremdkapital benötigt wird, um weiterhin am Markt bestehen zu können. Die zu diesem Zweck gegründete Daimler-Motoren-Gesellschaft DMG wird von den beiden Investoren Max Duttendorfer und Wilhelm Lorenz (beides erfolgreiche Rüstungs-Unternehmer) finanziell so weit ausgestattet, dass neue Projekte und auch der Bau einer größeren Fabrik in Angriff genommen werden können. Das allerdings um den Preis, dass Gottlieb Daimler jetzt nur noch ein Drittel „seiner“ Firma besitzt.

Die ersten Auseinandersetzungen lassen nicht lange auf sich warten, denn Daimler muss lernen, dass er jetzt nicht mehr das letzte Wort hat. Man kennt es vielleicht aus dem eigenen Umfeld: Wenn technische Ideen – und seien sie noch so zukunftsweisend – auf kaufmännische Bedenken stoßen, können schon einmal die Fetzen fliegen. So verlässt bereits Anfang 1891 Wilhelm Maybach die Firma im Streit mit Duttendorfer. Und Daimler muss sich in den beiden folgenden Jahren wohl mit seinen Teilhabern immer weiter zerstritten haben. Es geht um die Fertigungsqualität, die Finanzierung technischer Weiterentwicklungen und letztlich auch ganz grundsätzlich um Standort und Ausstattung der Fabrik in Cannstatt. In dieser Zeit verschlechtert sich Daimlers Gesundheitszustand; das schon seit den 70er Jahren latente Herzleiden wird schlimmer und zwingt zu längeren Kur-Aufenthalten. 1893 unternimmt er mit seiner neuen Frau Lina dann eine mehrmonatige Auslandsreise in die USA und es kommt, wie es kommen muss: Als er zurückkehrt, ist bereits ein Teil der Produktion nach Ettlingen verlagert in



Daimler Stahlradwagen 1889

die Munitionsfabrik seines Partners Lorenz. Daimler platzt der Kragen und er verlässt „seine“ Firma. Nach diesem Paukenschlag überstürzen sich die Ereignisse. Zunächst wird bekannt, dass Daimler schon seit 1892 heimlich zusammen mit dem alten Weggefährten Maybach an einer neuen Motorkonstruktion gearbeitet hatte, die später als „Phönix-Motor“ berühmt werden sollte. Ferner sind die weltweiten Geschäftspartner und Lizenznehmer alles andere als begeistert, dass die DMG jetzt ohne ihren Namensgeber weitergeführt werden soll. Und tatsächlich kommt es unter dem Druck dieser Lobby – insbesondere auch dem britischen Lizenznehmer Frederick R. Simms – zu einem sensationellen Deal: Gottlieb Daimler ist ab 1895 als Aufsichtsrat wieder in der DMG tätig und behält immerhin ein Viertel der Firmenanteile!

Unter seiner Regie wird jetzt der Phönix-Motor weiterentwickelt und ab 1898 in Serie gebaut. Es ist ein Vierzylinder-Reihenmotor mit mehreren bahnbrechenden Neuerungen, die Wilhelm Maybach eingebracht hatte – auch er ist jetzt wieder bei der DMG an Bord. Gottlieb Daimler ist es noch vergönnt, den Siegeszug des Phönix zu erleben und auch die Gründung unseres Clubs, des späteren WAC, begleitet er im April 1899. Aber schon bald danach verschlechtert sich sein Gesundheitszustand und er verstirbt am 6. März 1900. Sein Grab befindet sich auf dem Uff-Kirchhof in Bad Cannstatt.

### Quellen und Copyright:

Mercedes-Benz Konzernarchiv

Mit besonderem Dank an Frau Da Silva Sengo

Renate Seibold-Völker, Karl-Otto Völker:

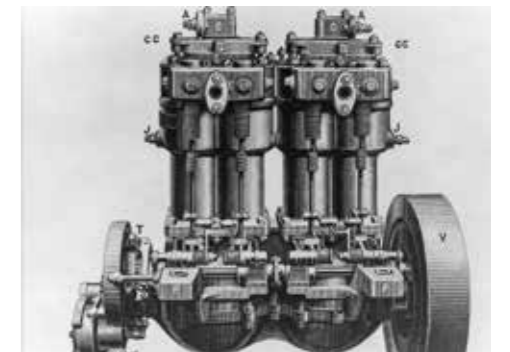
Gottlieb Daimler: Ein bewegtes Leben

© Silberburg-Verlag 2013, ISBN 978-3842512306

Gunter Haug: Gottlieb Daimler,

© Masken-Verlag 2010, ISBN 978-3-939500-27-8

Archiv des WAC



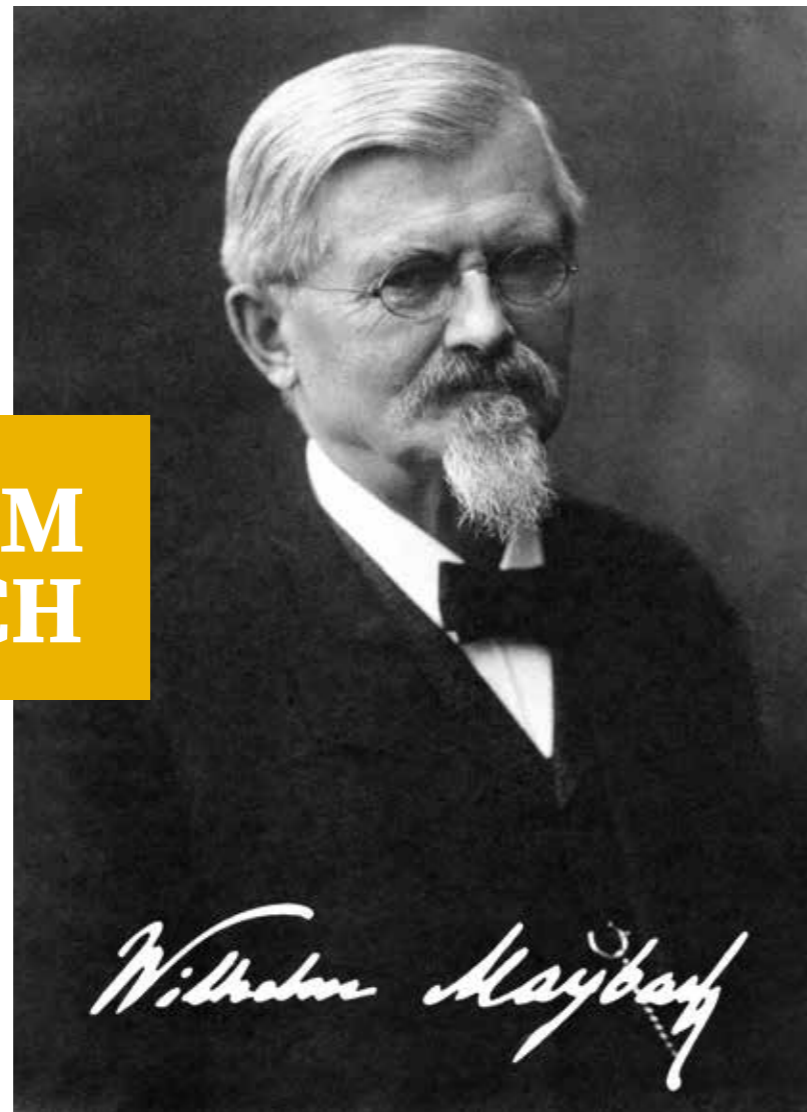
Phoenix-Motor 1896



Daimler 1886

# WILHELM MAYBACH

**Dieses Kapitel fällt etwas kürzer aus als das vorhergehende: Das liegt vor allem daran, dass der Lebensweg des Wilhelm Maybach eng verknüpft ist mit dem Gottlieb Daimlers und somit ein großer Teil der wichtigsten Stationen bereits dort besprochen wurde.**



Wilhelm Maybach wurde am 9. Februar 1846 in Heilbronn geboren. Seine Eltern zogen mit ihm 1851 nach Stuttgart und der junge Wilhelm hatte das Pech, nach zwei schweren Schicksalsschlägen schon drei Jahre später als Waisenknabe praktisch alleine dazustehen.

Er hat aber Glück im Unglück, als er durch Vermittlung von Verwandten in dieser Zeit nach Reutlingen kommt in die Stiftung „Zum Bruderhaus“. Diese Einrichtung des Vikars Gustav Werner kümmerte sich seit 1855 um Menschen mit „besonderen Benachteiligungen“. Kernstück war die Maschinenfabrik Zum Bruderhaus, die bis in die 1980er Jahre bestand und handwerklich begabten Kindern und Erwachsenen eine Ausbildung und Heimstatt bot. Schicksalhaft ist die Begegnung mit Gottlieb Daimler, der dort in den Jahren 1865 bis 1869 als Technischer Leiter agiert. Der weitere Lebensweg von Reutlingen über Deutz nach Cannstatt ist im Daimler-Kapitel ausführlich beschrieben. Aber was passiert nach Daimlers Tod im Jahr 1900? Zunächst intensiviert sich der Kontakt zu Emil Jellinek. Dieser stammte aus einer



angesehenen österreichischen Professoren-Familie, musste aber die Schule abbrechen und kam sehr zum Leidwesen seines Vaters „nur“ im diplomatischen Dienst unter. Aber Jellinek junior war wohl äußerst geschäftstüchtig, machte ein Vermögen mit Versicherungen und verbrachte die kalten Winter nicht in Wien, sondern standesgemäß an der Cote d'Azur. Dort entwickelt er ein Faible für Automobile, knüpft beste Verbindungen mit der französischen Haute Volee und beginnt, sich auch im Autohandel zu engagieren.

1897 reist er erstmals nach Cannstatt und im Jahr 1900 wird es dann ernst: Basierend auf Jellineks Anregungen und Wünschen sowie einem größeren Auftrag, der in Aussicht gestellt wird, entwickelt Wilhelm Maybach das erste moderne Automobil der Welt, den ersten „Mercedes“, bekannt unter der Bezeichnung Mercedes 35PS Simplex. Mehrere Maybach-Patente und Erfindungen fließen hier ein: Basis ist der berühmte Phönix-Motor aus den 1890er Jahren, ergänzt durch die damals bahnbrechende Federbandkupplung und den Wabekühler, wie er praktisch heute noch in jedem PKW zu finden ist. Auch das Fahrwerk mit tiefem Schwerpunkt und breiter Spur ist eine Sensation – sicher sind diese und zahlreiche andere technische Lösungen nicht alleine auf Maybachs Erfindergeist zurückzuführen. Aber alle Quellen benennen ihn als den führenden technischen Kopf dieser Epoche bei Daimler und „König der Konstrukteure“. Apropos „Daimler“: Konsul Jellinek benennt die

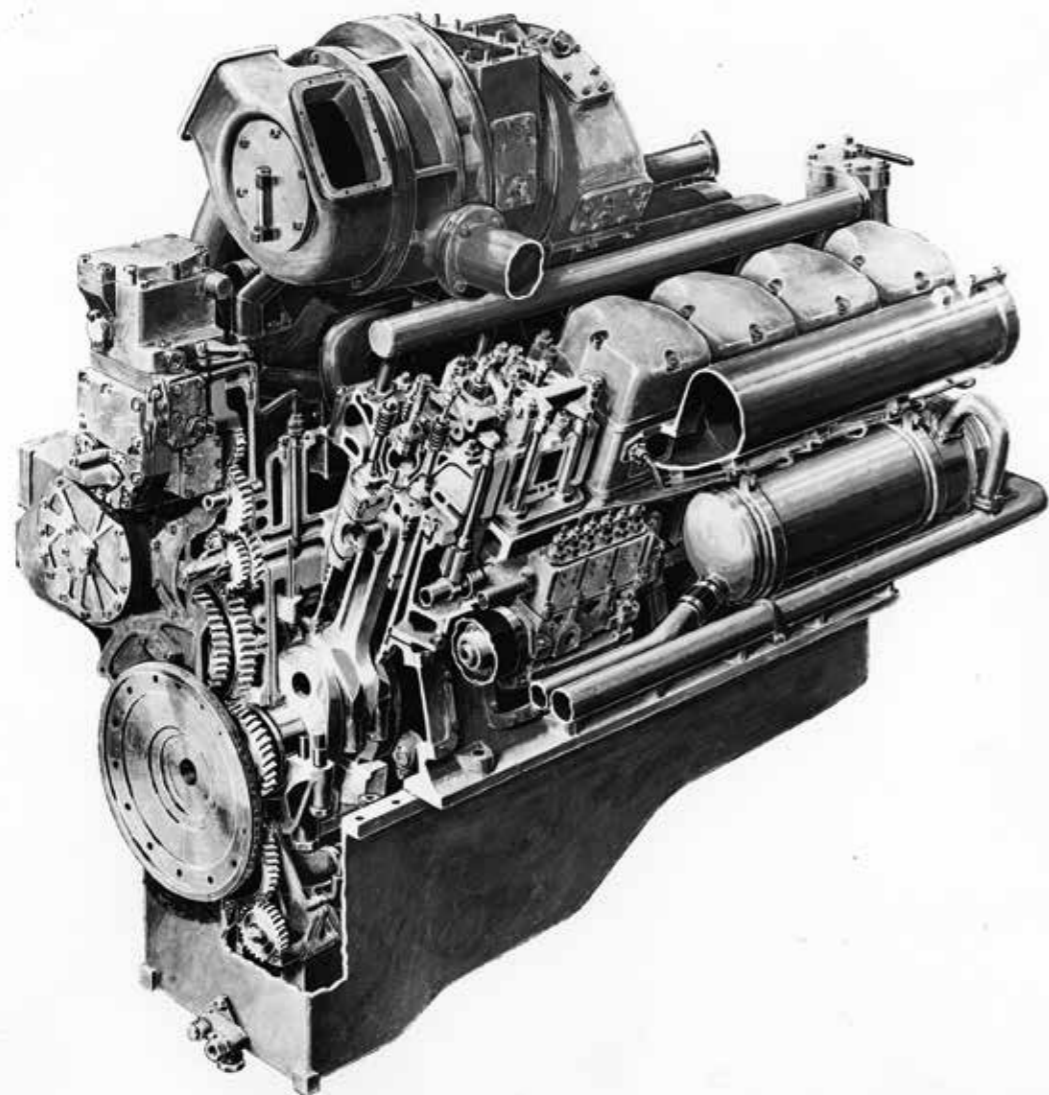


Fahrzeuge, die unter seiner Ägide zahlreiche Rennsiege einfahren, nach seiner Tochter Mercedes. In Deutschland wird dieser Name ab 1902 für die DMG geschützt und seither aktiv verwendet bis zur heutigen Firmierung Mercedes Benz Group AG.

Nach diesem großen Wurf entwickelt Maybach einen komplett neuen Sechszylinder-Motor mit 75 PS. Aber die erfolgreiche Markteinführung wird von ihm nicht mehr begleitet, denn seine Stellung bei der DMG wird zunehmend in Frage gestellt: Ab 1903 ist er nicht mehr Technischer Leiter, sondern nur noch Chef des sogenannten Erfinderbüros mit gerade einmal zwei Angestellten. Er hatte bei seiner Vertragsverlängerung wohl nicht auf die Details geachtet und wird tatsächlich ab 1907 komplett aus der Firma hinausgedrängt.

Dann 1909 ein großer Schritt in die Selbstständigkeit: Gründung der eigenen Firma Maybach-Motorenbau GmbH.





Maybach-Motor OM 835 © Mercedes-Benz Classic



Der eigentlich eher als zurückhaltend bis schüchtern beschriebene Wilhelm Maybach wird hier wohl stark von seinem ältesten Sohn Karl Maybach beeinflusst, der gemeinsam mit ihm Daimler verlässt. Die neue Firma beschränkt sich zunächst auf den Bau von Motoren für die neu aufkommenden Luftschiffe.

Schnell ergibt sich eine intensive Partnerschaft mit dem Grafen Zeppelin, der am Bodensee den Grundstein für seine erfolgreiche Firma legt. Entsprechend folgt die Maybach GmbH diesem Großkunden und errichtet in Friedrichshafen ein neues Werk. Die Maybach-Motoren machen Furore durch geringes Gewicht und hohe Zuverlässigkeit. Entsprechend ist es ein naheliegender Schritt zum Bau von Flugmotoren auch für Propeller-Flugzeuge. Nach dem Ersten Weltkrieg wendet man sich notgedrungen der Konstruktion von Dieselmotoren zu: Einsatzfälle sind jetzt Schienenfahrzeuge und Schiffe. Und ab 1921 beschäftigen sich Vater und

Sohn auch wieder mit kompletten Automobilen: Auf der Automesse in Berlin wird der Maybach 22/70PS (W3) vorgestellt. Die Serienfertigung beginnt erfolgreich und gipfelt 1929 mit der Präsentation des ersten Maybach Zeppelin (sic!). Es ist der erste Wagen, der serienmäßig mit einem V12-Motor ausgerüstet wird. Die Konstruktion dieser spektakulären Automobile, die weltweit zur absoluten Oberklasse gehörten, wird Karl Maybach zugeschrieben. Sein Vater Wilhelm begleitet die einzelnen Entwicklungsschritte und erlebt auch noch die Fertigstellung des ersten Serien-Baumusters. Er stirbt aber kurze Zeit später am 29.12.1929 und ist in Cannstatt ganz in der Nähe Gottlieb Daimlers auf dem Uff-Kirchhof begraben.

P.S.: Sein Name lebt bis heute weiter in den Automobilen, die der Daimler-Konzern von 2002 bis 2012 und jetzt wieder ab 2014 unter dem Namen Maybach als absolute Luxus-Fahrzeuge anbietet. Auch das Maybach Motorenwerk in Friedrichshafen ging später im Daimler-Konzern auf und ist heute unter dem Kürzel MTU bekannt. Man fertigt dort immer noch schwere Motoren für Schiffe, Panzer etc., gehört aber seit 2014 zu Rolls Royce.

#### Quellen und Copyright:

Mercedes-Benz Konzernarchiv

Mit besonderem Dank an Frau Da Silva Sengo

Harry Niemann: Mythos Maybach

© Motorbuch Verlag 5. Auflage 2003,

ISBN 3-613-02275-3

Gunter Haug: Gottlieb Daimler,

© Masken-Verlag 2010, ISBN978-3-939500-27-8

# ROBERT BOSCH



Dass die „gute alte Zeit“ keineswegs so harmonisch verlief, wie wir es aus alten Filmen über eine habsburgische Kaiserin u.a. kennen, hat sich schon im ersten Kapitel über Gottlieb Daimler gezeigt. Eine weitere Episode zu diesem Thema entnehmen wir dem historischen Roman „Gottlieb Daimler – Der Traum vom Fahren“, den der Autor Gunter Haug 2010 im WAC vorgestellt hat:

„Oh dieser Bosch!“ Ein verächtliches Lächeln zuckte um die eisgrauen Schnurrbarthaare von Gottlieb Daimler. „Hat der also tatsächlich allen Ernstes geglaubt, dass ich unsere eigene Entwicklung gegen seinen neuen Zündapparat eintauschen würde, nur weil dieses Produkt das angeblich bessere wäre. Wie gesagt angeblich ...“ „Was es im Übrigen ja wohl auch ist!“ konterte Wilhelm Maybach, dessen Laune sich wesentlich von der seines jahrzehntelangen Arbeitgebers unterschied, für seine Wesensart erstaunlich unwirsch. Resigniert zuckte er anschließend die Schultern. „Aber da ist ja wohl nichts mehr zu machen ...“ „Nein, da ist nicht das Geringste mehr zu machen“. Inzwischen war auch Daimlers anfänglich so bemüht gute Stimmung wie weggeblasen.

Es war ein nasskalter Tag im Januar des Jahres 1899. Gerade erst hatte sich Robert Bosch von sei-

nen Gesprächspartnern verabschiedet und war mit kerzengerade durchgedrücktem Rücken und einer geradezu provozierend selbstbewussten Haltung aus dem Besprechungsraum der DMG am Cannstatter Seelberg stolz ...

Tja, wer war dieser Robert Bosch, der hier für Unruhe in Cannstatt gesorgt hatte? Als er am 23. September 1861 in dem kleinen Ort Albeck im heutigen Landkreis Ulm geboren wird, war es ihm keineswegs an der Wiege gesungen, dass er einmal zu einem der erfolgreichsten Unternehmer im „Ländle“ aufsteigen sollte. Tatsächlich beginnt sein Leben in gutbürgerlichen Verhältnissen als das elfte von zwölf Kindern des Gastwirts Servatius Bosch und seiner Frau Maria Margarethe. Der Vater schickt August Robert, so sein vollständiger Name, ab 1869 auf die Ulmer Realschule und der junge Bosch arbeitet dann – heute würde man sa-

gen als Praktikant – bei namhaften Unternehmen, wie zum Beispiel bei Fein in Stuttgart. Nach dem Militärdienst gelangt er sogar bis in die USA zu Edison, bevor er 1886 in Stuttgart die „Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik“ gründet.

Nach schwierigen Anfangsjahren mit feinmechanischen und elektrotechnischen Aufträgen ist eines der ersten erfolgreichen Produkte des jungen Unternehmens der Magnetzünder, der heute noch im Logo des Weltkonzerns Bosch zu finden ist. Aber Robert Bosch ist keineswegs der Erfinder dieser bahnbrechenden Neuerung. Tatsächlich geht das Patent auf den österreichischen Ingenieur Siegfried Marcus zurück; Bosch jedoch sieht die Möglichkeiten, das System, das für langsam laufende Stationärmotoren entwickelt ist, für das junge Automobil umzukonstruieren und kommerziell erfolgreich zu machen. In seiner jungen Firma ist es der Ingenieur Gottlob Honold, dem die Ehre gebührt, dem Produkt zum Durchbruch geholfen zu haben zu haben. 1902 löst Honold das Problem der mechanisch anfälligen Abreißgestänge durch den Hochspannungszündapparat mit Zündkerzen, und bahnt der Bosch-Zündung den Weg zum weltweiten Erfolg. Übrigens auch im berühmten, von Wilhelm Maybach entwickelten Phönix-Motor bei der Daimler Motoren Gesellschaft DMG in Cannstatt ...



In dieser Zeit engagiert sich Robert Bosch auch im WAC; im Gegensatz zu Daimler oder Maybach ist er aktiv im Präsidium tätig. Leider ist ja das Archiv des Clubs in einer Bombennacht des Jahres 1944 untergegangen, aber ein Beleg mit Boschs Unterschrift als Schatzmeister ist aus dieser Zeit erhalten geblieben.



Währenddessen entwickelt er seine Firma ständig weiter und diversifiziert in andere Bereiche. Meilensteine sind der elektrische Anlasser, der Bosch-Öler für die zuverlässige Schmierung am KFZ, die Diesel-Einspritzpumpe und viele andere Produkte bis hin zum Scheibenwischer sowie Automobil-fremde Erzeugnisse wie Kühlschränke und Elektrowerkzeuge. Wichtig ist in diesem Zusammenhang das soziale Engagement unseres Gründungs-Mitglieds: Robert Bosch wird in mehreren Quellen eine hohe soziale Verantwortung für seine Mitarbeiter bescheinigt, die sich unter anderem in der Einführung des Achtstundentages im Jahr 1906 zeigt. Auch die Entlohnung war ausgesprochen gut und in Unternehmerkreisen war bald die Rede vom „Roten Bosch“, den man sogar aus dem Verband der Württembergischen Metall-Industriellen ausschließen wollte wegen seines arbeiterfreundlichen Umgangs.



Dazu gibt es ein berühmtes Zitat: „Ich zahle nicht gute Löhne, weil ich viel Geld habe, sondern ich habe viel Geld, weil ich gute Löhne bezahle“. Seine Gewinne aus dem Rüstungsgeschäft während des Ersten Weltkrieges stiftet er zum Großteil für gemeinnützige Zwecke, unter anderem für das Robert-Bosch-Krankenhaus in Stuttgart (gegründet 1915) oder die Unterstützungskasse Bosch-Hilfe 1929. Weiterhin liegt Robert Bosch daran, weiterführende Bildungsmöglichkeiten für die Arbeiter zu schaffen und er engagiert sich politisch für die deutsch-französische Aussöhnung und gegen den Antisemitismus. „Sein Vorbild als verantwortungsbewusster Bürger prägt durch Testament und Auftrag bis heute das Wirken der Robert Bosch Stiftung.“ (Zitat [www.bosch-stiftung.de](http://www.bosch-stiftung.de))

Mit den Jahren entwickelt sich diese Bosch-Stiftung zu einem weltumspannenden Netzwerk mit heute rund 170 Mitarbeitern in Stuttgart und

Berlin. Eines der jüngeren Projekte ist zum Beispiel die Gründung der Robert Bosch College UWC/Freiburg im Jahr 2011, eine Oberstufenschule für begabte Kinder aus der ganzen Welt.

Bosch zieht sich 1926 aus dem Alltagsgeschäft zurück. Es ist unbestritten, dass seine Firma Teil des deutschen Rüstungsprogrammes ab 1933 war, aber sicher nicht zu den treibenden Kräften gehörte. Dazu ein weiteres Bosch-Zitat, nachdem er bei zwei persönlichen Terminen Anfang der 1930er Jahre versucht hatte, Hitler seine Sicht der Dinge nahezubringen, überliefert vom Historiker Johannes Bähr: „Meine Herrâ, der Kerle isch e Verbrecher.“

Robert Bosch erlebte die schlimmsten Jahre des 2. Weltkrieges nicht mehr, er verstarb am 12. März 1942. Sein Grab befindet sich auf dem Waldfriedhof in Degerloch. Seine Erben besitzen heute noch ca. 6% des Unternehmens (94% gehören der Stiftung) und rangieren damit je nach Ranking auf dem 30. bis 35. Platz der reichsten Deutschen. Und seine Firma, die auch heute noch die in dieser Größenklasse unübliche Gesellschaftsform der GmbH pflegt, ist aktuell der größte Automobilzulieferer der Welt (!) vor Denso, ZF und Continental und weit vor Goodyear oder Borg-



Warner. Von amerikanischen Analysten oft als Mischkonzern belächelt, scheint die Aufstellung der Bosch GmbH mit ihrem Stiftungsrat an der Spitze also gar nicht so verkehrt zu sein. Aktuell verzeichnet der Konzern rund 420.000 Mitarbeiter, (davon mehr als 85.000 in Forschung und Entwicklung) und einen Umsatz von rund 90 Milliarden EURO.

Quellen und Copyright:

Robert Bosch GmbH

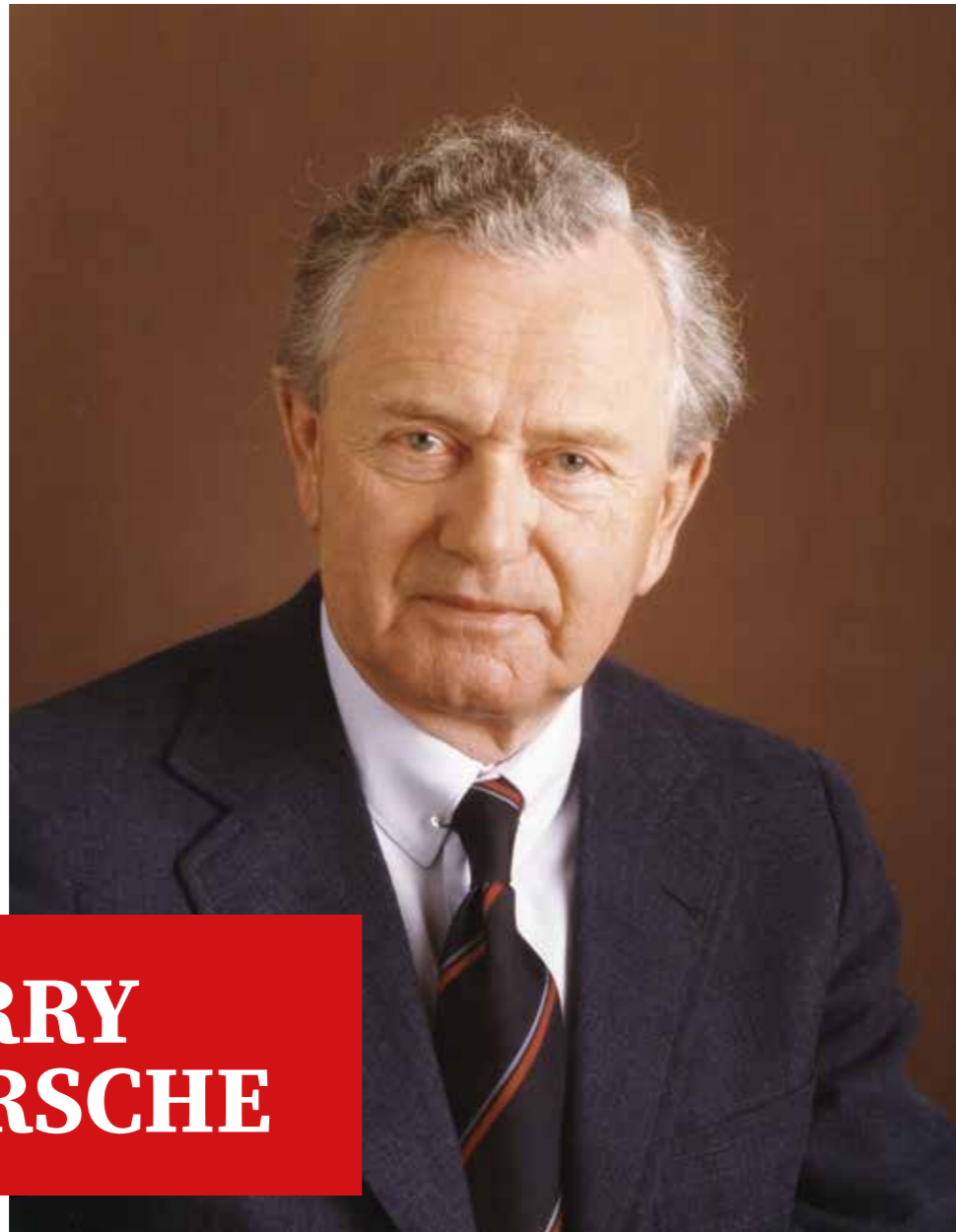
Historical Communications

mit besonderem Dank an Herrn Dietrich Kuhlitz

Gunter Haug: Gottlieb Daimler © Masken-Verlag 2010, ISBN978-3-939500-27-8

Johannes Bähr, Werner Plumpe (Hrsg.): Unternehmer – Fakten und Fiktionen. Historisch-biografische Studien (Schriften des Historischen Kollegs, 88), De Gruyter Oldenbourg, München 2014, ISBN 978-3-486-71352-7.

[www.bosch-stiftung.de](http://www.bosch-stiftung.de)



## FERRY PORSCHE

Er gehört natürlich nicht zu den Gründervätern des WAC von 1899, aber ganz sicher hat er 1951/52 eine sehr wichtige Rolle gespielt bei der Neugründung des Clubs nach „dunklen Zeiten“.

Ferdinand Anton Ernst „Ferry“ Porsche wurde geboren am 19. September 1909 in Wiener Neustadt. Den Vornamen Ferdinand hat er von seinem nicht minder berühmten Vater geerbt, der um diese Zeit bei Austro Daimler als Entwicklungs- und Produktionsleiter tätig war. In der Literatur wird zur Unterscheidung allgemein der Name Ferdinand Porsche für den Vater (1875 – 1951) verwendet, der frühe Spitzname Ferry für den Sohn.

Ferry Porsche wuchs zusammen mit seiner Schwester Louise (1904-1999) in einem Auto- und Technik-begeisterten Haushalt auf. Er war sicherlich ein echter Sonnenschein für seinen Vater, da er sich von Anfang an für dessen Tätigkeiten interessiert. Es wird in mehreren Quellen berichtet, dass er schon in frühen Jahren mit ihm im wahrsten Sinne des Wortes um die Welt reiste, immer mit automobilen Themen und Terminen befasst. Wobei diese frühen Jahre auch mit mehrfachen Umzügen der Familie einhergehen:



Von Austro Daimler wechselt Ferdinand Porsche 1923 zur Daimler Motoren Gesellschaft DMG nach Untertürkheim. In diese Zeit fällt auch der Bau der noch heute bestehenden Porsche-Villa am Feuerbacher Weg.

Es waren spannende Jahre, denn schon kurze Zeit später wird die DMG auf Druck der Deutschen Bank mit Benz „verheiratet“ zur im Prinzip heute noch bestehenden Mercedes-Benz Group AG. Die folgenden Umstrukturierungen liefen damals sicher nicht viel charmanter ab als heute: Es gibt Ärger um die Themen Kosten, Aufwand, Zuständigkeiten und überhaupt zieht es Ferdinand Porsche im Jahr 1929 wieder nach Österreich – diesmal zum Konkurrenten Steyr. Der Wohnsitz ist jetzt Wien und für Ferry bedeutet das erneut einen Schulwechsel. Immerhin hatte er 1928 in Stuttgart noch seine Prüfung zur Mittleren Reife abgelegt, jetzt „spendiert“ der Senior privaten Unterricht mit dem Schwerpunkt Automobiltechnik. Schon im Frühjahr 1930 kündigt sich die nächste Veränderung an: Steyr muss sich finanziell neu orientieren, holt ausgerechnet die Deutsche Bank als führendes Institut ins Haus und Ferdinand Porsche trifft somit dieselben Leute wieder, die ihm erst 1929 in Untertürkheim den Stuhl vor die Tür gesetzt hatten. Damit steht der nächste Wechsel an und diesmal schlägt Familie Porsche einen ganz anderen Weg ein: Es geht zurück in die schöne Villa nach Stuttgart und man gründet am 25. April 1931 die „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge“.



Der jetzt 22-jährige Ferry Porsche wird als junger Ingenieur in die Firma aufgenommen. Vater Ferdinand hält anfänglich 80% der Anteile. Die restlichen 20% teilen sich der Kaufmann (und Rennfahrer!) Adolf Rosenberger sowie Ferrys Schwager Anton Piëch, der 1928 seine Schwester Louise geheiratet hatte. In der Firma gibt es außergewöhnlich gute und begabte Konstrukteure, wie z.B. Karl Rabe, Josef Kales oder Erwin Komenda. Als Youngster „darf“ Ferry Porsche die praktische Umsetzung der Entwicklungen begleiten, an der Erprobung und den Testfahrten teilnehmen und er berichtet in seinen Memoiren, dass er auch schon eigene Vorschläge zu den Arbeiten der Kollegen beitragen konnte.

Es ist eigentlich eine ideale Zeit für einen aufstrebenden Ingenieur, aber die dunklen Wolken des Nationalsozialismus ziehen auf: Als erster muss Adolf Rosenberger die Firma aus Angst vor Repressionen verlassen und emigriert nach einer (glücklicherweise nur sehr kurzen) Inhaftierung in einem KZ zunächst nach Paris und dann weiter nach Kalifornien. Er hatte sich um die junge Firma sehr verdient gemacht durch die Beschaffung von Darlehen aus seinem Familienkreis sowie die erfolgreiche Akquisition erster Aufträge. Einer davon ist der Porsche Typ 7 (mehr oder weniger chronologische Nummerierung seit 1931), eine Auftragskonstruktion für Wanderer, und als Weiterentwicklung dazu der Typ 8. Dieser geht als „Stromlinienwagen“ in die Geschichte ein, aber eine Serienproduktion ergibt sich nicht. Es folgen weitere Konstruktionen

für NSU und Wanderer, die aber mangels Serienreife wohl nicht viel Geld in die Kasse bringen. Richtig erfolgreich wird man ab 1933: Zunächst erarbeitet Porsche auf Basis der Ausschreibung für einen Rennwagen nach der neuen 750-kg-Grand-Prix-Formel (aus heutiger Sicht die Formel 1 dieser Zeit) eine spektakuläre Konstruktion: Der berühmte P-Wagen hat einen V-Motor mit 16 Zylindern, der erstmals als Mittelmotor eingebracht wird, 4 Liter Hubraum und runde 300PS sowie über 800 Nm.

Etliche Porsche-Patente fließen in den Rennwagen ein, so z.B. auch die Drehstabfederung. Und mit Unterstützung der NS-Regierung greift die Auto Union zu: Sie zahlt die damals ungeheure Summe von 75.000RM für die Konstruktion und erntet tatsächlich in den Folgejahren zahlreiche Rennsieg und Meisterschaften weltweit. Nächster großer Deal ist 1934 der Gewinn einer Ausschreibung des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie: Der Volkswagen (später auch KdF-Wagen) wird projektiert mit dem Ziel, ein massentaugliches KFZ anzubieten. Vier Personen – 100 km/h – 1.000 Reichsmark – das sind die Rahmenbedingungen. Ferry Porsche ist jetzt schon mitten im Geschehen, begleitet die Entwicklung, schraubt selber mit an den Prototypen und leitet verantwortlich die Testfahrten. Der in der Porsche-Nomenklatur als Typ 60 geführte Prototyp von 1936 (heute als Rekonstruktion im ZeitHaus in Wolfsburg zu sehen) kommt schon sehr nahe an die Vorgaben heran und man sieht deutlich die Grundform des „Käfers“. Zurück in das Jahr 1935: Am 10. Januar heiratet Ferry Porsche seine langjährige Verlobte „Dodo“ Dorothea geb. Reitz und im Dezember 1935 kommt der erste Sohn zur Welt – Ferdinand Alexander, Rufname „Butzi“. Bis 1943 folgen Gerhard, Hans-Peter und Wolfgang. Zu dieser Zeit ist die junge Familie bereits umgezogen



nach Zell am See. Dort hatte Ferry auf einer Autotour in den 30er Jahren das Schüttgut entdeckt, ein rund 600 Jahre altes Anwesen, das die Familie 1941 erwirbt. Tatsächlich ist dies auch der Treffpunkt, wo sich die engsten Mitarbeiter und die weit verstreute Familie Mitte 1945 nach den Kriegswirren erstmals wieder zusammenfinden. Rund 30 Personen verbringen dort die nächsten Monate und auch heute noch wird das Schüttgut als Familiensitz der Porsches angesehen.

Ferry konnte noch einiges an Material, Einzelteilen und Vorrichtungen sowie auch einige Fahrzeuge aus den Fabriken retten, bevor diese von den Besatzungsmächten nach Frankreich überstellt werden im Rahmen der Kriegs-Reparationen. Diese „Schätze“ werden nach Kärnten in das 140 km südöstlich gelegene Gmünd gebracht, wo Porsche 1944 ein Sägewerk als Ausweich-Standort für das zunehmend von Bombenangriffen bedrohte Stuttgart akquiriert hatte. Ende 1945 dann eine dramatische Episode im Leben der Porsches: Ferry fährt mit seinem Vater und Anton Piëch auf Einladung der Alliierten zu einer Besprechung nach Baden-Baden. Tatsächlich wartet dort aber eine Überraschung, denn sie werden auf Betreiben der dort agierenden französischen Besatzungsmacht alle verhaftet.

Es geht um Verfehlungen in der Nazi-Zeit, Deportationen, die Nähe zu Hitler etc. Ferry kommt Anfang 1946 wieder frei, aber sein Vater und sein Schwager müssen insgesamt 22 Monate in französischen Gefängnissen verbringen. Tatsächlich kann Porsche Senior 1948 vor einem französischen Gericht einen Freispruch erster Klasse erreichen, aber mehrere Quellen berichten übereinstimmend, dass er anschließend als gebrochener Mann nach Zell am See zurückkehrte und schließlich im Januar 1951 dort verstarb.

Ferry hatte inzwischen begonnen, in Gmünd zusammen mit den langjährigen Konstrukteuren aus VW-Teilen den ersten Porsche 356 zu bauen. Die Karosserie wird komplett aus Aluminium hergestellt, das man damals wohl aus verschrotteten Weltkriegs-Flugzeugen günstig bekommen konnte. Auch die Verarbeitung mit

einfachen Holzmodellen ist damit besser zu bewerkstelligen als mit Stahl. Das Geld dafür verdient man bis dahin mit Entwicklungs-Aufträgen für Fremdfirmen: Cisitalia nimmt hier Ende der 40er Jahre eine führende Stellung ein, Porsche entwirft und baut für diese Turiner Firma einen Grand-Prix-Rennwagen, einen Traktor und sogar auch eine Wasserturbine.

Die große Stunde des 356 „Nr. 1“ Roadster schlägt dann am 8. Juni 1948: Allgemeine Betriebserlaubnis für den zum Straßenverkehr mit Einzelabnahme. Erste Zeitungsberichte über den neuen Fahrzeugbauer PORSCHE erscheinen



Porsche Typ 360 – Cisitalia

im deutschsprachigen Umfeld, und in Gmünd beginnt man eine kleine Serienfertigung. 1949 folgt dann die erste Präsentation auf dem Genfer Salon. Allerdings haben diese Wagen mit der Typbezeichnung 356/2 einen Heckmotor wie wir ihn alle kennen, während der 356/1 als Mittelmotor-Fahrzeug aufgebaut war. Auf 52 Stück bringt es das Gmündener Werk, dann geht es zurück nach Stuttgart.



Porsche 356 /2 und 356 / 1 im Museum

Ferry Porsche verhandelt in dieser Zeit mit dem neu entstehenden VW-Werk und dessen Chef Heinz Nordhoff: Im September 1948 wird eine erste Kooperation vereinbart, bezogen auf die Weiterentwicklung des Volkswagens, die Zulieferung von Teilen aus der VW-Großserie sowie die Nutzung des VW-Händlernetzes. Ferner verhandelt Ferry Porsche gemeinsam mit seinem Vater erfolgreich über die Lizenzen auf Basis der ursprünglichen Verträge aus den 30er Jahren: Rund 4,80 DM pro gefertigtem Fahrzeug für Deutschland, rund 3,10 EUR für Export-Fahrzeuge. Dazu eine ergänzende Info für alle schnellen Kopfrechner: Bereits im August 1955 lief der einmillionste Käfer vom Band ...

Basis für die jetzt beginnende Serienfertigung des 356 ist ein Vertrag mit dem in Zuffenhausen ansässigen Karosseriewerk Reutter über eine erste „Großserie“: 500 Karosserien für den 356, jetzt allerdings in Stahl. Gestaltung und Konstruktion entstehen unter der Leitung von Erwin Komenda. Zum technischen Setup gibt es eine spannende Abhandlung von Ferry Porsche:

Die Luftkühlung bringt bei einem Renn- und Sportwagen neben dem geringeren Gewicht den Vorteil, dass man bei der Formgebung nicht auf den Kühlluft einlass im Bug Rücksicht nehmen muss. Erfahrungsgemäß wird durch den Luftenlass mit dahintersitzendem Wasserkühler die Aerodynamik des Wagens wesentlich verschlechtert und damit die Luftwiderstandsleistung um einen Betrag erhöht, der ungefähr doppelt so groß ist wie die Gebläseleistung des luftgekühlten Motors [Forum der Technik]

Ferry Porsche ist jetzt der Chef im Stuttgarter Porsche-Kosmos und er versteht es geschickt, seine Mitarbeiter zu motivieren, so dass richtungsweisende Konstruktionen entstehen. Erwin Komenda optimiert die Motorleistung und den cw-Wert des 356 so weit, dass die Marke Porsche mit dem Typ 514 schon 1951 einen ersten Klassensieg in Le Mans einfährt. Ernst Fuhrmann entwickelt den Königswellen-Motor; weiter geht es mit dem Speedster, der 1954 speziell für die US-amerikanische Kundschaft gebaut wird, dann die diversen Spyder-Varianten, deren bekannteste sicher der Typ 550 ist – James Dean heißt hier das Stichwort.



Und jetzt ein kleiner Einschub zu unserem WAC: Ferry Porsche gehört dem neuen WAC-Präsidium an, das mit der Neugründung ab November 1951 seine Arbeit aufnimmt. Hier exemplarisch ein Beitrag unseres Clubs beim Entstehen des „Mythos Porsche“, dieses Dokument stammt aus dem WAC-Archiv: Aber nicht alle Projekte laufen erfolgreich: Als die Bundeswehr 1953 die Ausschreibung für den neuen Kübelwagen veröffentlicht, stellt Porsche den Typ 597 auf die Räder. Damals wie heute halten ihn zahlreiche Kritiker für das beste der drei vorgestellten Fahrzeuge, aber das Rennen macht DKW mit dem „Munga“. Ferry sieht hier ein abgekartetes Spiel bei der Vergabe und ordnet an, „nie wieder“ für das Militär zu arbeiten.



In der Bar des WAC



22.02.1954: Porsche bedankt sich bei Fürst Wilhelm v. Urach (Sportreferent des WAC) für seinen Einsatz bei der FIA in Paris und die erfolgreiche Einstufung des Porsche Super 90 in die GT-Klasse.  
© Archiv des WAC @ Mercedes-Benz Classic



Man konstruiert auch weiterhin für VW (Typen 534, 726, 728) und muss Ende der 50er Jahre dann auch wieder im eigenen Haus Neues projektieren: Der Nachfolger des 356 ist zu entwickeln, und Erwin Komenda erhält in seinem angestammten Revier Konkurrenz durch F.A. „Butzi“ Porsche.

Dessen Lösung mit der Typnummer 901 (später 911) geht letztendlich in Serie und es stellt sich im weiteren Verlauf der 60er Jahre immer drängender die Frage: Wie ordnet Ferry Porsche die Nachfolge innerhalb der Familie und innerhalb der Firma? Sicher keine leichte Entscheidung, nachdem Butzi sein Meisterstück abgeliefert hat und der 901/911 nach anfänglicher Skepsis zum Bestseller wird. Die Brüder haben eigene Ideen und Lebensräume für sich erarbeitet: Gerhard Porsche ist als Landwirt tätig, Wolfgang als „Nesthäkchen“ promoviert gerade in Wien und Peter ist wiederum bei Porsche tätig im Range des Produktionsleiters.

Ferry Porsche schreibt in seinen Memoiren, dass er sich und seinen Söhnen sowie seiner Schwester und den Neffen (zu denen auch Ferdinand Piëch gehört, der Entwickler des 917, des Audi Quattro etc.) die Frage nach einem harmonischen Zusammenwirken innerhalb der Familie stellt. Eine finale Familienklausur auf dem Schüttgut schafft Klarheit und das Ergebnis wird Anfang 1972 verkündet: ALLE Familienmitglieder scheiden aus der Firma aus, die KG wird in eine AG umgewandelt und die Aktien werden zunächst einmal gleichmäßig verteilt. Ferry Porsche bleibt außerdem gemeinsam mit seiner Schwester Eigentümer der Porsche Holding in Salzburg. Er übernimmt in Zuffenhausen den Vorsitz des Aufsichtsrates und war somit der einzige Porsche, der noch aktiv mit der Firma verbunden war. Heute wird dies von Wolfgang Porsche wahrgenommen. Später zum Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrates ernannt, stirbt Ferry Porsche am 27. März 1998 in Zell am See. Sein Grab befindet sich zusammen mit dem seiner Frau in der Hauskapelle des Schüttgutes.

P.S.: Eine kleine Ergänzung zum Thema Reutter Carosserie – Abkürzung RECARO (!) – sei hier noch gestattet: Dieses Foto zeigt einen bei Reutter 1930/31 karosierten Wanderer mit dem WAC-Wappen vor dem Kühler.

Reutter verkaufte sein Karosseriewerk 1963 an Porsche (man hatte bis dato über 60.000 Karosserien des 356 gefertigt – das Werk ist die Basis des heutigen Porsche-Stammwerkes in Zuffenhausen) und konzentrierte sich anschließend am Standort in der Augustenstraße 82 (ganz in der Nähe zum WAC) auf die Herstellung von Fahrzeugsitzen.



Mit einem Wanderer W11 beim Concours d'Elégance in Baden-Baden 1931. Neben dem Fahrzeug Otto Reutter mit Helene Otterbach. © Familienarchiv Reutter, Stuttgart

**Quellen und Copyright:**

Unternehmensarchiv der Porsche AG  
Mit besonderem Dank an Frank Jung und Thomas Wrobel.

Ferry Porsche „Mein Leben“ Motorbuchverlag, ISBN 3-613-012 82-0  
Ferry Porsche: „Konstruktionsprinzipien im modernen Gebrauchs-, Sport- und Rennwagenbau“  
In: Max Metz Zürich (Hrsg.): Forum der Technik, 3. Auflage.

Bernd Ostmann „Die Chronik des Automobils“  
Motorbuchverlag ISBN 978-3-613-03096-1

Archiv des WAC





PHOTOGRAPHY + DESIGN  
**RENÉ  
STAUD**



Als einer der bekanntesten Automobilfotografen der Welt hat René Staud viele der hochkarätigen Sportwagen auf unvergleichlich direkte Weise in Szene gesetzt. Jenseits vom Lärm und Dreck der Rennstrecke entfalten die Porsche-Modelle in seinen Bildern ihren ganz eigenen Zauber und offenbaren nicht nur die harte Entwicklungsarbeit, die in jedem von ihnen steckt, sondern auch die Zeitlosigkeit funktionalen Designs!

[www.renestaud.com](http://www.renestaud.com)



## MERCEDES-BENZ: TRADITION UND INNOVATION FÜR DAS KUNDENERLEBNIS DER ZUKUNFT

Lieber Württembergischer Automobilclub,

herzlichen Glückwunsch zum 125-jährigen Jubiläum! In diesen bewegten Zeiten ist es inspirierend, auf eine so erfolgreiche Geschichte zurückzublicken. Zumal wir eine besondere Verbindung miteinander haben: Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach waren 1899 Gründungsmitglieder dieser exklusiven Gemeinschaft.

Daimler und Maybach waren auch unermüdete Motoren des Fortschritts. Sie gehörten 1886 neben Automobilfinder Carl Benz zu den Wegbereitern der individuellen Mobilität und trieben die Innovation mit großer Energie und Leidenschaft voran. Heute stehen wir jeden Tag vor der Herausforderung, etablierte Ideen, Konzepte und Maßnahmen zu hinterfragen. Daher möchte ich in diesem Jubiläumsjahr nicht nur auf die Vergangenheit zurückblicken, sondern auch einen Blick in die Zukunft werfen.

Treiber des Wandels sind unsere Kundinnen und Kunden. Große Tech-Unternehmen wie Amazon, Apple oder Microsoft haben es vorge-macht und auch für die Automobilbranche gilt: Jeder Berührungspunkt mit einer Marke soll so komfortabel und einfach wie möglich sein. Eins bleibt dabei unverändert: Die Kundinnen und Kunden stehen im Mittelpunkt unseres Denkens und Handelns. Auch das gehört zu unserer langen Tradition: Die automobilen Pioniere Daimler und Benz kannten ihre Käuferinnen und Käufer überwiegend noch persönlich. Gekrönte Häupter gehörten ebenso dazu, wie Prominente aus Wirtschaft und Industrie.

Und immer noch verfolgen wir den gleichen Ansatz: Wir möchten unsere Kundinnen und Kunden bestmöglich kennen, ihre Wünsche und Bedürfnisse verstehen und im Idealfall sogar übertreffen – deshalb bauen wir auf eine noch stärkere und engere Beziehung zu ihnen.

Unsere Kundinnen und Kunden möchten selbst entscheiden, wo sie mit uns in Kontakt treten – digital oder im Autohaus. Dazu eine interessante Zahl: 75 Prozent der Interessenten würden ein neues Auto auch online kaufen. Das bedeutet für uns, dass Online-Angebot kontinuierlich zu erweitern und den Mercedes-Interessierten ein

unvergleichliches digitales Markenerlebnis zu bieten. Das eine zu tun, heißt nicht, das andere zu lassen: Viele unserer Kundinnen und Kunden wünschen weiterhin, beim Autokauf vor Ort beraten zu werden und bei Bedarf eine Probefahrt zu machen. Deshalb bleibt der persönliche Kontakt auch in Zukunft ein Kernelement des Kundenerlebnisses mit Mercedes-Benz. Bei uns lassen sich die Emotionen unserer Marke und unserer Modelle am besten und mit allen Sinnen erleben. Deshalb haben wir 2022 das weltweit erste Maybach Atelier in Shanghai eröffnet.



Es verbindet Kreativität, Digitalisierung und Kultur zu einer ganz persönlichen Markeninteraktion. In weiteren spannenden Formaten, wie dem G-Klasse Experience Center im österreichischen Graz oder dem AMG Brand Center in Essen, können Mercedes-Benz Fans ganz besondere Markenmomente erleben. Unsere Kundinnen und Kunden haben also die Wahl: Sie können ihr Wunschauto online komfortabel zu Hause konfigurieren und eine persönliche Beratung im Autohaus vor Ort vereinbaren. Unsere Aufgabe ist es, diese individuellen Angebote mit Hilfe zukunftsweisender Technologien nahtlos miteinander zu verknüpfen und dafür zu sorgen, den automobilen Alltag unserer Kundschaft so angenehm wie möglich zu gestalten.

Das bedeutet mehr Komfort denn je und wertvolle Zeitersparnis. Das gilt auch nach dem Kauf für Service, Zubehör und Kundenbetreuung – vom digitalen Buchen eines Werkstatttermins bis hin zur Einladung zu einer Vernissage. Jeden Tag fordern wir uns selbst heraus, passen uns an eine sich wandelnde Gesellschaft an und sind Vorreiter in den zukunftsweisenden Bereichen. Wir öffnen uns neuen Technologien und Chancen. Die lange Geschichte von Mercedes-Benz bringt nicht nur die Verpflichtung mit sich, Traditionen zu bewahren, sondern sie auch erfolgreich weiterzuentwickeln.



**Britta Seeger**  
Vorstandsmitglied der  
Mercedes-Benz Group AG,  
Vertrieb



[www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)



### ARNE JOSWIG

**Präsident, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)**

125 Jahre Württembergischer Automobil Club: Dazu gratuliere ich Ihnen allen, die Sie dieser traditionsreichen Vereinigung angehören, sehr herzlich! Es verwundert nicht, dass sich in Baden-Württemberg, wo die Wiege des Automobils stand, sehr früh eine Gruppe von Enthusiasten zusammengefunden hat, um ihrer automobilen Leidenschaft zu frönen. Heute gilt es umso mehr, die Automobilgeschichte lebendig zu erhalten und die Begeisterung für die Ikonen der individuellen Mobilität zu wecken – für den WAC eine wunderbare und verdienstvolle Aufgabe!



**Automobiles Wissen  
beginnt mit uns.**

[www.dat.de](http://www.dat.de)



### JENS NIETZSCHMANN

**Geschäftsführer, Deutsche Automobil Treuhand**

Die DAT, die Deutsche Automobil Treuhand GmbH, ist mit ihren 93 Jahren verhältnismäßig jung. Daher beglückwünschen wir den WAC zu seinem 125. Geburtstag sehr herzlich und blicken mit Respekt auf diese große Historie. Einige Gründerväter des WAC waren auch bei der Gründung der DAT zugegen. 1931 trafen sich Vertreter der Automobilhersteller, Importeure und Händler in Berlin und hoben die DAT als neutrale Instanz der Autobranche aus der Taufe. Bis heute ein Erfolgsmodell! Wir wünschen dem WAC und seinen Mitgliedern weiterhin alles Gute. Auf die nächsten 125 Jahre!



[www.kfz-bw.de](http://www.kfz-bw.de)



### CARSTEN BEUSS

**Hauptgeschäftsführer Verband des Kfz-Gewerbes  
Baden-Württemberg e.V.**

Schade, dass das Prädikat „Königlich“ vor dem Namen Württembergischer Automobilclub den Zeitläuften zum Opfer gefallen ist. Nicht, weil uns der König fehlt, sondern weil wir einen haben: Das Automobil ist von 1899 bis heute zum König der Mobilität geworden. Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach und Robert Bosch als Gründungsväter und alle Mitglieder haben dazu beigetragen. Wobei jedes Jahrzehnt ganz eigene mobile Herausforderungen hatte. Technische Innovationen, die immer wieder überraschten, prägen das Bild. Ergebnis: Das Auto ist nicht aufzuhalten. WACler weiter so.

Quelle: Kfz-Verband



Vertrauen, Transparenz und Leidenschaft zum Handwerk zeichnen es aus und heben es letztlich in der Branche hervor. „Als Sammler und Fahrzeugenthusiasten verstehen wir die Bedürfnisse unserer Kunden besonders gut. Wir fahren, lieben und leben Autos“, so Geschäftsführer Nils Pfeifer. Zwar liegt das Hauptaugenmerk auf Fahrzeugen der Marke Daimler bzw. Mercedes-Benz, jedoch finden Sie bei Carola Daimler Cars Fahrzeuge aller Marken und Epochen.

Der Handel wird ergänzt mit einer Eventlocation und automobilen Events – wie dem Herzensprojekt der „Carola Daimler Classics“ Rallye. Diese findet jährlich im Juli im Großraum Stuttgart statt und ist auf bestem Wege sich als Muss im Oldtimer-Kalender zu etablieren. Die Rallye kombiniert klassischen Fahrspaß und spannende Events auf den Spuren von Gottlieb Daimler. Die diesjährige Rallye findet am 20. Juli 2024 statt und ist begrenzt auf 80 Fahrzeuge – Anmeldeschluss ist der 01. Juni 2024.



## DAS BESTE ODER NICHTS

Carola Daimler Cars ist ein Unternehmen der Urenkelin von Erfinder, Visionär und WAC-Gründungsmitglied Gottlieb Daimler. Das Unternehmen hat es sich zur Aufgabe gemacht – getreu Daimlers Credo „das Beste oder nichts“ – die automobilen Tradition und seinen Pioniergeist fortzuführen und weiterzuentwickeln. Im Showroom in Stuttgart fokussiert sich das Team auf den Ankauf, Verkauf und die Vermittlung von Oldtimern, besonderen Youngtimern und ausgewählten Sammlerstücken mit Potenzial und Charakter. Bei der Auswahl der Exponate achtet Geschäftsführer Nils Pfeifer vor allen Dingen auf die Historie, Originalität und den erhaltenen Charme – eben all die Aspekte die das Fahrzeug als Kulturgut, aber auch als Wertanlage erhalten.



Carola Daimler Cars steht für Werte erhalten, Werte weiterentwickeln und Werte schaffen. Diese Säulen sind die Eckpfeiler des Handelns. Sie sind fundamental für die Entwicklung und Ergänzung der Sammlung der Familie sowie für die Zusammenarbeit mit Kunden, Partnern und Dienstleistern. Das Interesse der Kunden steht hierbei immer an erster Stelle.

So wurde das Familienunternehmen schon nach kurzer Zeit als zuverlässig, fair und für Originalität auf dem Markt bekannt.



## NACHHALTIGE MOBILITÄT – MIT TECHNOLOGIE AUS BADEN-WÜRTTEMBERG

Clustersegment	Beschäftigte 2022
<b>Clusterkern</b>	
OEM (WZ 29.1)	96.500
Hersteller von Karosserien, Aufbauten, Anhängern (WZ 29.2)	6.100
Komponenten und Teile (Hersteller von Kraftwagenteilen und -zubehör, WZ 29.3, sowie Anteile weiterer Branchen des Verarbeitenden Gewerbes)	175.800
Entwicklungsdienstleister	16.100
Werksdienstleistungen und Arbeitnehmerüberlassung	21.000
<b>Erweitertes Wertschöpfungscluster</b>	
Komponenten und Teile des sonstigen Verarbeitenden Gewerbes	22.100
Maschinen- und Anlagenbau (als Ausrüster)	29.300
Sonstige Dienstleistungen	14.700
<b>Umfassendes Automobilcluster</b>	
Kfz-Gewerbe	91.300
Kraftstoffversorgung (Raffinerie, Tankstellen)	6.000
<b>Clusterkern</b>	<b>315.500</b>
<b>Erweitertes Wertschöpfungscluster</b>	<b>381.600</b>
<b>Vollständiges Automobilcluster</b>	<b>480.100</b>

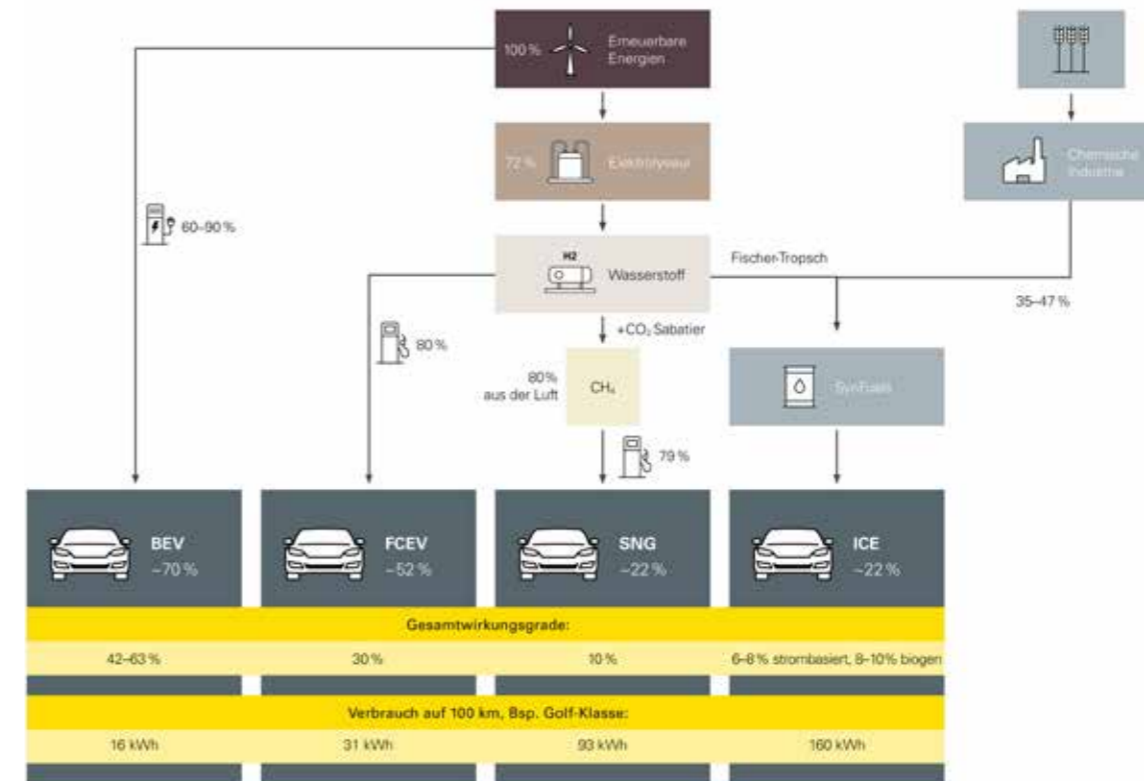
Quelle: eigene Darstellung DfL und IMU, 2023

Tabelle 12: Beschäftigte im baden-württembergischen Automobilcluster 2022

Das baden-württembergische Automotive-Cluster und seine Beschäftigten im Jahr 2022.

Die Begeisterung für das Automobil ist fest in Baden-Württemberg verwurzelt, von den frühen Pionieren des Automobilbaus bis hin zu den hochmodernen Industriezentren von heute. Aktuell sind rund 480.000 Menschen in der Branche und an baden-württembergischen Standorten beschäftigt. Sie arbeiten bei Zuliefererunternehmen, OEMs, Entwicklungsdienstleistern, im Maschinenbau oder dem Kfz-Gewerbe und entwickeln innovative Technologien, digitale Dienstleistungen und neue Produkte rund um das Geschäftsmodell Fahrzeug. Eine große

Herausforderung ist für die Unternehmen die kapital-, produkt- und produktionsseitige Erfüllung von Nachhaltigkeits- bzw. ESG-Kriterien. Etwa 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland entstehen im Straßenverkehr. Baden-Württemberg, mit seiner exzellenten Forschungs- und Unternehmenslandschaft, hat die Notwendigkeit einer Transformation der Mobilität und der Antriebsstrangtechnologien erkannt. Heute nehmen unsere Firmen und Universitäten eine weltweite Vorreiterrolle in der Entwicklung und Produktion elektrifizierter, digitaler und



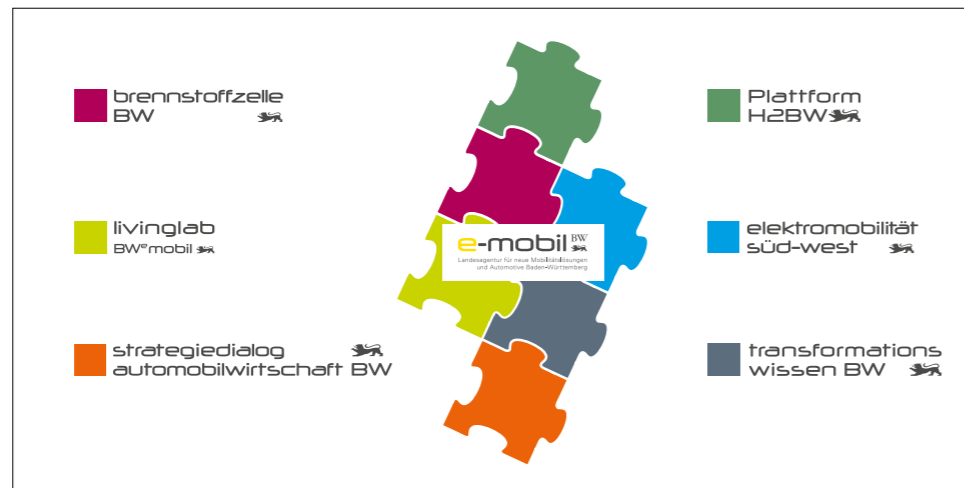
Die Wirkungsgrade strombasierter und biogener Kraftstoffe.

autonomer Mobilitätslösungen ein. Ein Schlüssel zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele ist die Einsparung des Verbrauchs fossiler Energie. Bei rein physikalischer Betrachtung liegen erhebliche Potenziale zur Energieeinsparung in der Senkung der sogenannten Fahrwiderstände, z.B. durch bessere Aerodynamik, Senkung des Fahrzeuggewichts oder durch geringere Fahrgeschwindigkeiten. Auch effizientere Motoren und Gesamtantriebe helfen, den Energieverbrauch drastisch zu senken. Zur Erreichung der angestrebten und gesetzlich vereinbarten Klimaneutralität wird auch der Verkehrssektor ausschließlich auf erneuerbare Energieträger setzen. Es sind also Energieeffizienz auf der einen und regenerative Energieformen auf der anderen Seite die relevanten Hebel. Gerade der batterieelektrische Antrieb bietet die geringsten Wandlungsverluste und die Chance zur Nutzung regenerativen Stroms. Fahrzeug- und Energiebranche stehen vor der großen Herausforderung einer vertieften Integration des Energie- und

Mobilitätssystem und erschließen damit einen weltweiten Wachstumsmarkt. Biogene oder strombasierte chemische Kraftstoffe stehen heute nur in geringen Mengen und zu hohen Kosten zur Verfügung. Aufgrund der weit geringeren Effizienz der Wandlungsprozesse ist eine größere Menge regenerativer Primärenergie für die gleiche Wegstrecke erforderlich. Dennoch ist es ratsam, auch die Forschung an strombasierten und chemischen Kraftstoffen fortzusetzen und ihren Hochlauf zu unterstützen. Denn insbesondere für schwer zu elektrifizierende Maschinen, wie Schwerlast-Lkw, Schiffe oder Flugzeuge, bieten sie zusätzliche Chancen.

Zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele gehören ebenso die Innovation, gute Arbeitsplätze und eine prosperierende Wirtschaft. Auch hier setzen die baden-württembergischen Unternehmen und Hochschulen international Maßstäbe und treiben den Erkenntnisgewinn oder die Fachkräfteausbildung in einer Vielzahl von Aktivitäten voran. Ob Batterierecycling, Bau von Elektromotoren und Hochvoltelektronik, Brennstoffzellenfabrikation oder der Synthesenanlage für strombasierten Kraftstoff bis zu neuen Softwaremodulen und Betriebssystemen, die Erfindungskraft der kreativen Köpfe am Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Baden-Württemberg ist international anerkannt.

Unterstützen. Gestalten.  
Vernetzen. Unter diesem Motto  
agiert die Landesagentur  
e-mobil BW mit ihren vielfältigen  
Netzwerken.



Das Engagement der baden-württembergischen Automobilwirtschaft in der Transformation wird vom Land durch den Strategiedialog Automobilwirtschaft BW intensiv getrieben und unterstützt. Nur durch gemeinsame Anstrengungen kann der Wandel erfolgreich für den Standort Baden-Württemberg gestaltet werden. Darüber hinaus bieten vielfältige Netzwerke Möglichkeiten, um Austausch und Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Start-ups, Wissenschaft und Gesellschaft in Baden-Württemberg zu fördern. Sie unterstützen konkret, etwa bei Ausbau des technologischen Know-hows für neue Bauteile und Fertigungsmethoden oder bei der Initiierung von Projekten zwischen Mittelstand und wissenschaftlichen Einrichtungen.

Obwohl die Transformation viele technologische und wirtschaftliche Chancen bietet, bleibt sie für die Unternehmen im Land eine immense Aufgabe. Die konkreten Auswirkungen auf Wertschöpfungsstrukturen und Beschäftigung werden ausführlich in der neuen Strukturstudie BW 2023 der Landesagentur e-mobil BW beschrieben. Umso wichtiger ist es, engagiert und couragiert den Wandel in Baden-Württemberg voranzutreiben. Auch hierfür bietet die Studie konkrete Empfehlungen für politische und wirtschaftliche Akteure.

#### Über die Landesagentur e-mobil BW

Die e-mobil BW treibt im Netzwerk mit Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand die Industrialisierung und Markteinführung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen voran. Damit stärkt sie langfristig den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Baden-Württemberg und verfolgt damit eine regionale Strategie zur flächendeckenden Etablierung klimafreundlicher und vernetzter Mobilität in Baden-Württemberg. [www.e-mobilbw.de](http://www.e-mobilbw.de)



Die Strukturstudie BW 2023 steht als Kurz- oder als Langfassung online kostenfrei zur Verfügung.



#### WINFRIED HERMANN

Minister für Verkehr Baden-Württemberg

Als Kaiser Wilhelm II. noch auf das Pferd setzte, hatte der WAC das enorme Potenzial des Automobils längst erkannt. 1899 von Daimler, Bosch und Maybach gegründet, begleitet der WAC die Geschichte des Automobils von Anfang an mit. In den Gründungsjahren standen seine Mitglieder für die fortschrittliche Individualmobilität im Auto – für Freiheit, Unabhängigkeit und Wachstum. Der rasante Siegeszug des Automobils ab den 1950er Jahren bildet bis heute das Fundament für den Wohlstand in Baden-Württemberg.

Doch das Wachstum wurde auch zum Verhängnis – vor allem für das Klima. Heute sind weltweit rund 1,4 Milliarden Autos mit fossilem Verbrennungsmotor unterwegs und für knapp 20 % der globalen Emissionen verantwortlich. Angesichts der Klimakrise müssen wir uns fragen: Wie können wir in Zukunft umweltfreundlich Auto fahren? Wo kann Autoverkehr vermieden werden? Wie viele Autos brauchen wir? Die gute Nachricht: Zum Glück gibt es eine Zukunft für das Auto – sie ist klimaneutral und vor allem elektrisch. Für den Automobilstandort Baden-Württemberg ist der Weg in diese Zukunft mit einer großen Transformation verbunden: Das herkömmliche, fossil betriebene Auto wird zum automatisierten, digitalen und elektrischen Vehikel. Schon heute fährt jedes dritte neue Auto im Land mit Batterie. Für die Zukunft der Automobilindustrie im Land ist also entscheidend, dass Autos umwelt- und klimafreundlich sind – von der Herstellung bis zum Betrieb. Die Landesregierung gestaltet die Transformation im Strategiedialog der Automobilwirtschaft gemeinsam mit den Unternehmen und der Gesellschaft aktiv mit.

Gleichzeitig gilt es, den Verkehrsmix im Sinne einer nachhaltigen und fairen Mobilität neu zu gewichten. Vor allem in Städten und Ballungsräumen können wir den Autoverkehr deutlich reduzieren. Dabei helfen attraktive Mobilitätsalternativen – ob mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Das Automobil ist und bleibt ein wichtiges Transportmittel – und es ist auch ein Kulturgut. Beim ältesten Automobilclub Deutschlands wird das Auto seit 125 Jahren mit viel Leidenschaft gefeiert, gehegt und gepflegt. So wie der WAC damals Impulsgeber für eine neue Mobilität des Autos war, so kann er jetzt wieder Vorreiter für klimafreundliche Automobile und für eine nachhaltige Mobilität des 21. Jahrhunderts sein.

Zum 125-jährigen Jubiläum sende ich herzliche Glückwünsche!



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

[www.vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium)

## HILDEGARD MÜLLER



**Präsidentin Verband  
der Automobilindustrie e.V.  
(VDA)**

Die Geschichte der Automobilindustrie in Deutschland ist eine echte Erfolgsgeschichte – und eine, die nur wenige Jahre älter ist als die des Württembergischen Automobil Clubs 1899 e. V., dem ich herzlich zum Jubiläum und zum 125-jährigen Bestehen gratuliere. Ich bin überzeugt, dass sowohl die deutsche Automobilindustrie als auch der WAC nicht nur auf eine ruhmreiche Vergangenheit zurückblicken, sondern auch in eine erfolgreiche und hoffnungsvolle Zukunft. Ich danke Ihnen ausdrücklich für die bisherige gute Zusammenarbeit und freue mich auf die Fortsetzung.

Die Transformation, in der sich die deutsche Automobilindustrie befindet, ist eine große Herausforderung. Gleichzeitig hält sie aber auch viele Chancen bereit. Wir als Industrie ergreifen diese Chancen. Wir sorgen dafür, dass die individuelle Mobilität der Zukunft in Europa klimaneutral und digital ist. Mit Ingenieurskunst, Ideenreichtum und Innovation – Attribute, die auch der WAC nur allzu gut kennt – treiben wir den Wandel hin zur Elektromobilität und zur Digitalisierung.

Grundsätzlich braucht es aber auch einen Blick über die europäischen Grenzen hinweg: Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, werden alle klimafreundlichen Technologien benötigt. Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie agieren global. Die unterschiedlichen Technologien werden in unterschiedlichen

Regionen ihren Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten. Die deutsche Automobilindustrie will und darf diesen Fortschritt und die damit einhergehende Wertschöpfung nicht anderen Weltregionen überlassen. Unser Ziel ist eine technologieoffene Transformation, die weltweit Wirkung entfalten kann.

Wie die deutsche Automobilindustrie ihren Beitrag zur klimaneutralen Mobilität der Zukunft leistet? Vor allem durch Innovation und Investitionen. Mehr als jeder dritte Euro, den Unternehmen in Deutschland in Forschung und Entwicklung investieren, stammt aus der Automobilindustrie. Knapp ein Drittel aller Beschäftigten der Forschungsbereiche in der deutschen Wirtschaft ist in der Automobilindustrie tätig. Die Automobilindustrie erwirtschaftet mehr als 500 Mrd. Euro Umsatz im Jahr und leistet einen Beitrag von knapp einem Fünftel zur Bruttowertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe. Die Automobilindustrie ist der Motor der deutschen Volkswirtschaft und ein Garant für faszinierende Produkte.

---

*125 Jahre und damit nur wenige Jahre kürzer als das Auto selbst gibt es den Württembergischen Automobil Club nun. Ein beeindruckendes Jubiläum – und eines, zu dem ich dem WAC und seinen Mitgliedern im Namen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) aber auch persönlich sehr herzlich gratuliere. Ein Blick auf die Gründungsväter des WAC verrät, dass der Club und das Thema automobile Innovation Hand in Hand gehen. Es freut mich, dass Sie sich auch 125 Jahre nach der Gründung noch darauf berufen. Ich wünsche dem WAC alles Gute und eine erfolgreiche Zukunft.*

---

Damit die Industrie mit ihren großartigen Produkten auch in Zukunft in Deutschland für Beschäftigung, Klimaschutz, Wachstum und Wohlstand sorgen kann, brauchen wir die passenden politischen Rahmenbedingungen. Das ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Zu hohe Abgaben, Steuern und Energiepreise, zu viel Bürokratie, zu lange Planungs- und Genehmigungsverfahren, es gibt unzählige Baustellen. Baustellen im wahrsten Sinne des Wortes gibt es bei der Infrastruktur. Deutschland braucht eine Infrastrukturoffensive, die alle Verkehrsträger adressiert. Das gilt nicht nur für Autobahnen und marode Brücken, sondern auch für den Ladenetzausbau. Dieser muss dringend beschleunigt werden, bei Pkw und Nutzfahrzeugen.

Wir brauchen insgesamt mehr Fortschritt, mehr Technologieoffenheit, mehr Investitionen und Kooperation sowie mehr Digitalisierung. Lassen Sie uns die Herausforderungen, die vor uns liegen, mit Innovationskraft und Motivation aufgreifen und optimistisch in die Zukunft blicken. In eine Zukunft, an der wir alle, in der deutschen Automobilindustrie mit großem Einsatz mitwirken. Ich freue mich, dieses Projekt gemeinsam mit Ihnen anzugehen.



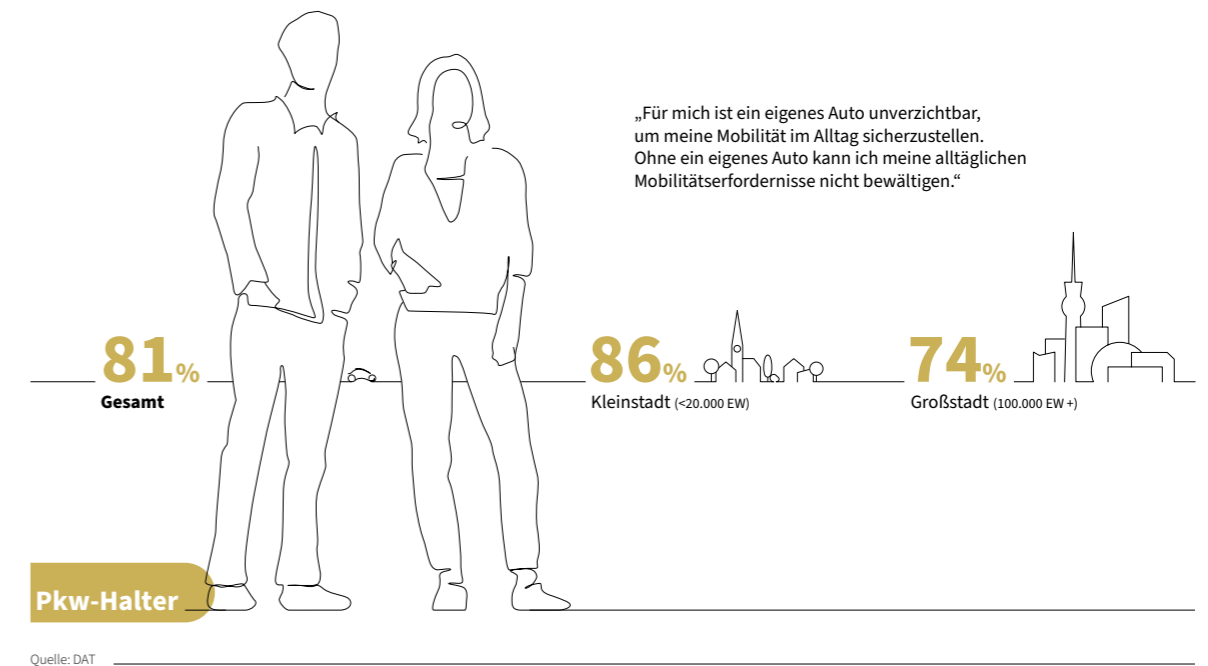
Vor über 1.000 geladenen Gästen wurde Ende Januar 2024 in Berlin der aktuelle DAT Report präsentiert.

## AUTOMOBILES WISSEN BEGINNT MIT DER DAT – EINSTELLUNGEN ZUM AUTO

Die Beziehung von Menschen zu ihren Automobilen ist nach wie vor geprägt von Leidenschaft, Faszination, Vernunft und Notwendigkeit. Dass bis heute die Leidenschaft für das Automobil ungebrochen ist, bestätigen nicht zuletzt die Aussagen von 81% der Pkw-Halter, für die das eigene Automobil unverzichtbar ist, um ihre eigenen Mobilitätsanforderungen im Alltag sicherzustellen. Generell zeigt sich: Der Besitz eines Pkw ist für die große Mehrheit der Endverbraucher kein Luxusartikel. Der Pkw ist häufig die einzige Möglichkeit, den Mobilitätsbedarf zu decken – sei es für Beruf oder Familie. Ein eigenes Auto bedeutet für 90% der Pkw-Halter deshalb auch Freiheit und Unabhängigkeit. Zudem sagen 84% der Pkw-Halter, dass das Autofahren Spaß mache. Be-

merkenswert ist auch die Aussage von 73% aller Pkw-Halter, die sich jedes Mal freuen, wenn sie ihr Auto gesehen haben. Der Pkw ist für Endverbraucher daher kein Luxusartikel, sondern unverzichtbar. Repräsentative Daten für solche Aussagen bietet die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) seit vielen Jahrzehnten. Als neutrale Dateninstanz betreibt die DAT seit den 1970er Jahren automobilen Marktforschung aus Sicht der Endverbraucher, mit dem Ziel noch mehr Transparenz in den Automobilmärkten zu bringen. Entstanden ist daraus der in diesem Jahr zum 50. Mal erschienene DAT Report.

### A1 Unverzichtbarkeit des eigenen Autos 2023



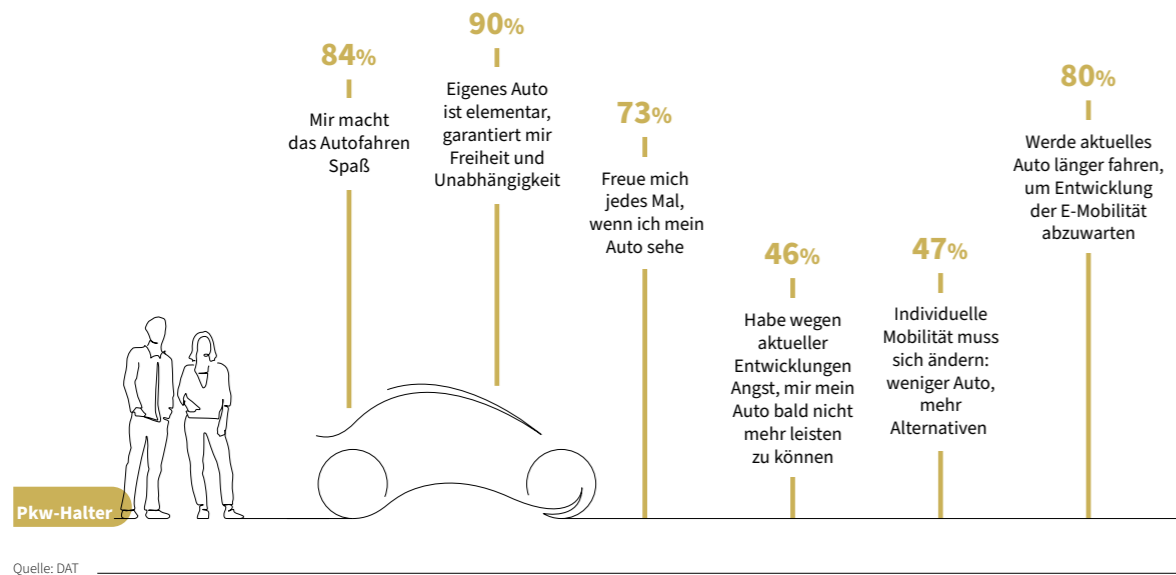
Als Spiegel der Branche gilt die Publikation heute als wesentliche Faktenbasis und notwendiges Instrument für strategische Entscheidungen aller Akteure der Automobilbranche. Die Inhalte helfen, die Zusammenhänge und Entwicklungen der Branche besser zu verstehen und das Marktverhalten deutscher Autofahrer transparent und greifbar zu machen.

#### Unsicherheiten in Zeiten des Umbruchs

Die Beziehung der Pkw-Halter zum Auto ist auf Basis der DAT Daten differenziert zu betrachten. Denn einerseits gilt das Auto als unverzichtbar, andererseits ist die Beziehung zum Auto heutzutage auch von Ängsten, Unsicherheiten und umwelt- sowie verkehrspolitischen Gedanken geprägt. Aufgrund aktueller Entwicklungen wie hoher Kraftstoffpreise, Pkw-Unterhaltskosten oder hoher Zinsen gab knapp die Hälfte (46%) aller Pkw-Halter an, Angst zu haben, sich bald kein Auto mehr leisten zu können. Auch die alleinige Fokussierung der Politik auf Elektromobilität gepaart mit dem noch fehlenden Vertrauen in die Technologie sorgt für Unsicherheit und lässt 80% aller Pkw-Halter daher die Entwicklung der E-Mobilität abwarten und ihr Auto länger fahren.



**A2 Pkw-Halter und ihre Beziehung zum Auto 2023**



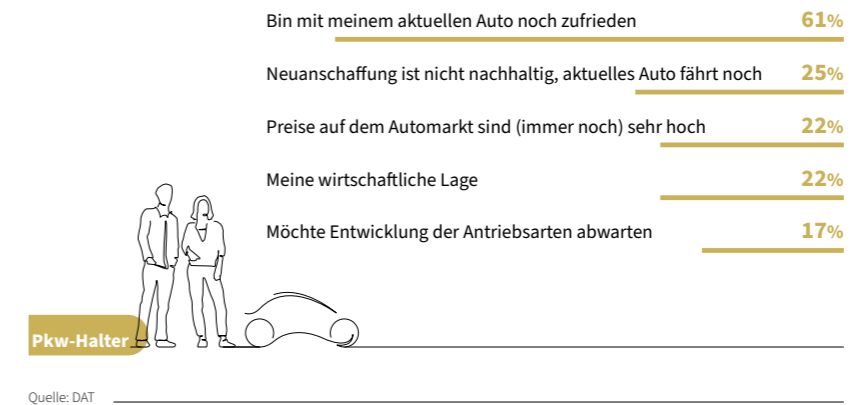
**Zaghafte Entwicklung des Automarkts**

Für viele Menschen, die täglich auf ihr Auto angewiesen sind, ist die Frage nach einer Neuanschaffung oder der notwendigen Reparatur des bestehenden Fahrzeugs oft ein Thema. In den zwei vergangenen Jahren der multiplen Mangellage und der unsicheren wirtschaftlichen Situation hatten viele Pkw-Halter die Neuanschaffung hinausgeschoben. Fahrzeuge waren kaum lieferbar, nun hat sich die Situation deutlich gebessert, und auch das Angebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist wieder angewachsen. Dennoch haben erneut viele Pkw-Halter ihre Anschaffungspläne auf Eis gelegt.

Befragt man sämtliche Pkw-Halter, wann sie ihr nächstes Auto kaufen werden, dann wird deutlich, wie zaghaft sich der Automobilmarkt in den kommenden ein bis zwei Jahren entwickeln dürfte. Einen Kauf innerhalb der nächsten zwölf Monate planen nur 9%, 18% in ein bis zwei Jahren. Die Mehrheit sieht eine Anschaffung erst in drei bis fünf (34%) oder in mehr als fünf Jahren (32%). Gründe, den Autokauf hinauszuzögern gibt es verschiedene. Interessant daran ist, dass die meisten mit ihrem derzeitigen Pkw ganz einfach noch zufrieden sind (61%). Somit ist für fast zwei Drittel dieser Pkw-Halter nicht aus wirtschaftlichen Gründen, sondern einfach aus der Zufriedenheit mit dem derzeitigen Pkw kein Autokauf geplant.

**A11 Gründe gegen zeitnahen Pkw-Kauf 2023**

Basis: Pkw-Kauf geplant, aber frühestens in 1–2 Jahren; Mehrfachnennungen möglich



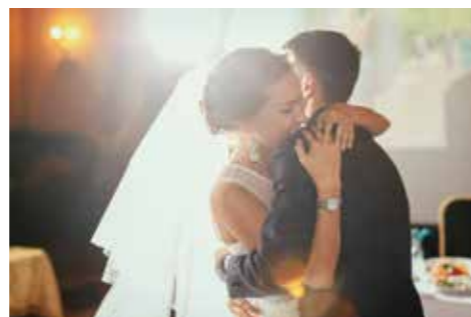
**DAT Report 2024 – 50 Jahre automobile Marktforschung**

Der DAT Report 2024 betrachtet auf Basis einer repräsentativen Befragung von über 4.700 Endverbraucher das Autojahr 2024. Details zum Autokauf, das Werkstattverhalten und auch die Beziehung der Menschen zu ihren Automobilen analysiert der Report aus Sicht der Endverbraucher. Ihr persönliches Exemplar können Sie unter [www.dat.de/report](http://www.dat.de/report) bestellen.



**WÜRTEMBERGISCHER  
AUTOMOBIL CLUB e.V. Gegründet 1899**  
AUTOMOBILE  
INSPIRATION

MIETEN SIE FÜR IHRE HOCH-  
ZEIT KEINEN SAAL. MIETEN SIE  
EIN HAUS. DAS WAC HAUS.



### RÄUME IM WAC HAUS

**Gottlieb-Daimler-Saal**

210 qm, Tageslicht,  
bis 200 Personen

**Wilhelm-Maybach-Saal**

60 qm, Tageslicht, bis 60  
Personen

**Robert-Bosch-Clubraum**

75 qm, Tageslicht,  
bis 70 Personen

**Paddock-Bar**

30 qm, bis 25 Personen

**Bierstube**

35 qm, bis 35 Personen

**Gartenterrasse**

bis 100 Personen



### GROSSER RAHMEN FÜR IHRE SCHÖNSTE FEIER.

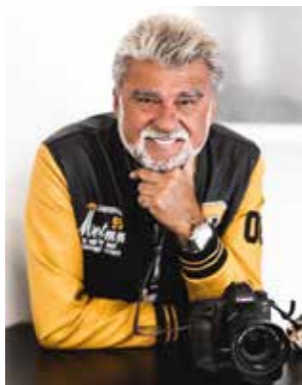
Hausherr für einen Tag. Die Größe der Hochzeitsgesellschaft stellt im WAC Haus kein Limit dar. Die Variabilität der unterschiedlichen Raumsituationen erlaubt Festlichkeiten nahezu jeder Größenordnung. Überzeugen Sie sich vor Ort von den Möglichkeiten, die von der großzügigen Tanzfläche bis zur intimen Bar reichen.



### CHRISTL UND RICHY MÜLLER Schauspieler

Nicht umsonst ist der WAC einer der ältesten deutschen Automobil Clubs. Wir erinnern uns noch lebhaft an unseren Besuch am 26. Oktober 2020 zur Präsidiumssitzung, wo wir so viele nette Menschen kennen gelernt haben und so herzlich empfangen wurden. Und nicht zu vergessen die großzügige Spende für die Arche Intensiv Kinder. Wir wünschen alles Gute zum 125-jährigen Geburtstag und hoffen auf ein baldiges Wiedersehen.

Die besten Grüße von Christl und Richy Müller.



### CHRISTOF SAGE Fotograf

Am 29. Januar 1886 meldete Karl Benz sein Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb zum Patent an. Die Patentschrift DRP37435 gilt als Geburtsurkunde des Automobils. Am 9. April 1899, vor 125 Jahren, wurde der Königlich Württembergische Automobil Club gegründet. Zu diesem besonderen Geburtstag gratuliere ich herzlich und wünsche für die nächsten Jahrzehnte alles erdenklich Gute mit schönen Erinnerungen. Schon beim 100. Jubiläum war ich mit dem Fotoapparat dabei. Die Geburtsstunde der Fotografie schlug übrigens schon am 19. August 1839. Aber das ist eine andere Geschichte.

Noch einmal herzlichen Glückwunsch!

[www.sage-press.de](http://www.sage-press.de)



### STUTTGARTER KICKERS Matthias Becher, Geschäftsführer

In unserem „gemeinsamen“ 125-jährigen Jubiläumsjahr möchte ich euch im Namen der Stuttgarter Kickers herzlich gratulieren! Zwei Institutionen in der Region Stuttgart mit absoluter Leidenschaft für die jeweilige Sache und mit bedeutenden Persönlichkeiten als Wegbegleiter und über den Verein hinaus prägenden Menschen. Wir wissen, dass euer Club, wie auch der unsere, auf Teamwork und Fairplay basiert. Wir wünschen euch für die kommenden Jahre weiterhin Erfolg und Freude und freuen uns auf weitere gemeinsame Jubiläen sowie die anstehenden Feierlichkeiten!

[www.stuttgarter-kickers.de](http://www.stuttgarter-kickers.de)



### ROTARY CLUB STUTTGART Oana Dendorf, Präsidentin, Götz Martin Richter, Professor Dr. Med., Präsident elect

In der Gründung des Württembergischen Automobilclubs wurde der Grundgedanke von Austausch vor beachtlichen 125 Jahren gelegt. Ein Teil dieser DNA ist das prachtvolle Gebäude mit seiner Architektur und der inspirierenden Atmosphäre. Der Rotary Club Stuttgart Fernsehturm ist stolz darauf, in diesen Clubräumen eine Heimat gefunden zu haben und sich wöchentlich zu intensiven Diskussionen dort zu treffen. Wir Gratulieren von Herzen und wünschen weitere erfolgreiche 125 Jahre!



[www.stuttgart.rotary.de](http://www.stuttgart.rotary.de)



### CHAÎNE DES RÔTISSEURS

Joachim Schramm, Bailli, Bailliage Baden-Württemberg

Chers Amis de la Württembergischen Automobil Club, es erfüllt mich mit Freude das 125-jährige Jubiläum zu würdigen. Seit langem teilen unsere beiden Organisationen das Streben nach Exzellenz und Leidenschaft – sei es in der kulinarischen Welt der Chaîne des Rôtisseurs oder im Bereich der Mobilität, den der WAC verkörpert. Mögen wir weiterhin mit unserem Einsatz für Qualität und Innovation die Maßstäbe setzen und unsere Gemeinschaften inspirieren. Auf eine Zukunft voller Erfolg und Zusammenarbeit! Mit freundlichen Grüßen, Joachim Schramm

[www.germany.chainedesrotisseurs.com](http://www.germany.chainedesrotisseurs.com)



### PATRICIA MASIBAY Soroptimist International, Club Stuttgart

125 Jahre WAC – unsere herzlichen Glückwünsche! 55 Jahre davon hat der Soroptimistclub Stuttgart intensiv miterlebt. Schon seit 1969 – das Clubhaus des WAC – in der Mörikestraße gab es damals gerade erst 13 Jahre, treffen wir uns einmal monatlich in den angenehmen Räumlichkeiten. Neuerdings hat auch der zweite Stuttgarter Soroptimistclub hier Aufnahme gefunden. Wir, eine weltweit existierende Vereinigung berufstätiger Frauen, die sich für Menschenrechte und die Verbesserung der Lebensbedingungen von Frauen und Mädchen einsetzt, wünschen uns viele weitere Jahre, in denen wir im WAC unser Clubleben aktiv gestalten können und ebenso wie der WAC das Leben ein wenig besser und gerechter machen.

[www.soroptimist-stuttgart.de](http://www.soroptimist-stuttgart.de)



#### Originalersatzteile und Wissen für Klassiker

Die Ersatzteilversorgung für historische Fahrzeuge steht bei Bosch Classic im Mittelpunkt. Das ist bei Oldtimern, die 30 Jahre und älter sind, nicht immer einfach. Bosch Classic hat deshalb verschiedene Lösungen entwickelt. Von manchen älteren Ersatzteilen sind noch Lagerbestände vorhanden, andere werden in Kleinserien weitergefertigt. Zudem werden Ersatzteile von Bosch Classic auch nach den Original-Konstruktionsunterlagen mit noch vorhandenen Werkzeugen originalgetreu hergestellt oder in historischer Optik – aber mit modernem technischem Innenleben – neu produziert.

#### Breites Serviceangebot

Für Besitzer eines Youngtimers oder Oldtimers sind auch die Bosch Car Service Betriebe mit Classic-Dienstleistungen eine gute Adresse. Diese Werkstätten sind auf die Wartung und Instandsetzung historischer Automobile spezialisiert und erfüllen besonders hohe Anforderungen an Ausstattung und Fachwissen. Für die vielen Oldtimer-Fans, die ihre historischen Fahrzeuge selbst in Schuss halten möchten, bietet Bosch Classic spezielle Schulungen zu älteren Bosch-Systemen an. Diese praktischen Schu-



lungen finden in Bosch Car Service Betrieben an verschiedenen Orten in Deutschland statt.

Die Website von Bosch Classic [www.bosch-classic.com](http://www.bosch-classic.com) zeigt detaillierte Informationen über Produkte, Services und Events. Unter der Rubrik „Produkte“ findet sich ein Überblick über das umfangreiche Ersatzteilangebot. Neu ist hier die Fahrzeug- und Produktsuche, mit der nach Ersatzteilen recherchiert werden kann. Im Bereich „Downloads“ stehen Mini-Produktkataloge, Broschüren und Lehrtafeln mit detaillierten Informationen zur Verfügung.

## BOSCH CLASSIC ENGAGIERT SICH FÜR DIE ZUKUNFT VON YOUNG- UND OLDTIMERN

### Mit Know-how und Ersatzteilen hält die Klassik-Sparte von Bosch historische Fahrzeuge am Laufen

Die Robert Bosch GmbH hat die Entwicklung des Automobils von Anfang an mit technischen Innovationen gefördert und begleitet. Die Geschichte des Automobils ist somit Teil der Bosch-Unternehmensgeschichte. „Für die Pflege dieses historischen Erbes steht Bosch Classic“, sagt Michael Mack, der die Klassik-Sparte von Bosch verantwortet.

Seit vielen Jahren werden Besitzer von Young- und Oldtimern darin unterstützt, ihre Fahrzeuge instand zu halten. „Ziel ist es, die wachsende Zahl der Oldtimer-Enthusiasten mit Knowhow und hochwertigen Ersatzteilen für ihre klassischen Fahrzeuge zu versorgen“, beschreibt er die Hauptaufgabe seines Teams. „Denn die Faszination von Young- und Oldtimern entfaltet sich vor allem dann, wenn sie auf der Straße unterwegs sind.“

Einzigartig bei der Bosch Boxberg Klassik Oldtimer Rallye: Großer Korso mit über 120 Oldtimern auf dem Hochgeschwindigkeitsoval im Bosch Prüfzentrum Boxberg





## MOTORWORLD REGION STUTT GART: LEBENDIGE ERLEBNISWELT DER MOBILITÄT

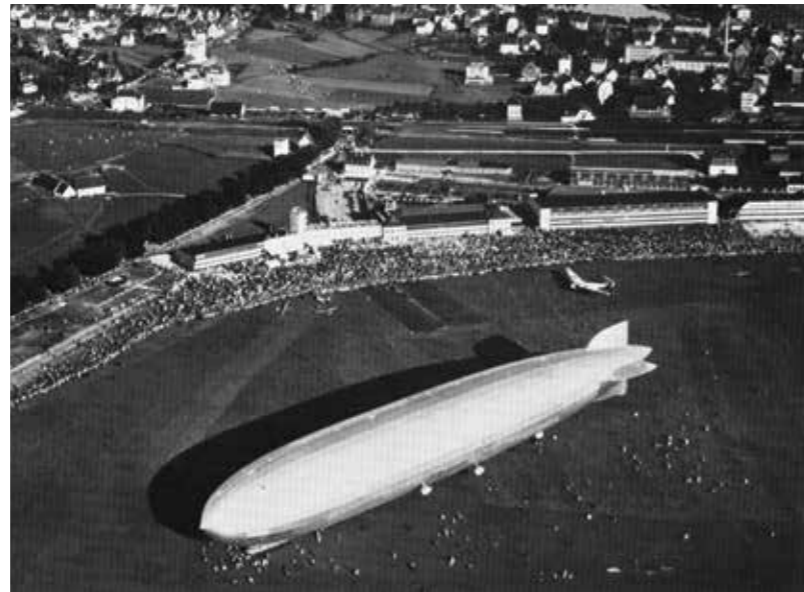
Die MOTORWORLD Region Stuttgart befindet sich in den denkmalgeschützten Hallen des ehemaligen Landesflughafens Württemberg in Böblingen direkt an der A81. Ein faszinierender Treffpunkt für Fahrzeug-Liebhaber und -Spezialisten, Technik-begeisterte, Ästheten und Nostalgiker. Bei professionellen Anbietern werden Luxusfahrzeuge, Sportwagen, Oldtimer und Motorräder ge- und verkauft, restauriert und gewartet.

Darüber hinaus bieten Dienstleister, Einzelhändler, Galeristen, Boutiquen und Agenturen alles, was für das beliebte Hobby erforderlich ist. Verglaste Einstellboxen bieten Parkmöglichkeiten für Liebhaberfahrzeuge unter besten Bedingungen, 24/7 zugänglich. Ganz ohne Eintrittsgeld erhält

jeder Gast das Erlebnis von hunderten fantastischen Fahrzeugen aller Couleur, die zum Teil täglich variieren. Schon mehrfach seit ihrer Eröffnung erweitert, findet man auf dem Gelände der Motorworld das Who-is-Who automobiler Faszination. Renommierte Oldtimer-Händler, wie Arthur Bechtel Classic Motors aber auch Mode- und Accessoires-Anbieter wie Grand Prix Originals sowie Auto- und Bikhäuser der Premiummarken Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, McLaren, Pagani, Porsche, Harley-Davidson u.a. haben sich auf dem Gelände der Motorworld niedergelassen.

Die automobiler Erlebniswelt entfaltet weit über die Grenzen Baden-Württembergs hinaus ihre Strahlkraft. Sie entwickelte sich zu einer beliebten Tagungs- und Eventlocation. Die Legendenhalle, verschiedene Thementagungsräume, darunter auch eine gediegene Cigars-Lounge, bieten Raum und Platz für Meetings, Tagungen,





Konferenzen und Veranstaltungen aller Art von zwei bis 900 Personen. Das vielseitige gastronomische Konzept sowie die Themen- und Design V8-Hotels „Superior“ und „Classic“ sind beliebte Highlights für Geschäftsreisende und Touristen. Jeder Gast genießt ein besonderes Erlebnis auf 4-Sterne-Niveau. Denn die Liebe zur Mobilität, automobilen Legenden und PS ist bis ins kleinste Detail spürbar. Themen- und Designzimmer, außergewöhnliche Suiten, wie die V12-Mercedes-Suite mit eigener Dachterrasse im ehemaligen Flughafentower machen jeden Aufenthalt zum unvergesslichen Erlebnis.

Die mehrfach auch international preisgekrönte Motorworld ist ein magischer Treffpunkt für Fahrzeugbegeisterte. Auf dem über 50.000 qm großen Gelände befindet sich ein wahres Forum der Fahrkultur für Jung und Alt.

## ANDREAS DÜNKEL



Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Club-Kameradinnen und Kameraden,  
liebe Freundinnen und Freunde des Automobils,

mit dem Zitat des Philosophen Odo Marquard beglückwünsche ich Sie zum 125-jährigen WAC-Jubiläum. Die beeindruckende Clubtradition des WAC reicht von 1899 bis in die Gegenwart – achtzehnhundert, neunzehnhundert und zweitausend... Eine enorme Zeitreise.

Schon dreizehn Jahre nachdem Carl Benz das „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ zum Patent anmeldete, wurde der WAC gegründet. Der Weitsicht und dem Pioniergeist der Gründerväter Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach und Robert Bosch haben wir vieles zu verdanken. Die Entwicklung der Mobilität wurde von den Gründern und Mitgliedern des WAC bis heute entscheidend mitgeprägt und begleitet.

Ja, Zukunft braucht Herkunft. Damals wie heute steht die Mobilität als Synonym für Freiheit und Unabhängigkeit, für das Wirtschaftswunder und den technischen Fortschritt, aber auch für pure Freude und Fahrvergnügen.

Auch wenn wir uns in turbulenten Zeiten befinden, so lässt sich doch feststellen, dass die Begeisterung für die Mobilität stetig zunimmt. Denn wer denkt, dass Fahrzeuge wie Oldtimer, Sportwagen, Supercars, Hypercars, Collector Cars, Bikes, limited Editions und andere besondere Fahrzeuge nur ein schönes Hobby und die Szene eine Ansammlung von Liebhabern sind, der täuscht sich. Der Markt der Mobilität hat sich international zum ernstzunehmenden Wachstums-

faktor entwickelt. Es gibt eine große Lust am Fahren, denn Automobile lassen sich mit allen Sinnen erleben. Reisen, Erlebnisse, pure Freude, Begeisterung und Begegnungen finden auch in Zukunft in der Gemeinschaft mit Gleichgesinnten statt. Die Leidenschaft zur Mobilität verbindet die Mitglieder des WAC. Damals wie heute. Mich persönlich fasziniert alles, was sich bewegt und einen Motor hat. Das sind die edlen Klassiker, die mit Herzblut gepflegt und gefahren werden, die modernen Supercars mit ihren technischen Feinheiten und dem aerodynamischen Design, aber auch die sogenannten Brot- und Butter-Autos, mit denen wir im Alltag aufgewachsen sind. Insgesamt wurzelt in dieser Passion auch unsere Marke Motorworld, die ihren Ursprung im Jahr 2009 mit der Motorworld Region Stuttgart fand; auf dem Areal des ehemaligen Landesflughafens von Württemberg, wo einst Hanns Klemm seine weltberühmten Flugzeuge baute.

In diesem Sinne geht mein herzliches Dankeschön an den gesamten WAC, das Präsidium, alle Mitglieder, meine Freundinnen und Freunde, aber auch an die tüchtigen Mitarbeitenden und die kreativen Organisationsteams.

Ein weiteres Dankeschön für die beeindruckenden Begegnungen und Treffen im WAC-Clubhaus in der Stuttgarter City. Unvergessen die Feier des fünf- undneunzigsten Geburtstags von Hans Herrmann, der großartigen Stuttgarter Rennfahrerlegende. Diese und viele weitere schöne Stunden, gewachsene Freundschaften und Verbindungen stehen für das herausragende Umfeld und Netzwerk des WAC. Ich freue mich auf viel weitere gemeinsame Events und Treffen.

Allzeit gute Fahrt – und „Be the MOTOR, change the WORLD!“

Ihr Andreas Dünkel  
Gründer und CEO der MOTORWORLD Group

**Andreas Dünkel**  
Gründer und CEO der  
MOTORWORLD Group

## DÖRR MOTORSPORT FEIERT JUBILÄUM MIT TEILNAHMEIN DER KÖNIGSKLASSE DES GT-SPORTS



Dörr Motorsport blickt auf 25 Jahre erfolgreichen Motorsport in unterschiedlichen Rennserien zurück. Dieses Jubiläum wird mit einem besonderen Meilenstein gefeiert. Dörr Motorsport startet 2024 mit zwei McLaren 720S GT3 EVO Fahrzeugen und eigenem Team in der DTM.

Das Team von Dörr Motorsport stellt sich mit seinen McLaren Rennfahrzeugen den Konkurrenten von Audi, BMW, Ferrari, Lamborghini, Mercedes-AMG sowie den amtierenden Titelverteidigern Porsche. „McLaren ist ein spektakulärer Neuzugang für die DTM“, sagt ADAC Motorsportchef Thomas Voss.

Der Einstieg in die DTM ist die größte Herausforderung der sich Dörr Motorsport in seiner 25-jährigen Geschichte stellen wird. Eine persönliche Herzensangelegenheit für Rainer Dörr, dem Gründer und Inhaber der Dörr Group, denn nicht nur er persönlich, sondern auch seine gesamte Familie ist eng im Dörr Motorsport involviert. Neben dem Motorsport-Routinier Clemens Schmid (33) nimmt Ben Dörr (19) als jüngster Fahrer im 2024er DTM-Start-

feld hinter dem Steuer eines der eingesetzten Rennfahrzeuge Platz. Bereits bei Testfahrten im portugiesischen Estoril im McLaren GT3, wie auch in der letzten Saison im Rahmen der Langstreckenrennen an der Nordschleife im GT3 Starterfeld, glänzte er mit guten Ergebnissen und bewies, dass er die Rundenzeiten der erfolgreichen Werksfahrer mitgehen kann.

„Ich freue mich unfassbar auf die neue und erste Saison in der DTM. Der Motorsport ist das, was ich liebe, und der Siegeswille spornt mich jedes Rennen aufs Neue an. In diesem Jahr in der größten Rennserie Deutschlands fahren zu dürfen, ist eine unglaubliche Ehre und Chance für mich. Das Team hinter Dörr Motorsport ist wie eine zweite Familie für mich, weshalb ich mich nicht besser auf diese Herausforderung vorbereitet fühlen könnte. Ich bin mir sicher, dass wir ein aufregendes Jahr vor uns haben!“ – Ben Dörr

Clemens Schmid, der Tiroler Rennfahrer, komplettiert neben Ben Dörr das Fahrerteam von Dörr Motorsport. Mit einer Rennerfahrung von über zehn Jahren im nationalen und internationalen GT-Sport sowie seinen Erfahrungen aus der DTM bringt er für das neue Team, wie auch den Youngster Ben Dörr wertvolles Knowhow mit in die Saison 2024.

„Wieder im Rahmen der DTM antreten zu können und das mit so einem außergewöhnlichen Fahrzeug und Team-Paket wie es Dörr Motorsport mit McLaren anbietet, erfüllt mich mit Stolz. So ein Projekt, als Teil des Teams, von Anfang an mitentwickeln und vorantreiben zu dürfen ist eine selte-



ne und kostbare Gelegenheit. Für diese Chance bin ich meinem Partner Grapos Softdrinks und der Dörr Group dankbar! Ich bin mir sicher mit diesem Paket und dem jetzt schon spürbaren Teamgeist werden wir auch in unserer ersten Saison in der DTM, das eine und andere Ausrufezeichen setzen können“, sagt Clemens Schmid.

„Für die Dörr Group und das Team von Dörr Motorsport ist der Einstieg in die DTM ein großer Schritt auf die internationale Motorsport-Bühne. Wir freuen uns sehr, in unserem 25. Jubiläumsjahr die größte Herausforderung in der Geschichte von Dörr Motorsport antreten zu dürfen. Daher freue ich mich ganz besonders, dass uns die erfahrenen Experten von Project 1 mit ihrem Wissen und ihrem Netzwerk unterstützen werden. Die Herausforderung DTM, ist für uns nur als Team zu leisten, deshalb ist es mir enorm wichtig, dass wir neben einem hochmotivierten Team auch leidenschaftliche Partner und Sponsoren gefunden haben, die die Motivation Motorsport mit uns teilen! Unser gemeinsames Ziel im ersten Jahr wird sein, möglichst viele Daten und Erfahrungen zu sammeln und somit das Team und Fahrzeug weiterzuentwickeln. Denn natürlich möchten wir in den dar-

auffolgenden Jahren auch in der DTM um Podiumsplätze kämpfen!“ betont Rainer Dörr, Gründer und Inhaber der Dörr Group.

Über die Dörr Group: McLaren, Lamborghini, Bugatti, Pagani, Pinfarina, Dallara, Aston Martin, Singer, Czinger, BAC, Rimac, Morgan, KTM und Triumph sind die Marken, mit denen die Dörr Group bei Auto- und Motorradenthusiasten für Herzrasen sorgt. Das Team, bestehend aus mehr als 160 Mitarbeitern unter der Leitung von Inhaber Rainer Dörr, ist der vielfältigste Supersportwagenhändler Europas. Seit ihrer Gründung 2011 in Frankfurt am Main hat sich die Dörr Group mit weiteren Standorten nach Stuttgart, München, Berlin und Hockenheim expandiert. Motorsport ist tief in der DNA der Dörr Group verwurzelt.





## GLÄNZENDE ERGEBNISSE MIT UNSEREN GLOBO-PRODUKTEN UND -SERVICES!

Seit 146 Jahren ist die Marke Globo weltbekannt für Produkte, die bei der Aufbereitung sowie der Pflege von Fahrzeugen zum Einsatz kommen und damit der Pionier der Autopflegeprodukte. Ganz gleich, ob kostbare Oldtimer, Supersportwagen, Hypercars oder der favorisierte Daily Driver – automobile Schätze erfordern die richtigen Produkte und die richtige Pflege.

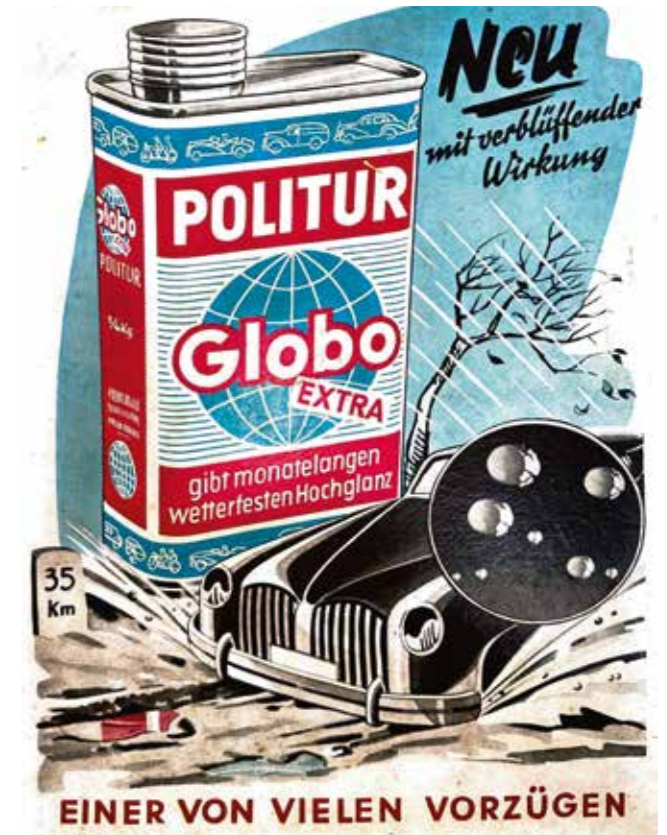
So bietet Globo einen exklusiven Aufbereitungsservice an, der seinesgleichen sucht. Waren es 1878 noch Produkte für die Kutschenpflege, fand Globo mit der Verbreitung des Automobils schnell sein Hauptgeschäftsfeld. Der große Erfolg der innovativen Marke stellte sich aufgrund der Qualität in allen Bereichen schon früh ein. 1900 gewann Globo den Großen Preis der Weltausstellung in

Paris, 1929 den der Weltausstellung in Barcelona und 1964 sogar den großen Preis der Industrie. Als Globo dann schließlich 2020 auch noch von der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) als „Professional Member“ aufgenommen wurde und seitdem als solches geführt wird, kam dies einem Ritterschlag gleich.

Viele der Oldtimer, die von ihren Eigentümerinnen und Eigentümern zu Globo gebracht werden, tragen alte Lackarten, die auch entsprechend gepflegt und aufbereitet werden müssen. Wollten anspruchsvolle Kundinnen und Kunden in der Vergangenheit noch perfekt restaurierte Fahrzeuge, so geht der Trend heute dahin, den Originallack zu erhalten. Oft sind auch im Laufe der Jahre mehrere Lackarten übereinander angebracht worden. Diese zu pflegen und aufzubereiten ist die Königsklasse der Automobilpflege, weswegen man sich bei Globo unter anderem genau darauf spezialisiert hat. Denn die Leidenschaft zur Perfektion wird hier gelebt. Dabei ist es Globo wichtig, sich seiner Historie nicht zu verschließen.



1929 gewann Globo den Großen Preis der Weltausstellung in Barcelona



Früher wurde ausschließlich Wachs zum Schutz verwendet, heute kommen häufig siliziumbasierte Stoffe oder aber Hybride zur Anwendung. Auch bei Schleifmitteln geht man mit der Zeit. Fand in den ersten Globo-Produkten im 19. Jahrhundert noch Kieselerde als natürlicher Schleifkörper Verwendung, so sind es heute künstlich erzeugte Compounds, bei denen der Schleifgrad und die Korngröße viel genauer bestimmt werden können. Diese Mischung aus traditionellen Produkten und der stetigen Weiterentwicklung, wie etwa beim Top-Produkt, der Globo Reinigungspolitur „Waschen ohne Wasser“, hebt sich Globo deutlich von der Konkurrenz ab.

Im 21. Jahrhundert angekommen untermauern die Globo-Produkte und -Dienstleistungen zur Pflege, Restauration und Konservierung von Automobilen, Motorrädern, Schiffen und Flugzeugen ihre Vormachtstellung im Markt.







## WEIL JEDES VERMÖGEN EINZIGARTIG IST

Als weltweit führender Vermögensverwalter hat UBS die globalen Märkte 24/7 für Sie im Blick und weiß gleichzeitig, dass Ihr Vermögen individuelle Betreuung verdient, die sich auszahlt.

Im Raum Baden-Württemberg ist die Bank mit Schweizer Wurzeln seit über 20 Jahren fest verankert. Das Team um Niederlassungsleiter Christian Funke bedient aus dem Herzen Stuttgarts heraus vermögende Privatpersonen, Familien und Unternehmer in allen Fragen rund um Geldanlage und Vermögensplanung – meist über Generationen hinweg, mit globaler Kompetenz und der persönlichen Note einer Privatbank.



### Christian Funke

Niederlassungsleiter der UBS in Stuttgart

«Ich freue mich auf den Austausch mit Ihnen – sei es über Ihr Vermögen, Oldtimer oder was Ihnen sonst wertvoll ist. Bei Ihnen im Unternehmen, zu Hause, im Bülow Carré in Stuttgart oder auch auf LinkedIn. Sprechen Sie mich an.»



# WIR SCHENKEN STERNEN NEUEN GLANZ.



MECHATRONIK

[WWW.MECHATRONIK.DE](http://WWW.MECHATRONIK.DE)



## WAC-MITGLIEDER ON TOUR

Schon in den ganz frühen Jahren unseres Clubs waren gemeinsame Automobil-Ausfahrten ein Erlebnis, das im Jahreskalender einen wichtigen Stellenwert einnahm. Die Prinz-Heinrich-Fahrten waren typische Veranstaltungen dieser Zeit: Langstrecken-Wettbewerbe über 2.000 km oder mehr, bei denen neben Mercedes bis zu 40 (!) andere Automarken teilnahmen. Gesamtsieger 1910 wurde tatsächlich Ferdinand Porsche, damals auf einem Austro Daimler. Auch die Herkomer-Konkurrenz ist hier zu nennen, die seit 1905 ausgetragen wurde und seit dem Jahr 1997 eine Neuauflage erlebt unter der Ägide unserer Freunde des Bayerischen Automobilclubs BAC.

Dabei wurde schnell deutlich, dass reine Geschwindigkeits-Wettbewerbe auf die Dauer zu gefährlich sind und schon 1911 wird die Prinz-Heinrich-Fahrt als „touristische Rundfahrt“ ausgeschrieben. Diese Tradition lebt im WAC noch

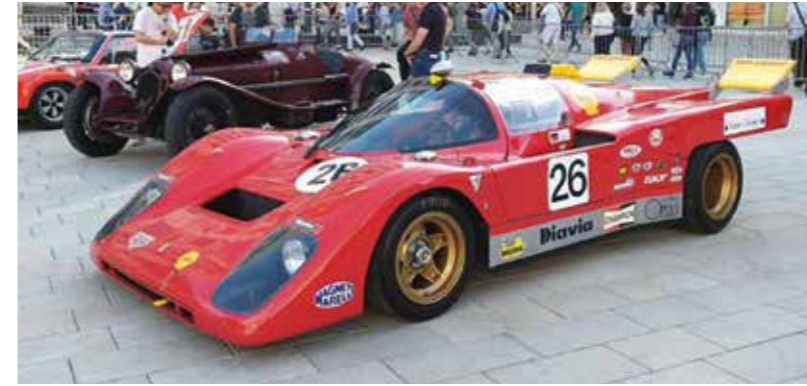
heute. Auch in den 50er Jahren nahm der WAC noch an den großen Motor-Events teil: Es gibt im Archiv mehrere Vorgänge zur Organisation von Zeit- und Durchfahrkontrollen bei der Rallye Monte Carlo „am Hotel Eiss an der Autobahn-Abfahrt Stuttgart Süd-West“. Diese Ausfahrt gibt es schon lange nicht mehr, das Hotel Eiss leider auch nicht und die Rallye Monte Carlo wird heute komplett anders organisiert. Man musste sich wie so oft neu orientieren, und ab 1954 kamen die Bilder-Suchfahrten und andere Formen der gemeinsamen Ausflüge hinzu.

Dabei ist es bis heute geblieben, wenn sich die WAC-Mitglieder zwei- bis dreimal im Jahr zu einer zwanglosen Ausfahrt treffen. Peter Steng und Bernhard Rau sind zu nennen, wenn es um die Entdeckung feiner Routen abseits der großen Bundesstraßen und Autobahnen geht mit kulturellen und gastronomischen Highlights entlang der Strecke. Mit mehr sportlichem Einschlag haben uns W. D. Rötzer, Ludwig Funk-Fritsch und Jürgen Pfau auf die Piste geschickt, als auch die „normalen“ WAC-Mitglieder erstmals mit Lichtschranken-Messungen zur Gleichmässigkeits-Prüfung gebeten wurden.



Ein weiteres Highlight war die im Jahr 2023 erstmals ausgetragene Ladies Rallye: Schon im Titel wurde deutlich, dass die Hälfte der Mitglieder ausgeschlossen ist, aber zum abendlichen Abschluss hat die Organisatorin Regine Schlossnickel und Ihr Team dann netterweise auch die Herren der Schöpfung eingeladen bei bester Stimmung und einer großen Tombola zu Gunsten des Olgäle.







## HERZLICH WILLKOMMEN IM AUTOHAUS HAGENLOCHER!

Das Familienunternehmen in dritter Generation mit 100-jähriger Erfahrung empfängt seine Kunden im Neubau der markenungebundenen Fachwerkstatt in Böblingen. Was sie dort erwartet? Der Werkstattbereich mit einem bewährten Team aus zwölf Mitarbeitern, die Fahrzeugausstellung und eine integrierte Event-Location. Eine ganz besondere Rundum-Betreuung für das Fahrzeug – und ebenso für die Fahrerin und den Fahrer. Mit schwäbischer Gründlichkeit führt die Werkstatt markenübergreifende Wartungen, kleine Repara-

turen, vollumfängliche Restaurationen und Fahrzeuginstandsetzungen, HU- und AU-Service sowie Fahrzeugaufbereitung und Wagenpflege durch. Das Team Hagenlocher betreut Ihr persönliches Fahrzeug ebenso gründlich wie den Fuhrpark Ihres Unternehmens. Und als waschechter Schwabe gibt Klaus Hagenlocher die preislichen Vorteile einer freien, markenunabhängigen Werkstatt an seine Kunden weiter. Arbeiten nach Vorgaben der Hersteller, mit einem persönlichem Service – ein Besuch lohnt sich auf jedenfall.



### Classic Car Lounge

Ob Youngtimer, Oldtimer oder Neuwagen, für Ihr persönliches „Lieblingsstück“ finden Sie hier kompetente und individuelle technische Betreuung. Und wenn Sie eine besondere Location für Ihr Firmen- oder Familienfest suchen, sind Sie hier auch genau richtig! Feiern in einzigartiger automobiler Atmosphäre. Das Team freut sich auf Ihre Anfrage und macht mit Sicherheit alles für Sie möglich.

Autohaus Hagenlocher ... mehr als guter Service!



## EFUELS FORUM – GEMEINSAM FÜR EINE NACHHALTIGERE MOBILITÄT

Bis 2045 muss Deutschland laut Klimaschutzgesetz CO<sub>2</sub>-neutral sein. Dieses ehrgeizige, aber notwendige Ziel stellt insbesondere den Verkehrssektor vor eine große Herausforderung, die mit Elektromobilität alleine nicht bewältigt werden kann. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Mobilität von morgen sind eFuels. Dabei handelt es sich um flüssige synthetische Kraft- und Brennstoffe, die mittels grünem Strom aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid hergestellt werden. Da bei ihrer Nutzung nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt wird, wie zuvor bei ihrer Produktion der Atmosphäre entnommen wurde, gelten sie bei ihrer Herstellung als CO<sub>2</sub>-neutral. Sie können ohne aufwändige technische Anpassungen in der bestehenden Infrastruktur (Tankschiffe, Lager, Lkw, Tankstellen) transportiert sowie gelagert und in Pkw, Lkw, Zweirädern und Baumaschinen, aber auch in Schiffen und Flugzeugen eingesetzt werden.

Um diese Alternative in der Öffentlichkeit und Politik bekannter zu machen, haben sich 2021 rund 20 mittelständische Energieunternehmen zum eFuels Forum zusammengeschlossen. In einer ersten gemeinsamen Aktion organisierten die Mitglieder eine deutschlandweite Infotour an 20 Tankstellen und an der Demons-

trationsanlage von CAC Engineering bei der Bergakademie Freiberg. An den einzelnen Stationen informierte das Team des eFuels Forums Vertreter aus der Politik, Wirtschaft, den Medien und natürlich die Öffentlichkeit über die Herstellung und Vorteile dieser synthetischen Kraftstoffe. Eine zweite Infotour an sieben Tankstellen folgte im Sommer 2022.

Insgesamt legte das Team im Rahmen der beiden Touren über 5.000 Kilometer mit Fahrzeugen zurück, die mit eFuels von CAC betankt waren. Doch bei den beiden Aktionen blieb es nicht: Das eFuels Forum ist auf Messen, Kongressen und anderen Veranstaltungen ebenso aktiv wie auf den Social-Media-Plattformen Instagram, Facebook und LinkedIn. Hier erzielte das eFuels Forum bisher eine Reichweite von insgesamt mehr als 6,7 Millionen Personen, rund 33,5 Millionen Impressionen und mehr als 1,5 Millionen Bei-



### Mythos: eFuels sind ineffizient

eFuels sind ineffizient – dieser Mythos ist wohl das am meisten verbreitete Argument gegen den Einsatz von eFuels (Power-to-Liquid-Kraftstoffen). Unter dem Link:

[www.efuels-forum.de/mythen-ueber-efuels](http://www.efuels-forum.de/mythen-ueber-efuels) erfahren Sie, warum dieser Kritikpunkt nicht stimmt, wenn eFuels in den Ländern hergestellt werden, in denen regenerative Energien quasi unbegrenzt zur Verfügung stehen.

tragsinteraktionen. Ein großer Erfolg war außerdem der begehrte NACS Sustainability Award, den das eFuels Forum 2022 für sein Engagement erhalten hat. Im Laufe der zweieinhalb Jahre seit Gründung ist die Anzahl der Mitglieder deutlich gestiegen: Von den 20 Gründungsmitgliedern ist das eFuels Forum inzwischen auf knapp 50 gewachsen. Insgesamt betreiben die Unternehmen gemeinsam mehr als 2.300 Tankstellen, also jede sechste Station in Deutschland. Zu einem der Gründungsmitglieder gehört das WAC-Mitglied TESSOL GmbH mit Sitz in Stuttgart, das das eFuels Forum unter anderem als Gastgeber bei beiden Infotouren sehr tatkräftig unterstützt hat.

Aus dem eFuels Forum heraus sind in den vergangenen Jahren weitere Partnerschaften entstanden. Bei der eFuel GmbH handelt es sich beispielsweise um einen Zusammenschluss aus zehn namhaften mittelständischen Gesellschaften aus dem eFuels Forum, die sich für die Förderung neuer Technologien und Projekte engagieren. So ist die eFuel GmbH etwa als Gesellschafter an der Caphenia GmbH beteiligt, die in Frankfurt Höchst eine erste industrielle Anlage zur Herstellung von eFuels durch ein Pyrolyseverfahren plant. Die Klima Kraftstoffe GmbH wurde 2022 gegründet und hat den Anspruch,

dem Klimawandel mit neuen, innovativen Kraft- und Brennstoffen entgegenzuwirken. Die ersten Produkte am Markt sind KlimaDiesel25 und KlimaDiesel90, die über Partner in ganz Deutschland vertrieben werden.





## DER ROYAL BOBSLEIGH AUTOMOBIL CLUB – FÖRDERER DES BOB- UND AUTOMOBILSPORTS MIT EINEM DRINGENDEN ANLIEGEN



Es ist ein wahrhaft exklusiver, kleiner Kreis von Mitgliedern, der im Royal Bobsleigh Automobil Club (RBAC) zusammengefunden hat. Was eint Mitglieder des europäischen Hochadels, Rallye-Weltmeister, Bob-Piloten und Wirtschafts-Manager, sich gemeinsam für den Bob- und den Automobilsport zu engagieren? Das sind zunächst einmal die Merkmale, die beiden Sportarten gemein sind: Dynamik, Technik, Geschwindigkeit, Leistung und Spaß an der schnellen, beherrschten Bewegung des Sportgeräts, die Faszination des Renntempos auf Kufen und Rädern im Kurvenlabyrinth von Eiskanal und Rennpiste. Aber den Protagonisten geht es um viel mehr: Die Attraktivität der Renn-Gerätschaft und Akteure soll im weitesten Sinne genutzt werden, um den Blick der Öffentlichkeit auf Technologie-

Offenheit in Bezug auf die im Automobil verwendete Energie zu richten. Nach der Vorstellung SKH Prinz Leopold Prinz von Bayern, seines Zeichens Präsident des Clubs, soll diesem Zweck auch die Prominenz der Clubmitglieder dienen: „Unser Anliegen ist es, die Daseinsberechtigung des Verbrennungsmotor auch in Zeiten der zunehmenden Elektrifizierung des Automobils nachzuweisen und damit die Zukunft dieser Antriebstechnik zu sichern.“

Und Geschäftsführer Axel Watter präzisiert: „Die Bekanntmachung von alternativen Treibstoffen für den Verbrennungsmotor, aber auch generell der offenen Umgang mit Technologie-Alternativen ist unser Thema. Denn Deutschland ist in der Vergangenheit so erfolgreich geworden, weil wir intelligente Lösungen für Probleme gefunden und nicht auf Ideologien gesetzt haben.“

Für diese Ziele haben sich Prinz Leopold und Axel und Alessa Watter die Unterstützung prominenter Mitstreiter gesichert: Das sind



Prinz Poldi im Formel-1-Monoposto



neben Fürst Albert von Monaco das Rallye-Weltmeisterteam Walter Röhrl und Christian Geistdörfer, Ingo Appelt (der einzige Österreicher in der Geschichte, der einen Olympiasieg für die Alpenrepublik im Bobsport errungen hat, 1992 in Albertville (F)), Maximilian Schöberl, der General-Bevollmächtigte der BMW AG; als zukünftige Wunschkandidaten stehen Prof. Wolfgang Reitzle, der Duke of Richmond und Bob-Ass Francesco Friedrich auf der Liste.



Die bisher spektakulärsten Einsätze zur Förderung der öffentlichen Aufmerksamkeit für die Anliegen des Clubs auf einen Blick: Großes Aufsehen hat die Weltpremiere am 27. August 2021 von Prinz Leopold gesorgt: Erstmals fuhr er mit dem legendären BMW 3.0 CSL des RBAC mit alternativem Treibstoff auf der Rennstrecke. Auf dem Grand-Prix-Kurs von Hockenheim startete er mit Super Eco 20 und war auf Anhieb im Vorderfeld der Renntourenwagen: „Es ist sensationell, ich habe überhaupt keine Leistungseinbuße gespürt. Der Motor hat 22% weniger CO<sub>2</sub> produ-



ziert als mit klassischem Treibstoff. Zusätzlich wurde der Feinstaub um 55% reduziert“, berichtete Seine Königliche Hoheit stolz.

Am 19. September 2023 stellte Prinz Leopold einen Weltrekord für die Ewigkeit auf: Mit dem größten Verbrennungsmotor der Welt, der einen Hubraum von 47 Litern aufweist, steuerte er den Brutus in Sinsheim erstmals mit 100% eFuel. „Das Monster ist CO<sub>2</sub> neutral prima gelaufen. Wir wollten damit beweisen, dass auch der größte Motor sauber verbrennen kann. Wichtig ist: Nicht der Verbrennungsmotor ist schmutzig, sondern der Treibstoff, mit dem man ihn betreibt“, sagte der ehemalige DTM Profirennfahrer, den seine Freunde Poldi nennen dürfen. Damit hat er auch ein eindeutiges Signal nach Berlin und Brüssel geschickt – und hofft, dass es dort gehört wird. In der Saison 2021/2022 hat der Club den Vize-Weltmeister Benjamin Maier aus Österreich ge-

fördert und war auch auf seinem Bob mit dem Wappen vertreten. Bei der Premiere anlässlich des Weltcups in Innsbruck wurde das erste Ehrenmitglied Ingo Appelt in den Club ernannt. Am 21. Juni 2023 feierte Prinz Poldi, seinen 80. Geburtstag. Von Alessa und Axel Watter, seinen Mitgesellschaftern im RBAC, erhielt er das wohl ausgefallenste Geschenk: eine Fahrt im Formel-1-Monoposto.

Im Frühjahr 2024 wird er im Rahmen einer Rennveranstaltung ein RIAL Formel-1-Fahrzeug fahren: „Über dieses Geschenk habe ich mich wahnsinnig gefreut. Es war schon immer mein Wunsch, mit 80 Jahren noch einmal einen Formel 1 zu steuern.“ Natürlich hat er auch und gerade mit diesem spektakulären Auftritt im Sinn, sein Bekenntnis – und das seines Clubs – für das „Meisterwerk Verbrennungsmotor“ zu bekräftigen.



## LUTZ LEIF LINDEN

### AvD Generalsekretär

Im Namen des Automobilclubs von Deutschland (AvD) gratuliere ich unseren Freunden vom Württembergischen Automobil Club (WAC) auf das herzlichste zum runden Jubiläum. Das gilt umso mehr, da unsere beiden Vereinigungen mehr gemeinsam haben als das gleiche Gründungsjahr 1899 – mit einem leichten Vorsprung für den WAC – oder die formale Verbindung des WAC als Kooperativclub des AvD. Viel tiefergehend erscheint mir die Gemeinsamkeit der Werte, denen wir uns verpflichtet fühlen, die in der Bejahung des Autos als zentralem und emotionalen Instrument der persönlichen Mobilität und der individuellen Freiheit ihren Ausdruck findet. Für uns sind Autos nicht bloße Verkehrsmittel, um von A nach B zu kommen, sondern zentrale Elemente für Erwerbstätigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Beide Clubs eint das Bekenntnis, dass ein Auto viel mehr ist als funktionale Technik. Vielmehr bekennen wir seit 125 Jahren, dass das Auto seinen Nutzern – Fahrern wie auch Passagieren – emotionale Erlebnisse beschert, die Menschen durch die Erweiterung des Horizonts zusammenführt sowie ihre Persönlichkeit vorteilhaft beeinflusst. Damit mögen wir dem vermeintlichen Zeitgeist entgegenstehen, der das Auto vornehmlich negativ sieht. Schließlich bemüht sich die veröffentlichte Meinung immer wieder sehr darum, den Menschen in Deutschland jeglichen Spaß am Auto zu vermiesen. Umso wichtiger ist und bleibt es für uns, diesen Tendenzen offen und mit guten Argumenten entgegenzutreten.

Sehr gerne erinnere ich mich an einen Besuch im WAC-Clubhaus am Osthang der Stuttgarter Karlshöhe, zu dem mich mein Vater in den frühen 1970er-Jahren anlässlich einer Dienstreise mitgenommen hatte. Schon von außen machte das ebenso moderne wie elegante Gebäude im Bauhaus-Stil auf mich großen Eindruck. Im geschmackvoll eingerichteten Eingangsbereich empfing uns der damalige WAC-Präsident Wolfgang Fahr, zugleich Vizepräsident des AvD, sehr freundschaftlich und führte uns anschließend durch die Räumlichkeiten. Dieser Besuch hat einen großen Eindruck bei mir hinterlassen, denn ich habe gespürt, dass wir hier nicht in einem schnöden Verwaltungssitz standen, sondern das Clubhaus eine die WAC-Mitglieder vereinigende Funktion hat und ihnen eine Heimat bietet.

Auch deshalb wünsche ich ganz persönlich – aber auch im Namen des gesamten AvD – dem Württembergischen Automobilclub für die kommenden 125 Jahre sehr herzlich: Vivat – Crescat – Floreat! Wir freuen uns, gemeinsam mit dem WAC die positive Wahrnehmung des Autos auch in Zeiten der propagierten Verkehrswende weiterhin zu vertreten und zu fördern.



[www.avd.de](http://www.avd.de)





## MERCEDES-BENZ OPERATING SYSTEM: ARCHITEKTEN UNSERER EIGENEN SOFTWARE

Seit der Erfindung des Automobils befand sich sein zentrales „Betriebssystem“ sicher „verbaut“ zwischen den Ohren der Person am Steuer: das menschliche Gehirn. Im 125. Jubiläumjahr des WAC schlagen wir in dieser Hinsicht ein neues Kapitel auf. Wir ergänzen und entlasten die mentalen Fähigkeiten der Fahrenden mit unserem eigenen Mercedes-Benz Operating System, kurz MB.OS. Und beweisen so, dass wir nichts von unserem Pioniergeist eingebüßt haben.

Warum gehen wir diesen außergewöhnlichen Schritt? Weil wir unseren Kundinnen und Kunden ein einzigartiges Fahrerlebnis ermöglichen wollen. Die Faszination für neue Technologien und der Ehrgeiz, mit ihrer Hilfe mehr zu erreichen, waren schließlich schon immer die stärkste Motivation für unsere Forschung und Entwicklung.

### Digitalisierung als Säule der Unternehmensstrategie

Tatsächlich sind digitale Funktionen heute ein wichtiges Argument beim Autokauf. Wir alle möchten unterwegs nicht auf die Anwendungen verzichten, die unseren Alltag bequemer und vernetzter machen. Wir genießen es, wenn uns das Auto beim Fahren entlastet. Und wir im besten Fall am Ziel der Fahrt erholter sind als beim Einsteigen. Mercedes-Benz kann sich also über die Fahrzeugsoftware vom Wettbewerb absetzen. Entsprechend ist unser Führungsanspruch beim digitalen Erlebnis eine zentrale Säule unserer Unternehmensstrategie.

Heißt das, MB.OS ist vor allem die Basis für ein besonders leistungsstarkes Infotainment-System? Weit gefehlt: Mit unserem eigenem Betriebssystem machen wir das Auto zum Supercomputer. Und können alle Fahrzeugfunktionen optimal miteinander und mit der Außenwelt vernetzen. Also neben dem Infotainment auch die Funktionen zum automatisierten Fahren, die Fahrzeug- und Komfortfunktionen sowie die Funktionen rund um das elektrische Fahren und das Laden der Batterie. Eine perfekte Abstimmung all dieser Aspekte wäre mit einem extern entwickelten System gar nicht möglich. Hinter MB.OS steckt deshalb ein ganzheitlicher Ansatz – vom Chip über die Fahrzeugsoftware bis hin zu Cloud-Funktionen.

### Mercedes-Benz als Tech-Konzern

Das bringt noch weitere Vorteile mit sich. Zum einen behalten wir die Hoheit über das digitale Innenleben unserer Fahrzeuge. Mehr denn je haben wir so einen direkten Draht zu unseren Kunden. Wer in einem Mercedes digitale Dienste nutzt, kann sich darauf verlassen, dass diese auf unserer eigenen Infrastruktur verarbeitet werden – der Mercedes-Benz Intelligent Cloud. Ein weiteres Plus: Wir entkoppeln Hard- und Software. Und können so unsere Fahrzeuge stetig weiterentwickeln – dank Updates „Over-the-Air“.

Damit all das gelingt, haben wir über die Jahre umfassende Software-Kompetenzen aufgebaut. Mercedes-Benz ist längst auch zum Tech-Konzern geworden. Gleichzeitig ist klar: Wir können nicht jede Aufgabe in diesem Bereich im eigenen Haus erledigen. Dafür sind die Umfänge zu groß. Und die Anforderungen rund um den Globus unterschiedlich. Wie packen wir die Sache also an?

### Architekten der eigenen Software

Von Anfang an war für uns klar: Wir sind die Architekten von MB.OS. Und sorgen dafür, dass aus den verschiedenen Hardware- und Software-Komponenten ein ganzheitliches Bauwerk ent-

steht. Die Basis-Software entwickeln wir selbst. Außerdem sind und bleiben wir Eigner unseres digitalen Hauses. Der gesamte Datenfluss im System bleibt in unserer Hand, vom Fahrzeug bis in unsere Cloud. Den größten Teil unserer Cloud-Software entwickeln wir deshalb ebenfalls selbst. Gerade dieses Thema zeigt, warum unser Ansatz bei Sicherheit und Datenschutz so wichtig ist, um in diesen Bereichen in der Kontrolle zu bleiben.

Gleichzeitig machen wir gezielt die Tür auf und arbeiten für bestimmte Anwendungen mit Technologie-Partnern zusammen. Und zwar mit der Crème de la Crème. Beispiele gefällig?

Die Kooperation mit führenden Unternehmen für Prozessoren, Künstliche Intelligenz (KI) und Sensoren wie Laserscanner bringt uns beim automatisierten Fahren voran. Als weltweit erster Autohersteller haben wir mit unserem DRIVE PILOT System die Genehmigung für hochautomatisiertes Fahren auf SAE-Level 3 erhalten. Ein Höchstmaß an Komfort ermöglicht unsere Zusammenarbeit mit Top-Kartenanbietern für Navigation und Routenplanung. Einerseits können unsere Fahrzeuge so auf Echtzeitdaten zur Verkehrslage zugreifen. Andererseits erhalten unsere Kunden zum Beispiel Zugriff auf umfassende Informationen zu Sonderzielen. Dank der Integration in MB.OS ist das Reichweiten-Management für unsere Elektrofahrzeuge außerdem besonders präzise und zuverlässig. Denn es kann alle Fahrzeugdaten wie den Ladezustand der Batterie und den Energieverbrauch des Fahrzeugs mit einbeziehen.





#### Vom Innenraum zum Erlebnis

Wer unterwegs arbeiten möchte, kann sich über das Infotainment-System mit den gängigen Programmen in Video-Konferenzen einwählen. Wer Filme anschauen oder spielen möchte, kann das ebenfalls tun – solange die Aufmerksamkeit nicht zum Fahren gebraucht wird. Auch außergewöhnliche Erfahrungen sind möglich. Wenn zum Beispiel die Musik auf den eigenen Fahrstil reagiert. Oder wenn wir komplett in einen Film oder ein Hörbuch eintauchen können, weil der Klang uns im Auto dank High-Tech völlig umgibt.

All das bedeutet: Das Auto wird durch MB.OS zu einem echten Partner, der unser Leben leichter macht. Das zeigt sich besonders bei der Interaktion mit dem Fahrzeug. Unser MBUX Virtual Assistant nutzt generative KI und proaktive Intelligenz für einen natürlichen, einfühlsamen Umgang. Die Sprachsteuerung wird zur entspannten Plauderei. Die Grafik zum Erlebnis. Immer mit dem Ziel, das Leben der Menschen im Auto möglichst unkompliziert und angenehm zu machen. Dass Autos echte Persönlichkeiten sein können, wissen die Mitglieder des WAC seit jeher. Mit MB.OS machen wir es auch für alle anderen erfahrbar.



**Markus Schäfer**  
Vorstandsmitglied der  
Mercedes-Benz Group AG,  
Chief Technology Officer,  
Entwicklung & Einkauf



#### VOLKER STAUCH ehemaliger WAC-Präsident

Liebe WACler, liebe Automobilenthusiasten,

herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag unseres Clubs. 1899 war der Übergang von den kutschenartigen Fahrzeugen zu den Simplex Wagen. Und 1900 wird der Name von Jellineks Tochter zur Produktbezeichnung Mercedes. Die Fahrzeuge wurden in Kleinserie gebaut – und der Kunde bekam nur ein Fahrgestell.

Genau wie damals befinden wir uns 125 Jahre später wieder in einer Zeit des gewaltigen Umbruchs. Die letzten 30 Jahre waren geprägt durch Sicherheitstechnik vom 3-Punkt-Gurt über die Airbags (nahezu an jeder Stelle im Fahrzeug) zu ESP und Brake Assist ... Aber auch mit dem Herauslösen von Blei und Schwefel aus dem Kraftstoff und einer stetigen Zunahme von Katalysatoren jeder Art. Jetzt gilt es den Umbruch vom Verbrenner zum Elektrofahrzeug – gleichgültig ob rein elektrisch oder mit Wasserstoff/Brennstoffzelle zu meistern. Die richtigen Energieformen sind bereitzustellen und die Speichermedien sind stetig zu verbessern. Eigentlich nichts Neues.

Die Themen sind herausfordernd wie eh und je. Der WAC bietet den entsprechenden Raum für beste Diskussionen mit hervorragenden Referenten. Seien sie so neugierig wie meine Studenten am KIT (Universität Karlsruhe) und freuen sie sich auf vieles Neues! Machen sie ihre Kinder und Enkel bereit für eine offene Diskussion und erzählen sie die Geschichte von Gottlieb Daimler. Zuerst eine Lehre zum Büchsenmacher dann Polytechnikum in Stuttgart (Der 2. Bildungsweg kann nicht schaden). Dann Reisen nach Frankreich und England (Reisen bildet). Und wenn man die drei Meter großen Einzylinder-Gas-Motoren von Deutz sieht und sich eine Miniaturisierung in den Kopf setzt um den Motor in eine Kutsche einzubauen dann heißt es: Never give up!

Auf die nächsten 125 Jahre zu Wasser, zu Lande und in der Luft



#### GÜNTHER KOCH ehemaliger WAC-Präsident

Seit seiner Gründung im Jahr 1899 hat der WAC als gesellschaftlicher Multiplikator seine eigene Tradition entwickelt. Im Sinne seine Gründer Daimler, Bosch und Maybach blieb der automobiler Gedanke stets das prägende Element. Ich wünsche dem Club für seinen zukunftsorientierten Weg weiterhin Glück und Erfolg.

Günther Koch

## DIE AUTOMECHANIKA UND IHR WEG ZUR INTERNATIONAL FÜHRENDEN MESSEMARKE

Als in Frankfurt die Messe Automechanika 1971 Premiere feierte, waren in West-Deutschland knapp 17 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, davon alleine 14 Millionen Personenwagen. 2023 meldete das Kraftfahrtbundesamt mehr als 68 Millionen zugelassene Kraftfahrzeuge mit einem Anteil von rund 48 Millionen Personenwagen. In dieser Zeit hat die Automechanika das Automobil auf vielfältige Weise begleitet. Das breite Angebot der Messe umfasst die Bereiche Ausrüstung, Teile, Zubehör, Pflege & Services, ebenso wie die Diagnose von Fahrzeugen und deren Vernetzung, aber auch neue Antriebstechnologien. Die größte Beteiligung auf Seiten der Industrie verzeichnete die Messe 2018, zu ihrem 25. Jubiläum, mit fast 5.000 Ausstellern.

Das Fachpublikum der Automechanika kommt aus den Bereichen Werkstatt, Industrie und Handel, davon sind zwei Drittel Entscheider. Der Internationalitätsgrad der Veranstaltung beträgt 60%, die Besucher kommen aus über 170 Ländern nach Frankfurt. Beliebte Events innerhalb des Rahmenprogramms sind die renommierten

Automechanika Innovation Awards, ein großes Angebot an Vorträgen und Workshops für Kfz-Profis, der Remanufacturing Day und die tägliche Happy Hour mit Live Musik.

**Zeiten der Transformation** – Derzeit befindet sich die Automobilindustrie in einem Umbruch. Herausforderungen wie CO<sub>2</sub> neutrale Mobilität mit verschiedenen Antriebslösungen, Supply Chain Management, Künstliche Intelligenz und die zunehmende Digitalisierung verändert die gesamte Automotive Branche, auch den Aftermarket. Neue Player kommen ins Spiel. Haupttreiber für den Wandel sind die zunehmende Fahrzeugdigitalisierung, die Digitalisierung von Geschäftsprozessen, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs sowie veränderte Vertriebsmodelle. Zusammen mit den Auswirkungen der Pandemie, den Klimazielen und der aktuellen geopolitischen Lage beschleunigen sie innovative Entwicklungen, unterbrechen funktionierende Lieferketten und steigern den Kundennutzen. Unterschiedliche Entwicklungen dieser Transformation spiegeln die derzeit 14 Automechanika-Messen rund um den Globus. Sie werden unterstützt von 130 Verbänden weltweit. Dieses umfangreiche Netzwerk an Partnern und Supportern hat die Automechanika seit Mitte der 1990er Jahre mit ihren internationalen Messen aufgebaut. Zu den führenden Automechanika-Messen gehören neben der Weltleitmesse Istanbul, Shanghai, Dubai.



### Das Thema Classic Cars

Die Automechanika legt seit 2012 den Fokus auch auf das Business rund um Classic Cars – als einzige B2B-Messe weltweit. Klassische Fahrzeuge stehen für ein Marktvolumen in Milliardenhöhe und stellen für viele Kfz-Betriebe ein attraktives neues Geschäftsfeld dar. Die Messe bietet interessierten Werkstattbesitzern und -mitarbeitern den Zugang zu einem Netzwerk von Classic-Profis, das beim Aufbau dieses Geschäfts wertvolle Unterstützung leisten kann.

Denn ob sich der Einstieg in das Business lohnt, das hängt von vielen Faktoren ab. Dabei geht es nicht nur um Know-how und Teilebeschaffung, sondern z.B. auch um die richtige Versicherungslösung, Rechtsfragen oder um die richtige Lacklösung. Ziel der Automechanika ist es, dieses

Business, bei dem man auch auf viele Enthusiasten trifft, entlang der gesamten Wertschöpfungskette abzubilden. Bislang gelang noch immer eine gute Mischung aus Herstellern, Versicherern, Prüforganisationen und Zulieferern, Lack u.v.m. Im September 2024 startet die erste Rhein-Main Classic Rallye mit über 100 Teilnehmern vom 13.–15. September. Sie führt ein Wochenende über Stadt, Land und Fluss, durch die Wälder und Mittelgebirge in Hessen und Rheinland-Pfalz.

Die Anmeldung ist geöffnet und unter folgendem Link zu finden:

[www.rallyebuero.de/rhein-main-klassik](http://www.rallyebuero.de/rhein-main-klassik)



## MOTORENÖLE UND SUPER KRAFTSTOFF FÜR YOUNG- UND OLDTIMER. DIE SICHERHEIT FÜR DEN MOTOR.

Die Fangemeinde gut erhaltener Young- und Oldtimer ist beachtlich und wird stetig größer. Doch mit dem Besitz eines solchen Klassikers ist natürlich ein gewisser Wartungs- und Pflegeaufwand verbunden.

Das Thema Schmierstoffe, Getriebe- und Motorenöle wird hierbei leider allzu oft vernachlässigt. Kein Wunder, denn bei Motoren- und Getriebeölen erkennt man mangelhafte Qualität und schlechtes Standvermögen in der Regel zunächst einmal nicht. Erst im Laufe der Zeit wundert sich dann der eine oder andere Fahrzeughalter über Spuren an Motor und Getriebe, defekte Dichtungen oder gar kostspielige Langzeitschäden. Dabei hätte dies durch die Verwendung passender Schmierstoffe und Filter vermieden werden können, so die Erkenntnisse bei

Oest, Schmierstoff-Spezialist mit mehr als 100 Jahren Erfahrung in der Entwicklung und Herstellung hochwertiger Qualitätsöle. Mit der Östol-Produktpalette bietet Oest ein breites Spektrum langzeitbewährter, eigenentwickelter und selbst produzierter Oldtimeröle, basierend auf Originalrezepturen und hochwertigsten Rohstoffen.

Die Tatsache, dass Oest ein erfahrener, zertifizierter Hersteller und nicht nur Händler von Fremdprodukten ist, wie zahlreiche andere Anbieter, bürgt für hohe Qualität. Darauf verlassen sich immer mehr Besitzer von Young- und Oldtimern, wie auch spezialisierte Werkstätten und Experten aus dem Oldtimer-Rennsport. Diese bestätigen Östol auch einen niedrigeren Ölverbrauch und einen optimalen Öldruck bei allen Betriebstemperaturen.

Durch die Vielzahl der legierten und unlegierten Ein- und Mehrbereichsöle mit unterschiedlichen Viskositäten gibt es für jeden Klassiker das passende Östol-Produkt.

Mit Leidenschaft und Pioniergeist gründete Johann Georg Oest 1915 die Georg Oest & Cie. Fabrik für technische Öle und Fette mit der sehr erfolgreichen Marke Östol. Schon früh entwickelte man im Labor neue Produkte und testete die Qualität und Leistung im Rennalltag. Ab den Zwanzigern war der Öl- und Schmierstoffhersteller im Rennsport aktiv, besonders auf dem nahegelegenen Solitude-Ring bei Stuttgart. Viele Fahrzeuge waren hier bei den Rennen mit Motoren- und Getriebeöl von Östol befüllt. Auch heute noch ist Östol im Rennsport zu Hause, unter anderem als Sponsor des erfolgreichen Kremer Racing Teams, das seit 1964 mit Porsche-Fahrzeugen bei nationalen und internationalen Rennen schon viele bedeutende Siege errungen hat, wie zum Beispiel das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1979.

Auch bei der Kraftstoffversorgung von Young- und Oldtimern bietet Östol mit Power 4T ein Produkt der Spitzenklasse. Der alternative Super-Kraftstoff ist nicht nur unter Umweltaspekten eine interessante Produktinnovation für Oldtimerbesitzer.



Das Kremer Racing Team auf dem Nürburgring, powered by Östol.



Östol Power 4T macht Oldtimer Rallyes grün.

Östol Power 4T reduziert zum einen die Schadstoffemissionen, zum anderen bietet er insbesondere bei längeren Standzeiten und wenig Bewegung des Fahrzeugs erhebliche Vorteile. Bei längerer Lagerung der Fahrzeuge über 6 Monate hinaus können sich mit normalem Benzin Rückstände in der Kraftstoffanlage bilden, die teilweise sogar mechanisch entfernt werden müssen, bevor der Klassiker wieder auf die Straße kann. Nicht so bei Östol Power 4T! Der Super-Kraftstoff ist frei von korrosionsverstärkendem Bio-

ethanol und hinterlässt keine Verharzungen oder Verklebungen im Kraftstoffsystem. Dies gewährleistet eine hervorragende Motorsauberkeit, weniger Serviceaufwand und einen geringeren Verschleiß. Bei der sauberen, nahezu geruchs- und rauchfreien Verbrennung werden schädliche Abgase auf ein Minimum reduziert. Benzinbetriebene Fahrzeuge benötigen dafür keinerlei Umrüstung. Für den Motorsport und Oldtimer-Rallyes ist dies eine bedeutende Chance, Veranstaltungen umweltfreundlicher zu gestalten.

## SUN – DIE WAC-STARTUP NIGHT – INNOVATIONEN FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN AUS DER REGION



Die Bedeutung von Mobilität wird auch in der Zukunft nicht abnehmen, und der WAC sieht sich weiterhin als zentrale Plattform für den Austausch von innovativen Ideen. Die Gründerväter des WAC – Gottlieb Daimler, Robert Bosch und Wilhelm Maybach – waren einst Wegbereiter die heute wohl als die Vorreiter von Startups gelten würden, vielleicht auch die coolen Jungs mit den schnellen Kutschen.

In Zusammenarbeit mit dem **CODE\_n (InnovationHub im Fasanenhof)** organisiert, ist die **WAC-StartUp-Night** mehr als nur eine Veranstaltung – sie fungiert als Schaufenster für die neuesten Entwicklungen im Bereich der Mobilität und darüber hinaus. Mit der Unterstützung der „Gründerbank – Eine Marke der Volksbank Stuttgart“ als Eventsponsor wird deutlich: Wenn

der Schwabe etwas kostenloses zum Essen bekommt, dann ist ein Besuch schon allein deswegen nicht umsonst. Nico Balss, Mitglied des Präsidiums des WAC, sorgt als Moderator dafür, dass die Veranstaltung nicht nur informativ, sondern auch unterhaltsam ist. Und abgerundet wird der Abend kulinarisch durch den berühmten WAC-Maultaschenburger – allein für dieses Highlight lohnt sich ein Besuch.

Stuttgart hat sich schon seit den Anfängen des Automobils als eine Stadt mit leidenschaftlichem Engagement für mobile Innovationen bewiesen. Daher liegt es nahe, dass sie die Aufgabe hat, die Mobilität für die Zukunft zu gestalten. Und der WAC ist dabei.



Die WAC-Startup Night ist die Plattform bei der sich Startups aus der Region präsentieren.

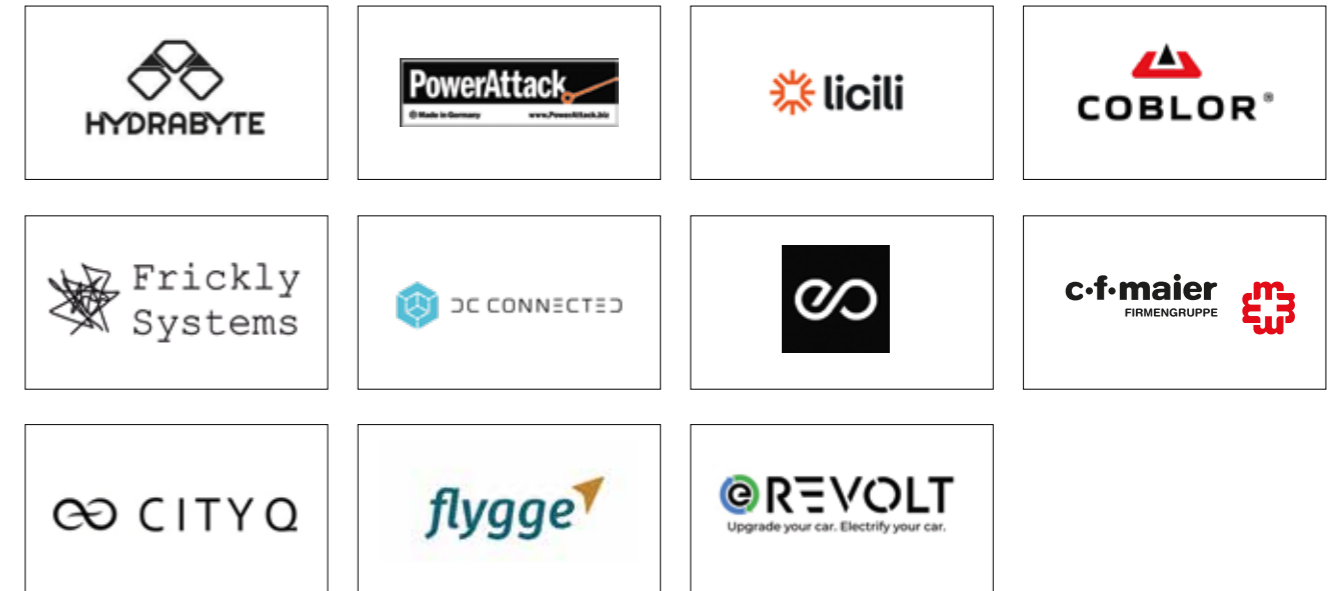


CODE\_n ist eine führende branchen- und kulturübergreifende Innovationsplattform und Drehscheibe für digitale Pioniere und Visionäre, die ihr Netzwerk mit kreativen Veranstaltungen und durch ein internationales Netzwerk von Start-ups und Unternehmen, das Unternehmer, ambitionierte Existenzgründer und etablierte Firmen zusammenbringt, bereichert. Darüber hinaus ist CODE\_n Träger des Future Industries Hub Stuttgart.

Wir bei der Volksbank Stuttgart meinen es ernst mit Existenzgründungen und Startups. Aus diesem Grund haben wir uns intensiv mit ihren Bedürfnissen beschäftigt und mit der Gründerbank Stuttgart eine eigene Geschäftseinheit genau für diese Kunden ins Leben gerufen.

[www.code-n.org](http://www.code-n.org)

[www.gruenderbank-stuttgart.de](http://www.gruenderbank-stuttgart.de)





### GÜNTHER H. OETTINGER

**Ehemaliges Mitglied und Vizepräsident der Europäischen Kommission. Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg a.D.**

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder des Württembergischen Automobilclub e.V., voller Respekt und aus ganzem Herzen gratuliere ich als Stuttgarter dem WAC zu seinem großen Jubiläum. Ich danke Herrn Schlossnickel und dem gesamten Präsidium für eine überzeugende und erfolgreiche Arbeit.

Stuttgart ist eine „Hauptstadt“ des Automobils sowie der Mobilität und der WAC ist seit 125 Jahren eine Plattform für alle Fragen um das Automobil herum. Man müsste den WAC erfinden, gäbe es ihn nicht seit der Regentschaft von König Wilhelm II. Er vereinigt Tradition und Innovation. Der WAC ermöglicht seinen Mitgliedern und in Württemberg ansässigen Unternehmen einen qualifizierten Gedankenaustausch und er liefert nach außen hervorragende Denkanstöße für die individuelle Mobilität.

Das Automobil ist einerseits beliebter denn je, andererseits aber umstritten. Für den Wohlstand von Stuttgart, Baden-Württemberg, Deutschland und Europa ist die Wettbewerbsfähigkeit dieser Leitindustrie von größter Bedeutung. Die sogenannte Transformation sowie der Strukturwandel verändern den Weltmarkt und neue Mitbewerber aus China und den USA bedeuten eine große Herausforderung. Notwendig ist eine kluge Zusammenarbeit zwischen Fahrzeugbauern, Zulieferern und der Politik, insbesondere auf europäischer Ebene. So sehe ich das Aus des Verbrennermotors 2035 sehr kritisch, es gefährdet Marktanteile und Arbeitsplätze.

Zum Jubiläumswunsch dem WAC viele gute Veranstaltungen und eine erfolgreiche Zukunft.



### PROF. DR. WOLFGANG SCHUSTER

**ehemaliger Oberbürgermeister von Stuttgart**

Herzlichen Glückwunsch und Dank dem WAC für 125 Jahre Begleiter, Impulsgeber, Kommunikator und Freunderkreis für die Entwicklung des Automobils! Wir können stolz sein, dass unsere Stadt und Region einer der erfolgreichsten Automobilstandort der Welt ist dank der vielen innovativen Unternehmen, die mit ihrer Ingenieurskunst weltweit begehrte Premiumfahrzeuge herstellen. Damit dies so weitergeht, brauchen wir das Zusammenwirken von Unternehmen, Wissenschaft, Forschung, Bildung und Politik, sowie bürgerschaftliche Initiativen und Organisationen, die sich für die Zukunft der individuellen Mobilität einsetzen! Dazu wünsche ich dem WAC viel Kraft, Erfolg und Freude!

Mit herzlichen Grüßen Prof. Dr. Wolfgang Schuster  
Institut für Nachhaltige Stadtentwicklung GmbH



[www.wirtschaftsclub-stuttgart.com](http://www.wirtschaftsclub-stuttgart.com)



### WIRTSCHAFTSCLUB STUTTGART E.V.

**Prof. Dr. Georg Heni, Präsident**

Auf 125 Jahre erfolgreicher unternehmerischer und sozialer Tätigkeit zurückblicken zu können ist etwas ganz außergewöhnliches. Zumal es keine einfachen Jahrzehnte waren – Zeiten mit rasanten Veränderungen in allen Bereichen. Um so mehr freut es uns, dem WAC zu diesem Geburtstag ganz herzlich gratulieren zu können. Wir freuen uns, zusammen mit dem WAC in den kommenden Jahren weiter gemeinsam unternehmerische Wertvorstellungen und Grundwerte zu leben und zu vertreten.



[www.fdp.de](http://www.fdp.de)



### FRIEDRICH HAAG MDL

**Sprecher für individuelle Mobilität der FDP-Landtagsfraktion**

Der WAC blickt auf eine große Tradition zurück, weil seine Gründer-väter eine Technologie-Revolution angestoßen haben – Fortbewegung mit Benzin- und Dieselfahrzeugen. Dass sich die Mitglieder heute für synthetische Kraftstoffe interessieren, ist folgerichtig. Wir brauchen Technologieoffenheit bei den Antrieben und keine Ideologie. Nur so erhalten wir das Erbe der WAC-Gründer und unseren Wohlstand in Baden-Württemberg. Der Club bleibt für mich ein wichtiges Podium für fachlichen Austausch und Inspirationen rund um Mobilität. Meine herzlichsten Glückwünsche zum Jubiläum!



### DR. JUR. DIETER BAUR

**Ehrenmitglied und langjähriger Justitiar des WAC**

Der WAC ist seit seiner Gründung vor 125 Jahren ein mitgestaltender Teil der württembergischen Automobilgeschichte. Er wurde 1899 von Robert Bosch, Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach gegründet und verdankt diesen traditionsbewussten Vorbildern vieles, was ihn heute begehrt und beliebt macht. Der WAC hat sich immer wieder neu erfunden, auch nach den schwierigen Kriegsjahren. Er ist mit der Zeit gegangen und war ihr oft voraus. Ich wünsche dem WAC eine von der Tradition getragene erfolgreiche moderne Zukunft.

## WAC-MOTORSPORTSTAMMTISCH



Seit den 2010er Jahren werden die jährlich wiederkehrenden Ereignisse im WAC bereichert durch einen Motorsport-Stammtisch: An jedem letzten Donnerstag eines Monats trifft man sich im Clubhaus bei „kleiner Karte“ zu einem leckeren Abendessen und Motor-affinen Gesprächen. Zunächst war es ein lockerer Austausch über die aktuellen Ereignisse im Veranstaltungskalender von der Silvretta-

Classic über das Solitude Revival bis hin zur Hockenheim Historic und anderen Ausfahrten und Veranstaltungen. Peter Steng gestaltete die Abende immer sehr abwechslungsreich und der WAC hatte und hat in der Team-Wertung der großen Rallyes immer etwas zu melden! Dazu gesellten sich im Laufe der Zeit auch immer mehr Fachvorträge. So kamen unsere Firmen-Mitglieder auf den Geschmack und Firmen wie Mechatronik oder CMC nutzten die Plattform, um Neuigkeiten und spannende Projekte zu präsentieren und natürlich zu networken. Selbst so klangvolle Namen wie die BOSCH Classic mit ihren originalgetreuen Nachbauten der alten Anlasser, Lichtmaschinen oder Spannungsregler hatten einen furiosen Auftritt mit großer Resonanz unter den WAC-Mitgliedern.



Dann ging der WAC-Stammtisch auch On Tour: Wir waren zum Beispiel Gäste bei der Hans-Herrmann-Ausstellung in der Motorworld oder hatten eine exclusive Führung durch das neue, deutlich größere V8-Hotel mit den Themen-Zimmern und Betten in Form von Auto-Legenden.

Wie sieht die Zukunft aus? Unser Ehrenmitglied Peter Steng hat das Zepter inzwischen weitergegeben und so kümmert sich heute das WAC-Event-Team um die Belange des Motorsport-Stammtisches. Seit Corona ist ein erfreuliches Wachstum zu verzeichnen: In 2023 mussten wir schon das eine oder andere Mal in den Großen Saal umziehen, da der Clubraum aus den Nähten platzte. Spannende Vorträge werden uns auch weiterhin begleiten. Für das Jubiläumsjahr stehen unter anderem ein großes Treffen aller unserer Ehrenmitglieder oder der Ausflug zum Solitude Revival auf dem Programm.

Und zum Jahresende wird es wieder eine Veranstaltung geben zum Thema Bücher: Am letzten Donnerstag im November werden wieder einige Schätze präsentiert werden, die man den Lieben oder auch sich selbst unter den Weihnachtsbaum legen kann. René Staudt präsentierte zuletzt einige seiner Hochglanz-Werke mit spektakulären Fotos und starken Geschichten, Thomas Roman hatte sein allumfassendes Werk über das Thema Kühlerfiguren dabei und die junge Autorin Susanne Schartel stellte ein ganz besonderes Buch vor zur Lebensgeschichte des Motorrad-Rennfahrers Tom Bullus (NSU). Auch im November 2024 erwarten wir wieder neuen „Lesestoff“ rund um unser Thema: Automobile Tradition und Innovation.





## WOLF FACTORING: FREIE FAHRT ZU SCHNELLER LIQUIDITÄT

Hinter dem himmelblauen VW-Bus, den Sie vielleicht auch schon mal in Stuttgart gesehen haben, steckt die Robert Wolf GmbH. Wir sind ein 1996 gegründetes, familiengeführtes Unternehmen mit schwäbischen Wurzeln und Werten. Unseren Kunden begegnen wir auf Augenhöhe und verhelfen ihnen mit unserer Factoringdienstleistung schnell und unkompliziert zu mehr Handlungsspielraum und finanzieller Planungssicherheit.



### Maßgeschneidertes Factoring für den Mittelstand

Bringen Sie Ihre Finanzen in die Pole Position: Mit dem Verkauf Ihrer Forderungen können Sie die Liquidität Ihres Unternehmens gezielt steuern und kommen ohne Umwege zum verdienten Geld. Lassen Sie sich von unbezahlten Rechnungen nicht ausbremsen!



### Ihre Vorteile mit Wolf Factoring:

- Sofortige und sichere Liquidität
- Entlastung im Debitorenmanagement
- Schutz vor Zahlungsausfall
- Verbesserte Bonität
- Persönliche Ansprechpartner
- Über 25 Jahre Erfahrung



Balersbronn Touristik/Christoph Schöch





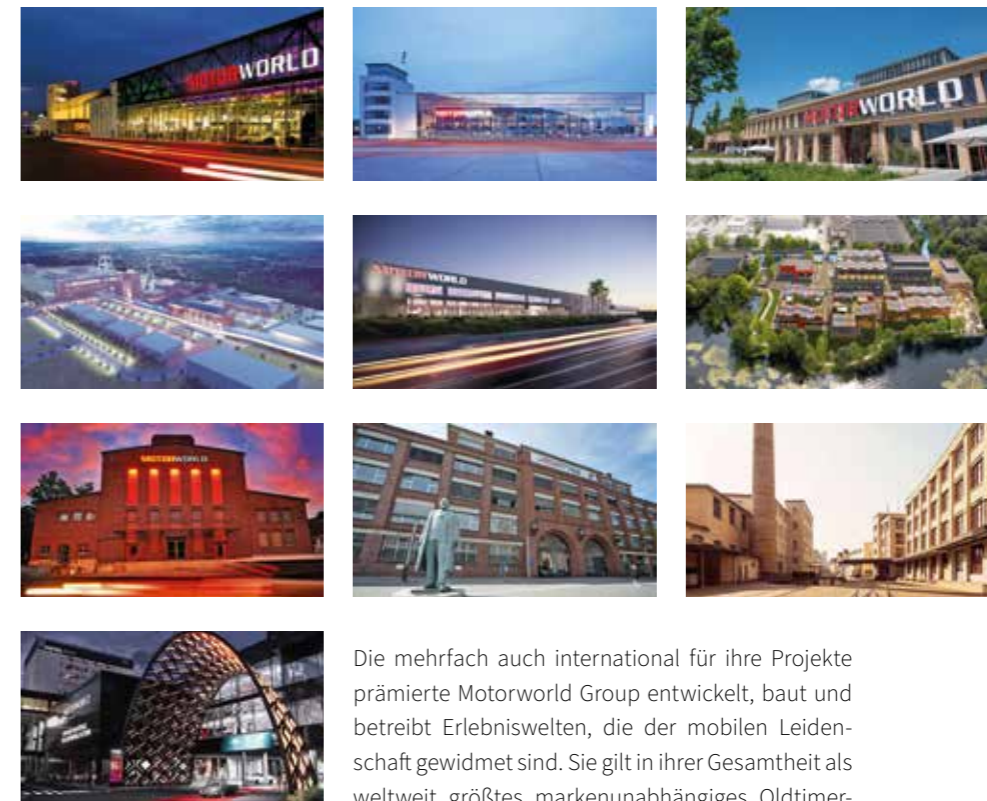
## RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT, LEBENDIGER TREFFPUNKT DER MOBILITÄT

Exklusiver Fahrzeughandel, Luxusautomobile, Sportwagen, Oldtimer, Bikes, ein umfassendes Spektrum an automobilen Dienstleistungen und spezialisierten Werkstätten, Entertainment, Renn- und Flugsimulation sowie Lifestyle- und Merchandise-Shops ... aber auch vielseitige Restaurants, Cafés, Bars, Feinkostläden und 4-Sterne-Themen- und Designhotels lassen Bogenstopp mit Blick auf herrliche Fahrzeuge lang und länger werden. Die automobilen Erlebniswelt entfaltet weit über die Szene hinaus ihre Strahlkraft als beliebte Tagungs- und Eventlocation. Veranstaltungen, Messen, Konferenzen, Tagungen, Meetings und Feiern können in technisch perfekt ausgestatteten Räumen für bis zu 6.000 Personen abgehalten werden. Der autoaffine Charme macht jeden Aufenthalt zum unvergesslichen Erlebnis. In Glasboxen, die sich auf

mehreren Ebenen arrangieren, können Oldtimer- und Sportwagenbesitzer ihre automobilen Schätze unter besten Bedingungen unterbringen. Erster Standort ist die 2009 eröffnete und beständig erweiterte Motorworld Region Stuttgart in Böblingen. Weitere Projekte und Aktivitäten unter der Marke MOTORWORLD® wurden in den vergangenen Jahren initiiert. Nach dem gleichen Konzept wie die Motorworld Region Stuttgart eröffnete im Juni 2018 die Motorworld Köln-Rheinland. Hier findet sich eine der bedeutendsten Sammlungen des Motorsports: Die private Sammlung von Formel-1-Legende Michael Schumacher. Im Mai 2021 öffnete die imposante Motorworld München ihre Tore. Weitere in Planung und im Bau befindliche und bereits teilaktive Standorte sind die Motorworld Zeche Ewald-Ruhr, die Motorworld Luxembourg, die Motorworld Bulgaria in Sofia sowie die Motorworld Mallorca, deren Eröffnung im Spätherbst 2024 geplant ist. Dem Konzept der Motorworld Manufakturen folgen die Standorte in Berlin. Das Motorworld Village in Metzingen setzt den Fokus auf Veranstaltungen aller Art.



### IHRE MOTORWORLD STANDORTE



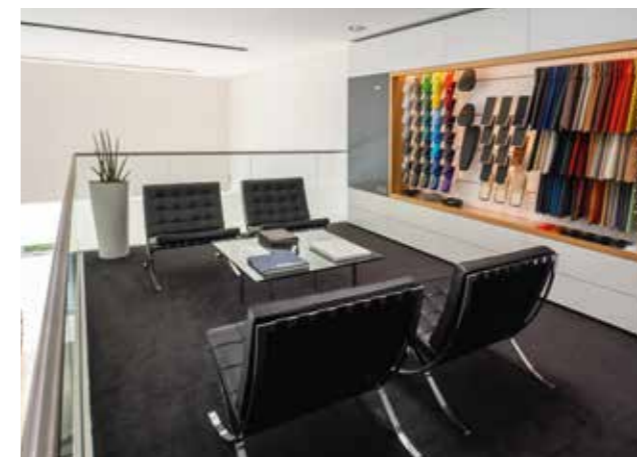
Die mehrfach auch international für ihre Projekte prämierte Motorworld Group entwickelt, baut und betreibt Erlebniswelten, die der mobilen Leidenschaft gewidmet sind. Sie gilt in ihrer Gesamtheit als weltweit größtes markenunabhängiges Oldtimer- und Sportwagenzentrum und vereint mit über 40 der weltweit wertvollsten und exklusivsten Marken das Marken-Who-is-Who der gesamten Mobilitätsbranche. Ganz ohne Eintritt erhält jeder Besucher das Erlebnis hunderter fantastischer Fahrzeuge, die zum Teil täglich variieren.



Stuttgart



Exclusive Cars



Tauchen Sie in die ultra-luxuriöse Welt von Aston Martin ein, in der die einzige Grenze die eigene Vorstellungskraft ist. Wir leben für die Intensität unserer Marke und unserer besonderen Sportwagen.

Denn, wir sind: **INTENSITY. DRIVEN.**



## MIT MEHR ALS 25 JAHREN ERFAHRUNG IN STUTT GART

Unser langjähriges Team, das sich aus leidenschaftlichen Enthusiastinnen und Enthusiasten der legendären englischen Sportwagenmanufaktur zusammensetzt, lebt die Welt von Aston Martin jeden Tag aufs Neue für und mit unseren Kundinnen und Kunden. Seit Juli 2023 haben wir darüber hinaus Zuwachs in Stuttgart bekommen und freuen uns, Sie in den neuen Aston Martin Brand Store am Kleinen Schloßplatz in Stuttgart-Mitte einzuladen.



## ANDE VOTTELER GMBH – ÜBER 30 JAHRE 356 & 911-KOMPETENZ GEHEN IN DIE NÄCHSTE RUNDE



In unseren Verkaufsräumen befinden sich ständig rund 40 Fahrzeuge in einzigartigen Zuständen die darauf warten, besichtigt und Probe gefahren zu werden.

Seit 1993 sind wir eine feste Größe in der klassischen Porsche-Szene. Spezialisiert auf den Handel und die Instandhaltung sowie die Restaurierung von luftgekühlten Porsche-Modellen erarbeitete sich die Ande Votteler GmbH einen exzellenten Ruf in allen Themen, wenn es um die traditionsreichen Klassiker aus Zuffenhausen geht.

Zum 125-jährigen Jubiläum des WAC sind wir als langjähriges Mitglied hochofrend, Teil der Feierlichkeiten sein zu dürfen. Deshalb teilen wir gerne einen Teil unserer Geschichte und unseres Engagements in der Welt der klassischen Fahrzeuge.

In den annähernd 30 Jahren Firmengeschichte, in denen Ande sich mit unzähligen Fabrikaten

und Modellen beschäftigt, entwickelte sich eine schier endlose Leidenschaft für Porsche. Diese sind nicht nur zeitlos schön, sondern auch technisch hervorragend, perfekt verarbeitet und wertbeständig. Es entwickelte sich eine große Sammlung von unberührten Originalen, kompromisslos restaurierten, aber auch sportlich abgestimmten Fahrzeugen in den riesigen Hallen der Firma.

Geprägt von der Perfektion, die Porsche bereits ab Werk liefert, arbeitet das mittlerweile fünfköpfige Team aus Ingenieuren und KFZ-Meistern der Ande Votteler GmbH mit einem hohem Maß an Sachverstand an und mit den Fahrzeugen. Die langjährige Erfahrung der Firma und die Kompetenz unseres Netzwerks helfen dem jungen Team ungemein bei der originalgetreuen Instandhaltung und Bearbeitung.

Seit dem glücklichen Zusammentreffen von Ande und Dennis im Jahr 2017 transformierte sich die Einzelfirma zu einem Kompe-

Dieses Projekt stellten wir im Jahr 2021 fertig. Gerade ist das Fahrzeug von der Mille Miglia Experience in Dubai für einen Wartungsdienst zu uns zurück gekommen.



Ein langjähriges Projekt, eine Herzensangelegenheit und eine einmalige Geschichte. Die Vorstellung zur Fertigstellung des Projekts findet auf der Retro Classics 2024 in Stuttgart statt.

tenzzentrum der nächsten Generation. Schnell entwickelte sich um den einstigen Einzelkämpfer ein Team an wissbegierigen jungen Technikern, die die Leidenschaft des Vorbilds schnell zu verstehen wussten.

Zugegeben: Es brauchte nicht viel Überzeugungsarbeit, um die Qualitäten der frühen 356 & 911er lieben zu lernen. Die Ingenieurskunst des Ferdinand Porsche und seinem Team begeistert mit seinen genialen Konstruktionen bis heute.

Auch die Partnerfirmen in unserem Netzwerk sind über die Entwicklung unserer Firma begeistert. Denn in der heutigen Zeit ist es neben Elektromobilität und diskutiertem Verbrenner-Aus keine Selbstverständlichkeit, dass sich die 30-jährigen Nachwuchs-Experten mit teilweise über doppelt so alten Fahrzeugen beschäftigen. Doch die Qualität und die Zuverlässigkeit der klassischen Porsche-Fahrzeuge spricht für sich und sorgt für jede Menge Fahrspaß.

Unsere große Leidenschaft gilt originalen und unberührten Fahrzeugen aller Alterskategorien. Gerne auch mit Patina. Für uns stellen unberührte Fahrzeuge, oftmals noch im ersten Lack, ein unwiederbringliches Kulturgut dar. Der Charme solcher Originale übertrifft in unseren Augen immer den von restaurierten Fahrzeugen.

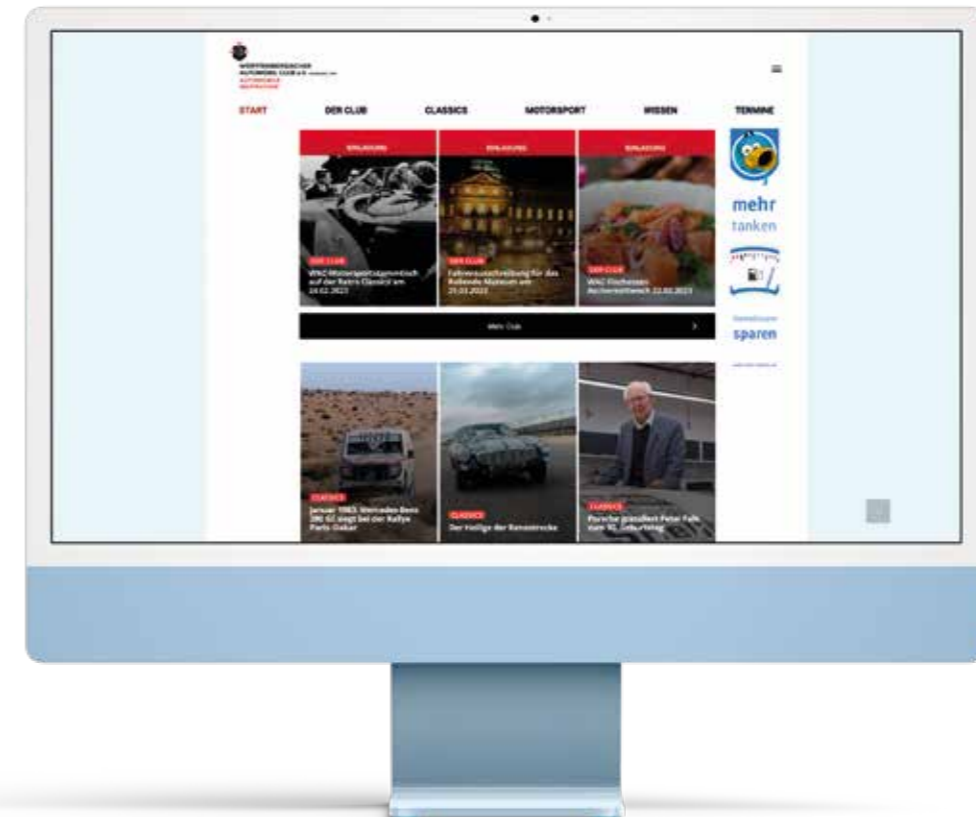


(v.l.n.r.) Dennis Kissling (30 Jahre, Maschinenbauingenieur), Tanja Seiffert (30 Jahre, Assistentin der Geschäftsleitung), Ande Votteler (64 Jahre), Daniel Hülse (30 Jahre, KFZ-Technikermeister), Fabian Abel (31 Jahre, Maschinenbauingenieur)

Wir beschränken uns aber nicht nur auf die Arbeit mit Originalen. Die technische Optimierung von Fahrzeugen für den sportlichen Einsatz ist eine weitere Kompetenz, in die wir einen Großteil unserer Energie stecken. In den letzten Jahren haben wir viele Fahrzeuge nach den Vorstellungen unserer Kunden aufgebaut. Dabei erarbeiten wir gemeinsam mit unseren Auftraggebern das optimale Konzept für den jeweiligen Einsatzzweck. Egal ob Rennstrecke, Rallyes oder Concours-Veranstaltungen – mit unserem Know-How sind unsere Kunden sehr gut beraten und immer rundum glücklich.

Egal, ob Sie unsere Begeisterung für klassische Porsche-Fahrzeuge bereits teilen oder an aktuellen Projekten interessiert sind – Sie sind herzlich eingeladen, uns in unseren Hallen in Balingen zu besuchen oder sich bei einer Autofahrt oder einer anderen Veranstaltung uns anzuschließen. Weitere Informationen unter

**[www.356911.net](http://www.356911.net) oder auf Instagram [@andevotteler](https://www.instagram.com/andevotteler)**



## WIR SIND IHR PARTNER

Mit dem Wandel der Marketing-Herausforderungen verändert sich auch das Selbstverständnis als Agentur. Der Schlüssel zu erfolgreicher Markenführung ist ein Netzwerk, das alle Facetten der Marketing-Kommunikation integriert – immer mit dem Ziel, für den Kunden die beste Lösung zu entwickeln.

Als erfahrener Brandbuilding-Partner bringt sich die In.Fact GmbH frühzeitig und engmaschig in die Auseinandersetzung mit der Marke ein – weniger als externer Dienstleister, sondern eher als Teil des Kunden, des Teams. Das Wissen aller Beteiligten wird systematisch zusammengeführt, ausgewählte Prozesse werden geradlinig unterstützt und Maßnahmen konsequent auf eine nutzerorientierte Kommunikation ausgerichtet.

### Launch? Relaunch? Jetzt durchstarten!

Strategie, Konzeption, Design, Realisierung. Die In.Fact GmbH bringt Sie mit einem kompetenten Kernteam plus einem unendlichen Netzwerk aus Spezialisten konsequent an Ihr Ziel.

Wir freuen uns auf Ihren Kontakt!





## SCHAFFE, SCHAFFE, MOTORE BAUE

Ein Motor ist ein Motor! Das ist die Philosophie, die Spiess-Motorenbau seit über 50 Jahren trägt. Ein Familien-Unternehmen aus dem Schwäbischen, dessen Tugenden diese Traditionsfirma genauso trefflich charakterisieren wie den Landstrich: fleißig, zuverlässig, akribisch, flexibel. Schon früh hatte der 2021 verstorbene Firmengründer Siegfried Spiess seine Erfolgsformel definiert: „Du musst etwas machen, was andere nicht machen.“

Spiess ist eine großartige Erfolgsgeschichte, deren Anfänge bis 1962 zurückgehen, als Siggie Spiess mit NSU erstmals Deutscher Berg-Meister wurde. Am 22. März 1972 gründete der PS-Zauberer schließlich Spiess-Tuning.

Eine Geschichte voller Meilensteine und unzähligen Rennerfolgen: von den Spiess-Motoren in der Formel Vau und Super-Vau in den Siebzigern über die einzigartige, bis heute andauernde Spiess-Ära in der Formel 3 mit Motoren auf Volkswagen- und später auf Opel-Basis, mit der Rückkehr zu den Tourenwagen mit Opel „powered by Spiess“ in der STW und der 2000 wiederbelebten DTM bis zu den Erfolgen von Volkswagen bei der Rallye Dakar ab Mitte der 2000er Jahre, als Spiess erstmals mit

Diesel-Technologie sein Können bewies. Heute ist Holger Spiess, der 2014 die alleinige Leitung des Familienbetriebs mit rund 30 Mitarbeitern übernommen hat, besonders stolz auf die wachsende Zusammenarbeit mit Porsche. Mit Sitz in Ditzingen liegt Spiess mitten zwischen zwei Porsche-Standorten, 15 Kilometer sind es sowohl nach Zuffenhausen als auch nach Weissach.

Alle GT3-Rennmotoren für die Porsche-Rennfahrzeuge bekommen vor der Auslieferung auf dem Spiess-Prüfstand ihren Feinschliff, alle Motoren aus den Porsche-Carrera- und Supercup-Markenpokalen werden ausschließlich bei Spiess oder beim Porsche-Tochterunternehmen Manthey-Racing revidiert. Auch Motoren aus dem legendären Porsche 962C werden im Betrieb generalüberholt.

Bei aller Tradition ist es Spiess Motorenbau mit seinen Fachkräften gelungen, sich einem schnell verändernden Umfeld anzupassen. Mitentscheidend dafür war die 2018 vollzogene Transformation zur Spiess-Gruppe mit drei Bereichen: Spiess RACING für den Rennmotoren-Einsatz inklusiv Betreuung durch eigene Ingenieure an der Rennstrecke, Spiess CNC für Kleinserien im Auftrag von Herstellern nicht nur aus der Automobilbranche, und Spiess CLASSIC für einen schnell wachsenden Markt historischer Fahrzeuge einschließlich Produktion von nicht mehr lieferbaren Teilen.

Damit ist Spiess als Spezialist gut für die Zukunft gerüstet.



© Kundenfoto: Porsche 962 mit einem von Spiess revidierten Triebwerk.



Eigenproduktion der Firma Spiess.



Spiess Formel 3 Triebwerke bei der Euroformula Open.



© Joachim Osswald: Mehrfacher Bergmeister Erwin Buck mit seinem VW Spiess Scirocco und 2,0 l Spiess Triebwerk, erfolgreich im Bergrennsport.





## TECHNOLOGIEOFFENHEIT: ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und ein individuelles Freiheitsrecht. Deutschland braucht eine moderne, leistungsstarke Infrastruktur, die alle Verkehrsträger verknüpft und eine bezahlbare Mobilität, die gleichzeitig einen positiven Klimaschutzeffekt erzielt. Die Mittel für die dringend notwendige Infrastruktursanierung müssen bereitgestellt, der Ausbau beschleunigt und die Verkehrswende klimaneutral und technologieoffen gestaltet werden.

Bei Regierungsantritt vor rund zwei Jahren sind wir auf einen immensen Sanierungs- und Investitionsstau im Bereich Infrastruktur gestoßen: Straßen und Brücken sind bundesweit in einem sanierungsbedürftigen Zustand und das Schienennetz ist über-

lastet, veraltet und teilweise marode. Die Bundesregierung und die sie tragenden Fraktionen haben daher 2023 und 2024 Investitionshaushalte in Rekordhöhe beschlossen.

Das soll sich in den nächsten Jahren so fortsetzen – alleine in der letzten Haushaltsrunde haben wir für die nächsten Jahre zusätzliche etwa 30 Milliarden Euro für die Schiene mobilisiert. Als Schienenverkehrsbeauftragter der Bundesregierung kann ich Ihnen sagen, dass wir bei der Schiene damit auf einem guten Weg sind. Im Februar haben hat der Bundestag darüber hinaus die Re-

form des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen und im Laufe des Jahres wird ihm ein Moderne-Schiene-Gesetz vorgelegt. Zudem startet im Juni die dringend notwendige Generalsanierung des Netzes. Gleichzeitig haben wir uns bei Regierungsantritt das Ziel gesetzt, beim Ausbau unserer Infrastruktur schneller zu werden und bürokratische Hürden in der Planung abzubauen. In der Regierungsbeteiligung haben wir geliefert: Das 2023 verabschiedete Genehmigungsbeschleunigungsgesetz sorgt dafür, dass wir dank digitaler Verfahren und erleichterter Genehmigungen endlich Tempo bei Infrastrukturprojekten machen. Neben Schienen und Brücken werden dadurch künftig auch Autobahnprojekte schneller fertiggestellt. Damit begegnen wir unter anderem dem stetig wachsenden Transport- und Güteraufkommen und stärken langfristig den deutschen Wirtschaftsstandort.

Aber Deutschland benötigt nicht nur eine starke Infrastruktur, sondern auch eine moderne und technologieoffene Verkehrswende hin zur klimaneutralen Mobilität. Klar braucht es zum Gelingen eine starke Schiene und mehr Elektroautos auf unseren Straßen. Aber es braucht genauso den Einsatz von klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen, hergestellt aus regenerativen Ener-

giequellen, um den Menschen die klimaneutrale Weiternutzung des Verbrenners zu ermöglichen. Auch wenn sich das Ringen um das Verbrenner-Aus auf EU-Ebene immer wieder auf die Zulassung von Neufahrzeugen konzentriert, dürfen wir nicht vergessen, dass wir weltweit eine Bestandsflotte von 1,2 Milliarden Pkw haben, für die es eine klimaneutrale Antriebsalternative bereit zu halten gilt. Wir warten daher nach wie vor auf einen Vorschlag der EU-Kommission, wie nach 2035 synthetische Kraftstoffe in Pkw genutzt werden können; die rechtsverbindliche Zusage haben wir.

Statt das Thema Klimaschutz anzugehen, indem gewisse Technologien oder Verkehrsmittel verboten werden, sollten den Menschen Optionen an die Hand geben werden. Als Freie Demokraten sprechen wir uns daher für die Förderung der ganzen Bandbreite an Verkehrsträgern mit alternativen und sauberen Antriebsmodellen, für Innovationen und digitale Lösungen aus. Jede Form klimaneutraler Mobilität – sei es durch klimaneutrale Kraftstoffe im Verbrenner, die Wasserstoff-Brennstoffzelle im LKW oder batterieelektrische Loks – sollte eine faire Chance bekommen. Am Ende entscheidet der Markt, welche Technologie sich durchsetzt.

**Michael Theurer**  
**Parlamentarischer Staatssekretär**  
**beim Bundesminister für Digitales**  
**und Verkehr**



## NATIONALES AUTOMUSEUM WIRD ZUM WISSENSCHAFTSSTANDORT: NEUE HOCHSCHULANGEBOTE IM FOKUS

Das Nationale Automuseum positioniert sich zunehmend als bedeutender Wissenschaftsstandort, indem es seit dem Wintersemester 2023 in Zusammenarbeit mit der HfWU Akademie e. V. Nürtingen-Geislingen als Hochschulcampus der Fakultät für Wirtschaft und Recht fungiert. Unter der wissenschaftlichen Leitung von Dipl.-Ing. Prof. Dr. Jochen Buck wird hierbei eine breite Palette an Bildungsangeboten angeboten. Neben den bereits

etablierten einsemestrigen Zertifikatskursen „Certified Expert for Historic Cars“ (CEHC) und „Certified Expert for Car Design“ (CECD) bietet die Hochschule nun auch einen Masterstudiengang (M.Eng.) im Bereich der Ingenieurwissenschaften an. Der Zertifikatskurs „Certified Expert for Car Design“ wird unter der Leitung von Professor Wolfgang Henseler von der Hochschule Pforzheim angeboten. Der CEHC-Kurs zielt darauf ab, Fachkräfte für die Bewertung von Oldtimern zu qualifizieren, insbesondere im Hinblick auf ihre Bedeutung als historisches Kulturgut.

Die Lehrinhalte konzentrieren sich auf die Vertiefung von Restaurationskenntnissen, die Bewertung der Historie und Originalität sowie die Fähigkeit zur Erstellung umfassender Oldtimergutachten.

Der CECD-Kurs hingegen richtet sich an alle Interessierten, die sich intensiver mit dem Thema Automobildesign auseinandersetzen möchten. Hierbei erhalten die Teilnehmer Einblicke in den gesamten Gestaltungsprozess eines Fahrzeugs sowie in die Zusammenarbeit verschiedener Gestaltungsbereiche. Zudem wird die Bedeutung des Automobildesigns für die Markenführung und die Zukunft des Designs durch künstliche Intelligenz beleuchtet, wobei die User Experience als entscheidender Erfolgsfaktor für die Automobilbranche hervorgehoben wird.

Der Hochschulcampus Nationales Automuseum hat im November 2023 seinen Betrieb aufgenommen und bietet zunächst die beiden Zertifikatskurse CEHC und CECD an. Es ist geplant, das Angebot mit weiteren Vorlesungen im Bereich der Automobilgeschichte auszubauen.

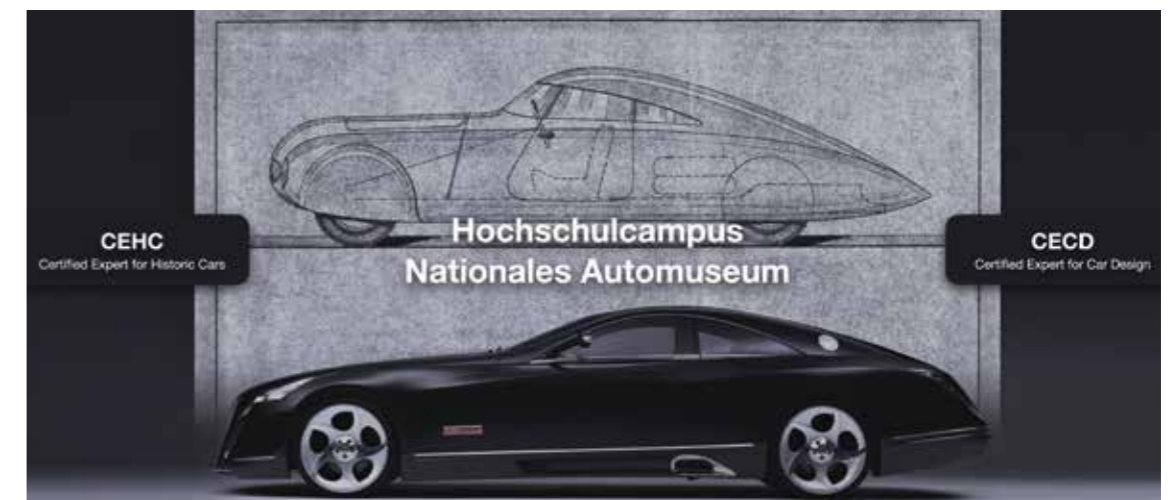


Dipl.-Ing. Prof. Dr. Jochen Buck



Prof. Wolfgang Henseler

[www.nationalesautomuseum.de/de/hochschulcampus](http://www.nationalesautomuseum.de/de/hochschulcampus)





## DIE TUM CAMPUS HEILBRONN gGMBH

### Daniel A. Gottschald, Geschäftsführer

Die Technische Universität München war 31 Jahre jung, als der WAC vor 125 Jahren gegründet wurde, und beide Einrichtungen vertreten auf ihre Weise die stolze Historie des „Made in Germany“ – exzellente Ingenieurskunst, Begeisterung für Technik, aber auch ihre zukunftsorientierte Nutzung in breiten Teilen der Gesellschaft. So gesehen, ist der Gründungsgedanke des WAC sehr nahe bei den vermeintlich modernen Transferstrukturen, die wir heute zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft aufbauen und pflegen. Seit 2018 gibt es einen TUM Campus Heilbronn in Baden-Württemberg, und selbstverständlich ist er Mitglied im WAC. Mobilität der Zukunft, Digitalisierung in der Automobilindustrie, technologiegetriebener Klimaschutz und der Erhalt unseres automobilgeprägten Mittelstands sind Ziele, die uns einen. Auch die Fach- und Führungskräfte für den Automobilstandort Deutschland können wir nur gewinnen und halten, wenn exzellente Forschung und Lehre mit einer lebendigen Denkfabrik wie dem WAC Hand in Hand arbeiten. Wenn wir jetzt über ein Zentrum zur Umsetzung der „Sustainable Development Goals“ der Vereinten Nationen nachdenken, gehört der WAC deshalb zu den natürlichen Partnern.

Unsere 31 Jahre Altersvorsprung kann der WAC nicht mehr aufholen, aber TUM wie WAC sind Zukunftsmodelle, und wenn wir dann gemeinsam 250 Jahre WAC feiern – vielleicht mit einem Rundflug in einem historischen Flugtaxi – fallen sie kaum noch ins Gewicht.



[www.chn.tum.de/de](http://www.chn.tum.de/de)



## NATIONALES AUTOMUSEUM

### Prof. Dr.-Ing. E.h. Friedhelm Loh

Liebe Mitglieder und Freunde des WAC,

im Namen des Nationalen Automuseums gratuliere ich dem Württembergischen Automobilclub sehr herzlich zum 125. Jubiläum. Seit seiner Gründung kümmert sich der WAC mit Hingabe um „des Deutschen liebstes Kind“. Das ist gut so, denn ein Automobil spricht alle Sinne an, es vereint Emotion und Nutzwert. Man kann es sehen, hören und fühlen, es fasziniert mit traumhaftem Design, genialer Technik und leistet wertvolle Dienste. Keine Frage: Das Auto gehört zu den wichtigsten Erfindungen der Neuzeit.

Der WAC ist fast so alt wie das Automobil selbst und hat auch heute noch den Finger stets am Puls der Zeit. Mit seinen vielfältigen Aktivitäten schlägt er die Brücke zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Die gleiche Philosophie verfolgt das Nationale Automuseum: Uns geht es nicht nur darum, Ikonen und Exoten der Automobilhistorie zu bewahren und auszustellen. Wir bringen Schulklassen und Studenten die Faszination Auto und Mobilität in ihrer ganzen Bandbreite näher und an unserem Hochschulcampus vermitteln wir sowohl Oldtimerexpertise als auch das Know-how zum Design eines hochkomplexen, modernen Automobils.

Wichtig ist, aus der Vergangenheit zu lernen, um in Gegenwart und Zukunft die richtigen Entscheidungen zu treffen. Schon im Gründungsjahr des WAC fragte man sich zum Beispiel: Verbrennungsmotor oder Elektroantrieb – wer macht das Rennen? Damals eine brennende Frage, genau wie heute. In diesem Sinne wünsche ich dem WAC und seinen Mitgliedern alles Gute für weitere, spannende 125 Jahre!



[www.nationalesautomuseum.de](http://www.nationalesautomuseum.de)



## DIE „VISION ZERO“ AKTIV VORANTREIBEN

In Berlin vor bald 100 Jahren mit dem Ziel gegründet, die Sicherheit im Straßenverkehr durch Fahrzeugprüfungen zu gewährleisten, ist das Automobil bis heute einer der Fokusbereiche von DEKRA. Die inzwischen weltweit größte unabhängige nicht börsennotierte Sachverständigenorganisation im Bereich Prüfung, Inspektion und Zertifizierung – mit Stammsitz in Stuttgart, mit knapp 50.000 Beschäftigten in 60 Ländern und geführt von Stan Zurkiewicz – leistet in Form unterschiedlichster Services einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Unfällen beziehungsweise der Minderung ihrer Folgen.

1925: Der Automobilhersteller Opel setzt seit einem Jahr auf die Fließbandproduktion, in Stuttgart laufen seitens der Daimler-Motoren-Gesellschaft und der Carl Benz & Cie. schon die ersten Fusionsvorbereitungen zur Daimler-Benz AG, und in Berlin erfolgt am 30. Juni der Eintrag des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins e.V. ins Vereinsregister beim Amtsgericht Berlin-Mitte. Der Auftrag ist in der Satzung von DEKRA bis heute unmissverständlich formuliert: „Der Verein hat den Zweck, [...] die Betriebs- und Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge [...], das Entsprechende in Bezug auf andere Anlagen und Geräte und die Forschung auf diesen Gebieten zu unterstützen und zu fördern.“

Die Idee einer freiwilligen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen entwickeln seinerzeit der Großindustrielle Hugo Stinnes und andere Persönlichkeiten aus der deutschen Wirtschaft.



1925 haben die Gründerväter des DEKRA e.V. die Förderung der Verkehrssicherheit zum satzungsgemäßen Auftrag des Vereins erhoben.

Allesamt erkennen sie die Herausforderungen für die Sicherheit, die sich aus der raschen Motorisierung ergeben. Dieser Aufschwung ist tatsächlich enorm: Zählte das „Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich“ für das Jahr 1907 – das erste Jahr der Erfassung des Kraftfahrzeugbestands – rund 10.000 Personenkraftwagen, 16.000 Krafträder und 1.200 Lastkraftwagen, waren es zum 1. Juli 1925 schon 176.000 Pkw und Kraftomnibusse, 162.000 Krafträder und 80.000 Lkw.

Vor diesem Hintergrund stößt das Konzept von DEKRA schnell auf gute Resonanz. Unternehmen und öffentliche Einrichtungen mit eigenem Fuhrpark treten dem Verein bei. Anfang der 1930er-Jahre verfügt DEKRA bereits über Prüfstellen an rund 80 Standorten. Nach dem Zweiten Weltkrieg beginnt dann ab 1946 von Stuttgart aus der Neuaufbau. Schnell wächst die Zahl der Niederlassungen und Prüfstellen, bald ist DEKRA überall in der Bundesrepublik vertreten. Der Schwerpunkt liegt zunächst auf der Prüfung von Nutzfahrzeugen und gewerblichen Fuhrparks, vor allem denen der eigenen Mitglieder. 1960 wird die Hauptuntersuchung in ihrer heutigen Form mit der Prüfplakette auf dem Kennzeichen eingeführt. Praktisch zeitgleich erhält DEKRA die Anerkennung als Überwachungsorganisation. Seitdem prüfen die Sachverständigen auch private Pkw und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Mit dem Engagement in Frankreich Ende der 1980er-Jahre beginnt die Internationalisierung von DEKRA: Zum ersten Mal werden Fahrzeugprüfungen in einem europäischen Nachbarland angeboten. Kurz darauf folgt mit dem Fall der

Mauer und der Wiedervereinigung eine große Herausforderung in Deutschland: Noch von der ersten frei gewählten Regierung der DDR wird DEKRA zum 1. Juli 1990 mit dem Aufbau der Technischen Prüfstelle in Ostdeutschland beauftragt. Nach dem Jahr 2000 stärkt das Unternehmen seine Position in Sachen Technologie mit der Inbetriebnahme des DEKRA Automobil Test Centers (DATC) am damaligen Eurospeedway Lausitz im Jahr 2003. Zusammen mit der 1978 gegründeten DEKRA Unfallforschung und dem DEKRA Crash Test Center in Neumünster bündelt es die Kompetenzen für Kunden aus der Automobil- und Zulieferindustrie.

Über die Jahre schafft die Expertenorganisation in Klettwitz auf einer Gesamtfläche von rund 540 Hektar das europaweit größte unabhängige Testgelände für automatisiertes und vernetztes Fahren – erst recht seit der Übernahme des Lausitzrings zum 1. November 2017. Auf den eigens eingerichteten Strecken sind mittlerweile mehr als 80 Prozent aller realen Verkehrsszenarien abbildbar. Mit dem DATC sowie seinen Kompetenzzentren in Málaga (Spanien) und Hsinchu (Taiwan) verfügt DEKRA über einen internationalen Testverbund, mit dem das Unternehmen einen wichtigen Beitrag für die international verfolgte „Vision Zero“ leistet. Gemeint ist damit ein Straßenverkehr, in dem es bei Unfällen möglichst keine Getöteten und Schwerverletzten gibt. Wie dringend die damit verbundenen Herausforderungen sind, zeigt ein Blick in die Statistik: Weltweit schätzt die Weltgesundheitsorganisation WHO die Zahl der jährlichen Verkehrstoten auf aktuell knapp 1,2 Millionen.

Um gegenzusteuern, setzt die Automobilindustrie schon seit Jahren verstärkt auf Fahrerassistenzsysteme, die kritische Verkehrssituationen frühzeitig erkennen, vor Gefahren warnen und im Bedarfsfall aktiv in das Geschehen eingreifen können. Klar ist aber auch: Immer, wenn in Fahrzeugen Systeme des assistierten und automatisierten Fahrens verbaut sind, muss gewährleistet sein, dass sie – genauso wie die sicherheitsrelevante Mechanik – über das ganze Fahrzeugleben hinweg zuverlässig funktionieren. Denn nur dann können sie auch ihre erhoffte Wirkung entfalten. Der periodischen Fahrzeugüberwachung, wie es sie in vielen Staaten der Welt schon lange gibt, kommt daher in Zukunft eine noch größere Bedeutung zu als heute schon – auch angesichts der zunehmenden Komplexität der Systeme und der Gefahr elektronischer Manipulationen.



Mit der DEKRA France SAS bietet DEKRA ab 1988 erstmals Fahrzeuginspektionen in einem europäischen Nachbarland an.



Mit der flächendeckenden Einführung des HU-Adapters wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass bei einer Hauptuntersuchung im Fahrzeug verbaute elektronische Sicherheitssysteme auf Vorhandensein und Funktion überprüft werden können.



Mit Schwarmtests auf dem DEKRA Lausitzring werden Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen in hoch komplexe Verkehrssituationen gebracht, um sicherzustellen, dass sie im realen Verkehr sicher funktionieren.

Dass DEKRA mit mehr als 28 Millionen geprüften Fahrzeugen rund um den Globus weltweiter Marktführer ist, unterstreicht die Vorreiterrolle, die das Unternehmen in Sachen Verkehrssicherheit einnimmt. In dieser Hinsicht setzt die Expertenorganisation auch mit dem jährlich in sechs Sprachen erscheinenden DEKRA Verkehrssicherheitsreport wichtige Akzente. Die Publikation liefert seit 2008 stets unter einem anderen Schwerpunktthema Denkanstöße und hat sich als Ratgeber für Politik, Verkehrs- und Infrastrukturexperten, Hersteller, wissenschaftliche Institutionen sowie Verbände und alle Verkehrsteilnehmenden international einen Namen gemacht.

2025 feiert DEKRA seinen 100. Geburtstag. Ausgehend von der Gründeridee hat sich das Unternehmen über die Jahrzehnte neben der sicheren Mobilität der Zukunft auch mit seinen Industriepflichtleistungen sowie seinen Beratungs-, Test-, Validierungs- und Prüf-Services in den Wachstumsfeldern Künstliche Intelligenz, Cyber Security, Nachhaltigkeit und Future Mobility als gefragter globaler Partner für diese Themen etabliert. Gute Grundlagen für weitere 100 erfolgreiche Jahre.



## Unser Anspruch: Maximale Sicherheit für den Menschen

Automatisiertes und vernetztes Fahren sind die Zukunft der Mobilität. Für die maximale Sicherheit haben wir bei DEKRA eine einzigartige Expertise und alle Möglichkeiten in modernsten Test-Centern. Mit Sicherheit mobil sein. [dekra.de/automatisiertes-fahren](https://dekra.de/automatisiertes-fahren)



[www.solitude-revival.org](http://www.solitude-revival.org)



**SOLITUDE REVIVAL E. V.**  
**Wolfgang Ziegler, Präsident**

Der Solitude Revival e. V. sendet herzliche Glückwünsche an den Württembergischen Automobil Club für seine faszinierende Entwicklung in stolzen 125 Jahren. Wir freuen uns auf die Fortsetzung unserer engen Verbundenheit und eine erfolgreiche Zusammenarbeit unserer Mitglieder. Möge die gemeinsame Zukunft genauso erfolgreich und ereignisreich sein wie die beeindruckende Historie des WAC.



[www.asc-schnauferlclub.de](http://www.asc-schnauferlclub.de)



**ASC – ALLGEMEINER SCHNAUFERL-CLUB DEUTSCHLAND E.V.**  
**Uwe Brodbeck, Präsident**

Der Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. gratuliert dem Württembergischen Automobil-Club zu seinem großen und auch einmaligen Jubiläum. Wir vom ASC-D sind knapp geschlagen, denn unser 125jähriges Jubiläum ist ein halbes Jahr später. Man muß den Gründungsvätern, egal von welchem Club, große Hochachtung zollen, denn sie haben schon zu Beginn der Motorisierung die Bedeutung dieser neuen Mobilität erkannt. Und trotz vieler Anfeindungen seitens der Bevölkerung und auch der Verfolgung durch die Gendarmen haben diese Männer damals den Siegeszug des Automobils durchgesetzt. Danke dafür an die Gründungsväter des Württembergischen Automobil-Club und auch Danke an den WAC der Neuzeit, der sich mit viel Engagement und Ideenreichtum für die Belange der heutigen automobilen Mobilität einsetzt und auch im so wichtigen Bereich der Jugendarbeit Maßstäbe setzt.

Uwe Brodbeck  
 Präsident des Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V.



[www.mvc.mercedes-benz-clubs.com](http://www.mvc.mercedes-benz-clubs.com)



**MVC VON DEUTSCHLAND E. V.**  
**Linus Mast, Vorstand im MVC Schwaben e.V.**

Herzlichen Glückwunsch zum 125-jährigen Jubiläum wünschen wir unserem Partnerclub, dem WAC e. V. Seit über einem Jahrhundert steht der WAC für Leidenschaft, Innovation und die Liebe zum automobilen Kulturgut. Möge die Fahrt durch die nächsten Jahrzehnte genauso spannend sein wie die vergangenen 125 Jahre. Alles Gute zum Jubiläum, auf viele weitere Jahre voller spannender und abwechslungsreicher Veranstaltungen!



[www.driversclub.biz](http://www.driversclub.biz)



**DRIVERS & BUSINESS CLUB**  
**Dr. Christoph Walther**

Liebe Mitglieder des württembergischen Automobilclubs,

Herzlichen Glückwunsch zum 125. Geburtstag! Das ist beeindruckend. Ihr habt schon früh die Faszination des Automobils erkannt und seit bis heute aktuell. Ihr seid eine Inspiration für alle Petrolheads und ganz besonders auch für den Drivers & Business Club. Mögen die kommenden Jahre euch weiterhin Freude, Erfolg und alles Gute bringen, während ihr weiter eure Traditionen pflegt und neue Wege erkundet.

Mit den besten Wünschen für die Zukunft.  
 Dr. Christoph Walther



**MOTORSPORT-CLUB STUTTGART E.V.**  
 SEIT 1913 AKTIV IM MOTORSPORT

[www.mcs-stuttgart.de](http://www.mcs-stuttgart.de)



**MOTORSPORT CLUB STUTTGART E. V.**  
**Thomas Krause, 1. Vorsitzender des MCS Stuttgart**

Stolze 125 Jahre WAC mit einer beeindruckenden Historie, man glaubt es kaum, wie die Zeit vergeht. Der Motorsport-Club-Stuttgart sendet herzliche Glückwünsche, alles erdenklich Gute für die Zukunft und die Weiterentwicklung des WAC.

Mit sportlichem Gruß  
 Thomas Krause



## DAS ROLLENDE MUSEUM KEHRT ZURÜCK IN DEN EHRENHOF DES NEUEN SCHLOSSES

Das Rollende Museum, ein wahrhaft bewegendes Stück Geschichte, findet seinen Platz jedes Jahr im Ehrenhof des Neuen Schlosses. Als Schirmherr des Rollenden Museums fühlt sich der Württembergische Automobil Club der Tradition des historischen Kulturgutes Automobil verpflichtet. Und lädt herzlich alle Besucher der Langen Nacht der Museen zu unvergesslichen, circa halbstündigen Nachtfahrten ein. Unsere Fahrzeuge und Fahrer werden kenntnisreich und kurzweilig moderiert von Rainer Klink vom Boxenstop-Museum in Tübingen und Dirk Johae von der Motor Presse Stuttgart. Ein Erlebnis, das

Geschichte lebendig werden lässt. Teilnehmen können Fahrer mit historischen Automobilen bis circa Baujahr 1973.

Es ist uns wichtig, dass die Fahrzeuge für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassen und versichert sind. Die Teilnahme erfolgt freiwillig und kostenlos und ausschließlich auf Einladung des WAC. Um eine abwechslungsreiche Vielfalt an Oldtimern sicherzustellen, behalten wir uns vor, eine Auswahl bei den Fahrzeugen zu treffen. Dabei bevorzugen wir seltene und historisch wertvolle Fahrzeuge.



Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit Ihnen bei dem nächsten Rollenden Museum die Faszination der Automobilgeschichte zu erleben und die Straßen mit dem Glanz vergangener Zeiten zu erfüllen. Seien Sie das nächste Mal dabei, wenn das Rollende Museum zum Leben erwacht!



## EINE ZEITREISE AUS DER VERGANGENHEIT MIT BLICK IN DIE ZUKUNFT!

Was damals durch eine Leidenschaft entstand, ist heute eine Passion fürs Vergangene, aber auch für nachhaltige Entwicklungen, vor allem in der Mobilität.

Grundlage für die Gründung der HFB war die Restaurierung und der Aufbau eines Mercedes-Benz Roadsters 630 K (Baujahr 1928), bei der der passionierte Sammler Rolf Beck die unvollständige Ersatzteilversorgung für die Baureihe W06 ent-

deckte. Die Idee einer exquisiten und individuellen Teilefertigung war geboren. Aus verschiedenen Restaurierungsprojekten und der sich abzeichnenden Marktsituation entwickelte sich das Firmenkonzept, bestehende Oldtimer mit neu gefertigten Einzelteilen zu versorgen. Dabei konnte auf die umfangreichen Erfahrungen und Branchenkenntnisse des Weltmarktführers für Rotationsstanztechnik Kocher+Beck zurückgegriffen werden.

Heute nutzt HFB unter der Leitung von Lars Beck die bei Kocher+Beck entwickelte Präzisionstechnologie, um weitere Ersatzteile zu entwickeln und seinen Oldtimer-Restaurierungsservice auszubauen.

Bis zum heutigen Tag unterstützt und entwickelt Lars Beck die Technologien beider Unternehmen, wobei HFB die Sorgfalt und Detailgenauigkeit für die Oldtimerindustrie fortführt und Kocher+Beck sich an spannenden Projekten, zum Beispiel der Brennstoffzelle, beteiligt. Auch setzt sich Kocher+Beck für eine nachhaltigere Zukunft ein und arbeitet partnerschaftlich mit der Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive, e-mobil BW, der zentralen Agentur für Innovation und Mobilität des Landes Baden-Württemberg, zusammen. Eines der Themengebiete ist die Entwicklung kreativer und innovativer kundenspezifischer Lösungen für den wirtschaftlichen Einsatz im Bereich der PEM-Brennstoffzellentechnologie (Polymer-Elektrolyt-Membran).

## MERCEDES-BENZ CLASSIC: HERITAGE CREATES FUTURE



Seit 1886 erfindet Mercedes-Benz das Automobil immer wieder neu: Damals erhält Carl Benz das Patent auf seinen Motorwagen – es ist die Geburtsurkunde des Autos. Wenig später baut Gottlieb Daimler erstmals seinen schnelllaufenden Verbrennungsmotor in ein Fahrgestell ein – das erste vierrädrige Auto der Welt entsteht. So bereiten die beiden Erfinder unabhängig voneinander der modernen motorisierten Individualmobilität den Weg. Neben diesen beiden Gründervätern gehört auch Wilhelm Maybach zu den prägenden Persönlichkeiten in dieser frühen Phase unseres Unternehmens.

Diese Vordenker stoßen mit ihrem Start-up-Spirit vor beinahe 140 Jahren einen Wandel an, der im 20. Jahrhundert die weltweite Mobilität revolutioniert. Es ist also kein Wunder, dass die Automobilpioniere Daimler und Maybach auch zu den Gründern des Württembergischen Automobil Clubs gehörten. Die Zeit war 1899 ganz einfach reif, um der Begeisterung für den neuen Mobilitäts-träger Automobil mit einer aktiven und engagierten Organisation

eine gesellschaftliche Plattform zu geben: Ihre Leidenschaft für das Neue, ihr Willen zum Engagement für eine hochinnovative Technologie im Aufbruch – das zeichnete die Gründungsmitglieder des WAC aus.

125 Jahre Württembergischer Automobil Club ist ein glänzendes Jubiläum und ein würdiger Anlass zu feiern. An herausragende Jahrestage aus der Markengeschichte seit 1886 erinnert auch Mercedes-Benz Classic regelmäßig. Im Jahr 2024 stehen wieder zahlreiche Highlights an. Da ist zum Beispiel der Sieg bei der Targa Florio auf Sizilien vor 100 Jahren. Wir haben zum Jubiläum einen originalen Targa-Florio-Rennwagen von 1924 aus der Unternehmenssammlung seit 2023 aufwendig restauriert. Das einzigartige Fahrzeug

wird im Jahr 2024 bei hochrangigen Veranstaltungen der automobilen Klassik zu erleben sein – voraussichtlich auch beim Solitude Revival in der Region Stuttgart. Auf dem Fundament der einzigartigen Tradition setzt Mercedes-Benz Maßstäbe für die aktuelle und die künftige Entwicklung des Automobils. Dafür steht das Motto von Mercedes-Benz Classic, „Heritage creates Future“. Es ist heute vielleicht wichtiger als je zuvor. Denn die Automobilindustrie befindet sich wieder in einer Zeit der rasanten Innovation und der Transformation. Autonomes Fahren und Elektrifizierung sind dabei zwei starke Stichworte.

Was bedeutet das für uns als ältester Automobilhersteller der Welt? In einer Epoche großer Herausforderungen und zugleich in einer Ära großer Chancen erarbeiten wir mit Pioniergeist, mit großer Neugier und mit dem Mut zu neuen Ansätzen Meilensteine für die motorisierte Individualmobilität. Die Leitplanken sind dabei die gleichen wie seit 1886: Es geht darum, durchdachte Produkte der zeitgenössischen Spitzentechnologie zu entwickeln, die mit höchster Qualität die Bedürfnisse der jeweiligen Kunden erfüllen. Das

beste Wissen, die besten Materialien, die beste Umsetzung – das steckt im Innern unseres Markenkerns.

Die Neugier, die Begierde nach immer besseren Lösungen ist eine Kerntugend unserer Marke. Diese Haltung hat 1901 das moderne Automobil hervorgebracht – den Mercedes 35 PS – und die davon abgeleiteten Mercedes Simplex. Auch begehrten Sportwagenikonen wie der 300 SL „Flügel Türer“ sind so entstanden, ebenso revolutionäre Technologien für die passive und aktive Sicherheit.

Die richtigen Fragen stellen, an der besten Technologie arbeiten: So ringen unsere Ingenieure um die beste Antriebstechnologie für die Zukunft. Und unsere Designer verbinden höchste Effizienz mit luxuriöser Eleganz in begehrten Entwürfen. Neue Bereiche kommen dazu – die Softwareentwickler von Mercedes-Benz haben gerade erst ein eigenes Betriebssystem für die digitale Zukunft unserer Automobile auf den Markt gebracht.

Das alles wäre nicht möglich ohne eine fest im Unternehmen verankerte, starke Innovationskultur und ohne das kontinuierliche Streben nach den besten Lösungen. Diese Haltung prägt unsere Marke seit ihren Anfängen. Es ist ein Ethos, das sich aus der Herkunft von Mercedes-Benz aus dem südwestdeutschen Kultur-





raum herleitet: Diese Region mag in vergangenen Jahrhunderten materiell karg gewesen sein. Aber die Menschen hier setzten auf Bildung und Wissen, auf Fähigkeiten und Förderung. Sie entwickelten dabei ein Gespür für die Qualität von Material und Produkten. „Das Beste oder nichts“ lautet der berühmte Wahlspruch von Gottlieb Daimler aus den 1880er-Jahren. Diese Worte beschreiben auch die heutige und künftige Haltung von Mercedes-Benz.

Unsere Marke ist der älteste Luxusautomobilhersteller der Welt, und sie steht fest auf dem Fundament der eigenen Historie. 2024 befeuert Mercedes-Benz genau jener Pioniergeist, der schon die Erfindung des Automobils durch unsere Markengründer begleitet hat. Die Chronologie seither ist reich an Premieren und Meilensteinen der Automobilgeschichte. Mit jedem neuen Fahrzeug trägt Mercedes-Benz diese DNA der innovativen Exzellenz weiter in die Zukunft. Die Wünsche des einzelnen Kunden an seinen ganz persönlichen, sportlich-luxuriösen Traumwagen erfüllen wir dabei ebenso wie die Anforderungen der Allgemeinheit nach sicheren, effizienten, komfortablen und immer intelligenteren Fahrzeugen. So gibt jedes Automobil mit dem Stern

seine eigene, unverwechselbare Antwort auf die Frage, was einen Mercedes-Benz ausmacht.

Wir von Mercedes-Benz Classic bewahren das wertvolle Erbe von Mercedes-Benz und machen es Tag für Tag erfahrbar. Um unsere Arbeit weiter zu stärken, hat die Mercedes-Benz Group AG im Frühjahr 2023 sämtliche Classic-Aktivitäten in der Mercedes-Benz Heritage GmbH zusammengeführt. So kann sich der Classic-Bereich künftig noch flexibler und dynamischer entwickeln. Unsere Arbeit ist so vielfältig wie unsere Geschichte. Das Mercedes-Benz Museum mit seiner herausragenden Architektur ist ein internationaler Leuchtturm der lebendigen Markengeschichte. Hier lässt sich mit 160 Fahrzeugen und insgesamt rund 1.500 Exponaten die Geschichte der Mobilität von 1886 bis in die Zukunft erfahren. 2023 haben mehr als 800.000 Menschen aus insgesamt 160 Ländern weltweit den Kulturort besucht.



Das Mercedes-Benz Classic Center mit Standorten in Fellbach bei Stuttgart und Long Beach in Kalifornien ist der erste Ansprechpartner für Werksrestaurierungen, Reparaturen und Wartungen mit höchster Originalität. Damit setzt das Unternehmen Maßstäbe für sämtliche Arbeiten rund um klassische Fahrzeuge der Marke. Seit Februar 2024 sind die Kapazitäten des Classic Centers in der Region Stuttgart für die Restaurierung besonders hochwertiger Fahrzeuge aus der Mercedes-Benz Markengeschichte erheblich erweitert. Dort im Showroom präsentiert zudem der Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic erlesene Klassiker mit Stern.

Eine wichtige Dienstleistung ist die Hersteller-Expertise von Mercedes-Benz Classic. Sie belegt detailliert die Originalität besonders hochwertiger Klassiker der Markengeschichte. Damit ist sie ein Zeugnis der Authentizität. Hierbei arbeiten die Experten des Classic Centers eng mit den

Mercedes-Benz Classic Archiven zusammen. Die Archive sind das Gedächtnis der Marke und sie nehmen mit ihren umfangreichen Beständen eine Spitzenposition ein unter den Wirtschaftsarchiven der Bundesrepublik. Mercedes-Benz Classic Original-Teile versorgt die Fahrer klassischer Fahrzeuge mit rund 160.000 verschiedenen Teilen. Diesen wichtigen Service baut das Unternehmen kontinuierlich aus. Original-Teile sind nach den exakten Standards des Unternehmens gefertigt. Denn nur das garantiert höchste Authentizität, Qualität und damit Sicherheit. Besonders wichtig ist für die weltweite Community der Fans und Liebhaber von Mercedes-Benz das Mercedes-Benz Classic Clubmanagement.

Es pflegt und unterstützt das Netzwerk der weltweit 80 anerkannten Markenclubs mit zusammen rund 100.000 Mitgliedern. Wer im WAC aktiv ist, weiß selbst am besten, wie wichtig Automobilclubs sind. Sind leben von der Begeisterung und Leidenschaft für die Mobilität, von der Gemeinschaft und vom Austausch des Know-hows unter den Mitgliedern. Das zeichnet die anerkannten Mercedes-Benz Markenclubs aus. Für diese aktiv gelebten Werte steht auch der Württembergische Automobil Club – und das sogar schon seit 125 Jahren.



**Marcus Breitschwert,**  
Leiter Mercedes-Benz  
Heritage GmbH



### PORSCHE CLUB DEUTSCHLAND

**Fritz Letters, Präsident Porsche Club Deutschland e.V.,  
Präsident Porsche Club Schwaben e.V.**

125 Jahre – für das Automobil eine schier unermessliche Zeitspanne. Wir gratulieren dem Württembergischen Automobil Club zu seinem stolzen Jubiläum. Begonnen hat es mit Benzin aus der Apotheke. Etwas mehr als 50 Jahre später wurde der Württembergische Porsche Club gegründet, 1982 folgte der Dachverband Porsche Club Deutschland mit den Gründern Ilse Nädele und Leo Eigner. Viele Freundschaften und Gemeinsamkeiten haben die Verbindung zwischen dem WAC, den Porsche Clubs und dem Motosport mit Heinz Weber geprägt. Heute, 125 Jahre später, liefert auch schon die Steckdose (Wallbox) die Energie für unsere immer perfekteren Porsche Sportwagen. Wir wünschen dem WAC eine lange und erfolgreiche Zukunft zusammen mit den Porsche Clubs und einer Mobilität, die wir heute höchstens erahnen können.

[www.porsche-club-deutschland.de](http://www.porsche-club-deutschland.de)



Foto: C. by Carsten Horn



### PORSCHE 356 CLUB DEUTSCHLAND E.V.

**Thomas Ernst (Präsident)**

Der Porsche 356 Club Deutschland e.V. gratuliert dem Württembergischen Automobil Club von Herzen zum 125-jährigen Jubiläum. Diese 125 Jahre stehen für Clubleben, Leidenschaft und Faszination für das Automobil. Allen Akteuren und Mitgliedern, die für diese Gemeinschaft über mehr als 12 Jahrzehnte gearbeitet, ihre Freizeit und Engagement eingebracht haben, gilt unsere tiefe Anerkennung für das Geleistete. Im Zeichen der engen Verbundenheit unserer Clubs freuen wir uns auf weitere Begegnungen und unvergessliche Momente mit Euch.

[porsche-356-club-deutschland.de](http://porsche-356-club-deutschland.de)



### MOBILITY PRESSE CLUB E.V.

**Vorsitzender, Ulrich Nies**

Younger than ever! Wären unsere Clubs Spielkarten in einem Autoquartett, dann würde der WAC uns nicht nur in einer Kategorie klar ausstechen: Ge-gründet 1899! Dagegen fällt der MPC mit seinem Gründungsdatum 1947 noch unter die Rubrik „New Kids on the Block“. Aber es gibt darüber hinaus viele andere Gründe mit Hochachtung nach Stuttgart zu schauen. Prima vernetzt in Stadt, Industrie und Branche, Aktivitäten von der Historie bis zum Junioren-Motorsport, engagierte Mitglieder aus dem gesamten Bereich der Mobilität und eine hohe Professionalität in allem, was man wahrnimmt. Wir freuen uns als MPC e.V., der sich erst kürzlich vom „Motor Presse Club“ zum „Mobilitäts Presse Club“ umbenannt hat, einem so wertvollen Partner bei der Entwicklung nachhaltiger individueller Mobilität gratulieren zu dürfen. Weiter so und let's have Champagne with the Bird!

[www.motorpresseclub.de](http://www.motorpresseclub.de)



### DIPL.-ING. (FH) HERMANN LAYHER Museumspräsident

Liebe Mitglieder und Freunde des Württembergischen Automobil Club e.V.,

herzliche Gratulation zu einem wahrhaft bemerkenswerten Jubiläum – 125 Jahre voller Leidenschaft, Engagement und unzähliger Geschichten! Als Museumspräsident will ich Sie im Namen des Auto – Technik – Museum e. V. zu diesem bedeutenden Meilenstein beglückwünschen. Die Herren Bosch, Daimler und Maybach wären sicherlich stolz gewesen.

Die Technik Museen Sinsheim Speyer verstehen die Bedeutung von Tradition und Innovation – Werte, die auch der WAC in seiner langen Geschichte verkörpert hat. Ihre 125-jährige Reise spiegelt nicht nur den Fortschritt wider, sondern auch die unermüdete Hingabe Ihrer Mitglieder und die tiefe Verbundenheit mit der Automobilkultur. Obwohl unser Museumsverein noch relativ jung ist, sehe ich tagtäglich, was mit Verbundenheit, Inspiration, der Liebe zum Automobil und Fahrspaß erreicht und vor allem erhalten werden kann. Unser aller Aufgabe ist es, diese traditionellen Werte und den Pioniergeist der Automobilväter an die kommenden Generationen weiterzugeben.

Ihr 125-jähriges Jubiläum ist nicht nur eine Gelegenheit, die Vergangenheit zu feiern, sondern auch ein Blick in die Zukunft. Möge dieser besondere Anlass Sie dazu ermutigen, weiterhin nach den Sternen zu greifen, neue Herausforderungen anzunehmen und Ihre Leidenschaft für das Automobil und die Mobilität weiterzuleben.

Die Technik Museen Sinsheim Speyer sind stolz darauf, Teil dieser faszinierenden Welt zu sein und die Geschichte des Automobils zu bewahren. Wir wissen die Bedeutung des ersten Automobilclubs Württembergs für die Automobilkultur zu schätzen und freuen uns darauf, auch weiterhin gemeinsam die Begeisterung für Technik und Mobilität zu teilen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen weiterhin viel Erfolg, allzu gute Fahrt in allen zukünftigen Unternehmungen und vor allem Glück.

Hermann Layher  
Dipl.-Ing. (FH)  
Museumspräsident



[www.sinsheim.technik-museum.de](http://www.sinsheim.technik-museum.de)





Liebe Clubmitglieder und Freunde des WAC,

herzliche Glückwünsche zum beeindruckenden 125-jährigen Jubiläum des WAC! Diese Zeitspanne symbolisiert nicht nur Kontinuität, sondern bietet auch die Gelegenheit, auf vergangene Zeiten und Veränderungen zurückzublicken und sich für die Zukunft inspirieren zu lassen.

### 125 Jahre – das sind mehrere Generationen.

Seit Jahrzehnten ist die Familie Ruoff dem Automobil und seiner Geschichte treu verbunden. Herr Ruoff Senior, geprägt von wirtschaftlichem Aufschwung und sozialem Wandel, hat mit Hingabe seine Pagode von 1970 gepflegt und gemeinsam mit seinem Sohn Michael über die Jahre gewartet. Michael, Teil der „Generation X“, hat die rasante Entwicklung neuer Technologien erlebt und bewahrt dabei die traditionelle Handwerkskunst. Sein Sohn Jannik, der zur „Genera-

tion Z“ gehört, wächst in einer Ära der digitalen Revolution auf und setzt das Familienerbe leidenschaftlich fort. Diese Zusammenarbeit der verschiedenen Generationen birgt enorme Chancen für Innovation und Wachstum, insbesondere wenn die Technologie als Bindeglied dient.

Der WAC prägt diesen Trend. Immer mehr junge und junggebliebene Enthusiasten – oft sind die Besitzer ein jüngeres Baujahr als ihre Fahrzeuge, teilen die Faszination für Mercedes-Benz Klassiker und AMG-Youngtimer. Eine bunte, leidenschaftliche Szene, in der Individualisierung eine Verbindung zwischen den Generationen schafft – also ein echtes „Win-win“.

Im Laufe der Jahre hat sich Lara's Garage, ansässig in Waldenbuch, einen ausgezeichneten Ruf erarbeitet und zahlreiche nationale und internationale Kunden gewonnen.

Wir behandeln jeden AMG und klassischen Mercedes-Benz individuell nach den Wünschen und Bedürfnissen der Kunden. Von



Restaurierungen bis zur Überholung von Motoren und Getrieben werden alle Details berücksichtigt, um makellose Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Werkstatt ist nicht nur ein Ort, an dem Autos repariert und restauriert werden, sondern auch ein Ort der Begegnung für Auto-Enthusiasten. Wir teilen unsere Leidenschaft, unser Wissen und unsere Erfahrungen für klassische Mercedes-Benz gerne mit Anderen.

Lara's Garage verdankt ihren Namen der Tochter des Inhabers. Lara selbst fährt einen SLK 55 AMG Bj. 2004, an dem sie große Freude hat und der gerade mal 4 Jahre jünger ist als sie. Seit der Firmengründung im Jahr 2017, ist es Michaels Anspruch, Autos in einen perfekten Zustand zu bringen, so dass seine Tochter problemlos mit jedem Auto in den Urlaub fahren könnte.

Michael und Jannik sehen es als große Ehre, das Familienerbe fortzuführen und die Tradition der Handwerkskunst zu bewahren. Jedes restaurierte Auto ist nicht nur ein technisches Meisterwerk, sondern ein Stück Geschichte für kommende Generationen.

Auf die nächsten 125 Jahre voller Leidenschaft, Innovation und generationsübergreifender Begeisterung!

## GRUSSWORTE



[www.olgaele-stiftung.de](http://www.olgaele-stiftung.de)



### DR. STEFANIE SCHUSTER Präsidentin des Vorstands der Olgäle-Stiftung für das kranke Kind e.V.

Die Olgäle-Stiftung für das kranke Kind e.V. gratuliert herzlich zum 125-jährigen Jubiläum des WAC. Wir sind den Mitgliedern sehr dankbar für ihr soziales Engagement zugunsten der kleinen Patientinnen und Patienten im Olgahospital, sei es beim Rollenden Museum, sei es bei der Ladies-Rallye. Deutschlands größte Kinderklinik leidet nach wie vor unter einem hohen Defizit. Vieles wäre für die oft schwerstkranken Kinder ohne Spenden nicht möglich. Mit dieser finanziellen Unterstützung kann die Stiftung den Kindern den Krankenhausaufenthalt erleichtern sowie die medizinische Versorgung und psychosoziale Betreuung verbessern. Wir wünschen dem WAC weiterhin viel Erfolg und freuen uns auch in Zukunft auf eine gute Zusammenarbeit.



Freunde helfen Kindern aus Stuttgart

[www.fürskäpsele.de](http://www.fürskäpsele.de)

Foto: Ralf Klammann



### FÜRS KÄPSELE Freunde helfen Kindern aus Stuttgart

Unsere engagierte Hilfsorganisation hat es sich zur Aufgabe gemacht, bedürftige Kinder in Stuttgart zu unterstützen, sie zu fördern und zu begleiten. Unser Hauptziel ist es, Kindern Möglichkeiten zu geben und Chancengleichheit zu schaffen. Wer sich in Stuttgart für direkte Hilfe für Kinder und minderjährige Jugendliche einsetzen möchte, findet in uns den richtigen Partner. Wir sind vor Ort und bieten direkte, persönliche und unmittelbare Unterstützung, um Notlagen schnell und wirksam zu lindern. Wir erfüllen Kinderträume: Ein Schulranzen, ein Schulausflug, musikalische Entfaltung, sportliche Förderung, der erste Tanzkurs, ein Friseurbesuch, ein eigenes Kinderzimmer oder einfach warme Winterkleidung, wir machen es möglich. Jedes Lächeln eines Kindes ist unser Antrieb.

#### Spenden können Sie auf folgendes Konto überweisen:

BW-Bank Stuttgart  
IBAN: DE36 6005 0101 0405 2906 28  
BIC: SOLADEST600

# TRENNEN SIE NICHT WERK UND AUTO.

Ob Werksrestaurierung, Wartung oder Expertise: Vertrauen Sie bei Ihrem Klassiker auf das Fachwissen aus dem Classic Center Fellbach. Hier setzen Sie auf Originalteile und fundierte Beratung mit Zugang zu den Fahrzeugarchiven von Mercedes-Benz. Mehr Informationen unter: [mercedes-benz.com/classiccenter](http://mercedes-benz.com/classiccenter)

By Mercedes-Benz.



## ANY COLOR YOU WANT ...



The author with his Aquamarine Blue 356A

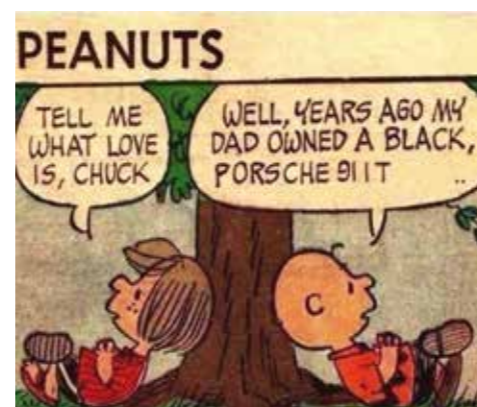
... as long as it is black. This quote, supposedly by Henry Ford, illustrates the attitude of the nascent automobile industry in the days of the Model T. Of course it was probably not a conscious decision to only offer black but had more to do with the availability of automotive paints in color, apart from some dark red and green tones which could be traced back to their application on "horseless carriages". As the century went on into the golden (no pun intended) age of the concours d'elegances in the 30s, colors started to appear. Still predominately darker, perhaps muddier, tones, and they began to be offered even on base models. Just a look at the amount of colors Ford was now offering on even their commercial vehicles in the 30s. My 1934 Three Window Coupe was a beautiful Nile Blue-Green, taken from a 1930 Ford color chart.

The colors were still not as bright and varied as today but the trend was established and after the war, as the economy recovered, the spectrum of colors offered by the automotive paint industry took off. Specifying a new car today can be a very daunting task not only made complicated by the amount of options but by the huge variety of colors and combinations available. Porsche is and was, no exception. Intriguingly Black was not offered as a standard color during the 50s, It was a special option. Apparently Herr Ploch, who was in charge of interiors in the design studio at the time, had to fight to get Black back on to the color chart. I joined the Porsche



Vlasta Hatter posing during the color show on the Solitude Track in the late 80s

styling studio in 1986 and when looking back to my first company car, a black G Model, I recall my favorite "Peanuts" cartoon: Peppermint Patty asks Chuck to tell her what love is. He replies "Well, years ago my Dad owned a black 911T ..." How things changed! Vlasta, now my wife, had been part of the color and trim duo within the studio for over 10 years when I got there. So I was involved, if not directly, in that aspect of design at Porsche and became a captive guinea pig with my leasing and company cars. During the 70s Porsche offered several memorable primary



ROC RSRs waiting to be shipped to The States

colors with names like "Viper Green" and "Signal Orange". These were very brave colors and were promoted as "safety colors" for obvious reasons. Riverside Raceway in California hosted the first International Race of Champions, IROC, in 1973. This was a one make Porsche 911 RSR race series with the best drivers in the world competing in identical cars in every respect except color. They chose every color available on the chart to make up the numbers and pulled off a brilliant marketing coup. Those cars have become legendary in the classic Porsche world with the brighter colors affectionately referred to as the "M&M" colors. During my time at Porsche there were always four of five basic colors to choose from, black, red, silver and dark, metallic greys. These colors were the most frequently ordered because they were the most reliable when it came to re-sale values. Added to the list would be more relatively safe tones, usually metallic, and with each model year a couple of new, even daring colors. These last mentioned new colors would often be used as the launch colors on new models and, therefore, through advertising, etc. become synonymous

with those cars. Ironically the most sought after and valuable Porsches are now exactly those unusual colors and Paint to Sample (PTS) cars. Anyway, back to my company cars. I always had a 911, we had to give them back after a year and order a new one. Obviously we were prime candidates to try out new colors. In the early 90s Vlasta convinced me to order a 964 in Rubystone (Sternrubin), a sort of dark pink which in those days was, well let's put it kindly, unusual. Vlasta borrowed the "pink" 964 once to collect her mother in Brun in The Czech Republic, and to visit a kur in Slovakia. After parking the 964 round the back of the hotel next to a Skoda she asked the porter about overnight security of the car. He just smiled and knowingly replied "Madame, nobody will steal that 911!".

One color sample car I had, which became a series color, was a Murano Green G Model. I loved that color. The color had a very low take rate and was quickly dropped. The interior was trimmed in a grey tweed cloth straight out of a Saville Row tailors. If I found that car again I would love to buy it back, particularly because it also had a limited slip diff. and sports seats. In fact Harm Lagaay, our Deign Chief, at one time would not sign off anymore black company cars, he insisted we chose colors to support the efforts the studio were making in creating new colors. The new color and trim options came through a selection process with trend boards, color charts, samples and painted scale models as precursors to actual cars



The author's black 1971 911S

sprayed in the new proposed colors. There is no better place to judge colors than outside, a car's natural habitat.

For this there was an annual color show with the board and senior management. These events were always the culmination of a years work and were very spectacular. Twenty or thirty vehicles covering all the car lines displaying the new color proposals would be presented, often in interesting and unusual venues.

We once had a color show in full view of the public on the original Solitude track near Stuttgart. The track is public roads and most of the studio were enlisted to drive the cars past where the board had been seated. The object was always to try and capture the cars in motion and in a street environment where the colors could be evaluated as

you would naturally see them. However, planing and logistics inevitably led to doing the show somewhere within the company, the studio viewing yard, the canteen and often the Weissach skid pad was used. Weather was, naturally a factor and if it rained on that day it would be a disaster. The show is usually mid summer to guarantee good weather but these days heat has become a problem. But back to my cars. All my 911s had been black. I had been looking for years for a black 356A and had four on my short list. Then I found an Aquamarine Blue one in Bolzano, South Tyrol. I was not looking for a blue Porsche but no matter how I evaluated the five cars, condition, price etc. with plusses and minuses or points, the blue car came out on top. I drove to Bolzano and it was love at first sight! The same thing happened with my Ford. I had never imagined buying a green hot rod but when I saw a picture of that Nile Blue Green '34 I had to have it. I guess color gets into the subconscious of even even the most stubborn color denier!

But, no prizes for guessing the color the 993 in my garage!



Also at the Solitude show, a color sample Rubystone (Sternrubin) G Model



This was the author's Nile Blue-Green 1934 Ford Hot Rod

Tony Hatter · British automobile designer

Technik fürs Leben



**Uns bewegen Originale**  
Entdecken Sie unser großes Angebot an Ersatzteilen und Services für klassische Fahrzeuge auf [www.bosch-classic.com](http://www.bosch-classic.com)





**Das Roland-Berger-Magazin würdigte Dr. Nicolas Bissantz als KI-Pionier: Ausgerechnet bei Autorennen erkannte er, was Unternehmen fehlt, damit Managementinformation wirksamer wird. Jürgen Preuß vom WAC sprach mit ihm.**

**Jürgen Preuß** Sie haben im Rennsport eine Software für die Unternehmenssteuerung entwickelt und dafür jüngst den internationalen UX Design Award gewonnen. Wie kam das?

**Dr. Nicolas Bissantz** Den Preis haben wir für unsere DeltaApp gewonnen. Sie hat eine neuartige Bedienung. Manager müssen schnell auf den Punkt kommen, ohne dabei etwas Wichtiges zu übersehen.

**JP** Rasen Manager durch den Alltag wie Rennfahrer über die Piste?

**NB** So schlimm ist es nicht, aber der Rennsport zeigt, wie man schwierige Abläufe auf allen Ebenen routinisiert. Diese Methodik bringen wir der Maschine bei, so dass Manager ihre knappe Aufmerksamkeit dort einsetzen, wo es niemand anders besser könnte.

**JP** Wie muss ich mir das konkret vorstellen?

**NB** Der ärgste Engpass für bessere Entscheidungen ist immer die menschliche Aufmerksamkeit. Der Tag ist einfach zu kurz für alles, was auf Manager einströmt. Im Rennsport begegnet man dem durch Übung und Simulation. Der Fahrer lernt etwa, nur das wahrzunehmen, was eine schnelle Runde ausmacht, und alles andere konsequent auszublenden. Durch eigenes Üben fanden wir heraus, was genau Konzentration und Aufmerksamkeit lenkt oder ablenkt.

**JP** Und das kann man Software dann beibringen?

**NB** Zuerst bringen wir der Software eine dynamisierte Darstellung bei. Das aktuell Wichtigste sieht immer auch am wichtigsten aus und kann nicht übersehen werden – datengetrieben und ohne Notwendigkeit der Nachjustierung. Die Bedienung wiederum ist an Gesten orientiert, die uns heute so vertraut sind, dass man sie ohne Nachdenken ausführt.

**JP** Ihr Vorbild dafür war auch Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck.

**NB** Allerdings. Mit ihm haben wir die allerersten Versuche dazu auf der Nordschleife des Nürburgrings unternommen. Wir haben seine Augenbewegungen mit Eyetracking aufgezeichnet und waren baff über seine Routine und Präzision. Gleichzeitig entdeckten wir ein paar Phänomene, die uns später sehr geholfen haben, zum Beispiel die lenkende Wirkung von Kontrast.

**JP** Entscheiden wir nicht selbst, was wir anschauen?

**NB** Menschliches Sehen ist anders, als es uns vorkommt, viel unvollständiger und fehleranfälliger. Damit man damit trotzdem durchs Leben kommt, inspiziert das Auge unwillkürlich alles, was im Blickfeld interessant sein könnte. Das ist der Grund für viel Stress. Eine Nachricht poppt irgendwo auf und reißt uns aus dem Gedankenfluss. In unserer Software stellen wir deswegen alle visuelle Auffälligkeit in den Dienst datengetriebener Blicklenkung.

**JP** Wo setzt man die DeltaApp ein?

**NB** Unternehmenssteuerung ist ein branchenunabhängiges Thema. Prominente Kunden unserer Software sind Abus, Bucherer, Bosch, Leica, Liebherr, Porsche oder Volkswagen. Typische Einsatzgebiete sind Vertrieb, Finanzen und Controlling.

**JP** Der Preis für die DeltaApp ist auch ein Innovationspreis. Er wurde Ihnen vom Internationalen Design Zentrum Berlin (IDZ) verliehen, einer Institution, die seit über 50 Jahren Design als Treiber für Innovationen in Wirtschaft und Gesellschaft fördert.

**NB** Den Begriff Innovation verwenden wir selbst vorsichtig. Unsere Kunden wenden die DeltaApp sehr selbstverständlich an und für uns ist der höchste Grad an Innovation dann erreicht, wenn sich die Bedienung einer Sache so anfühlt, wie man sich das immer schon gewünscht hätte.





## SCHON 15 JAHRE MITTELPUNKT DER MARKE

Seit seiner Eröffnung am 31. Januar 2009 zählt das Porsche Museum fast sechs Millionen Besucher aus aller Welt. Das Museum untermauert die Geschichte von Porsche nicht nur mit einer beeindruckenden Sammlung und umfangreichem Wissen aus dem Unternehmensarchiv. Es ist bereits heute ein wesentlicher Bestandteil der Geschichte von Porsche, die weitergeschrieben wird.

Vor 15 Jahren öffnete das Porsche Museum erstmals seine Türen für Besucher aus aller Welt. Seit dem 31. Januar 2009 ermöglichte es bis heute 5.824.325 Menschen eine faszinierende Reise durch die Geschichte und Entwicklung der Marke Porsche. Darunter auch Prominente wie unter anderem Paris Hilton, die Backstreet Boys, Wladimir Klitschko, Arnold Schwarzenegger, Mario Barth, Patrick Dempsey, AC/DC, Peter Maffay, Udo Lindenberg und Georg Hackl. Im Jahr 2023 hat das Porsche Museum den Besucherrekord von 2009 geknackt: Während im Eröffnungsjahr

511.513 Gäste gezählt wurden, lag die Zahl 2023 bei 535.613. „Wir möchten allen Fans und Interessierten danken, die das vergangene Jahr damit zu einem besonderen Jahr für uns gemacht haben“, sagt Achim Stejskal, Leiter Porsche Heritage und Museum. „Aufgrund des Markenjubiläums ‚75 Jahre Porsche Sportwagen‘ kamen im Vergleich zum Vorjahr 54 Prozent mehr Besucher nach Zuffenhausen. Dank vieler interaktiver Ausstellungselemente und moderner Präsentationstechniken ist der Museumsbesuch ein fesselndes Erlebnis für Gäste jeden Alters“, ergänzt Stejskal.

Gemeinsam mit seinem Team bringt er die Leidenschaft für die Performance und das Design der Marke zum Ausdruck, rückgewandt wie zukunftsgerichtet. Das Porsche Museum ist nicht nur ein Ort, an dem historische Fahrzeuge ausgestellt werden und die Historie dokumentiert, sondern auch ein lebendiger Raum, der die kulturelle Bedeutung und das Erbe der Marke mit regelmäßig wechselnden Ausstellungen und Sonderausstellungen würdigt. „Das 15-jährige Jubiläum unseres Porsche Museums ist auch eine Würdigung der Geschichte, Innovation und Leidenschaft, die die Marke geprägt haben“, sagt Stejskal. Die Abteilung Porsche Heritage und Museum ist ganz selbstverständlich in zukunftsgerichtete Projekte innerhalb des Unternehmens involviert. „Das Porsche Museum repräsentiert nicht nur die Vergangenheit, indem es die Werte und den Geist der Marke für die kommenden Generationen bewahrt. Es ist bereits heute ein wesentlicher Bestandteil der Geschichte von Porsche, die in Zukunft noch geschrieben wird“, fasst Stejskal zusammen.

### Gratulant Walter Röhrh, zweifacher Rallye-Weltmeister und Porsche Markenbotschafter:

„Ich gratuliere dem Porsche Museum herzlich zu seinem 15. Geburtstag. Ich bin gerne dort. Es bietet stets einen passenden Rahmen, um nicht nur auf treue Fans, sondern ebenso auf viele Wegbegleiter und ehemalige Rennfahrerkollegen zu treffen – und in der Ausstellung auf viele meiner Rennsportfahrzeuge, mit denen ich Erfolge einfahren konnte. Auch die drei Supersportwagen 959, Carrera GT und 918, bei deren Entwicklung ich involviert war, sind natürlich regelmäßig zu sehen. Das Besondere daran ist, dass ich sie noch heute für Porsche bei verschiedenen Events pilotieren darf. Damit gelingt es dem Team von Porsche Heritage und Museum, die Historie von Porsche nicht nur auf sehr lebendige Art und Weise in Erinnerung zu halten, sondern diese auch in die Zukunft zu überführen.“

**Gratulant Marcus Breitschwerdt, Leiter Mercedes-Benz Classic:** „Ein herzlicher Gruß nach Zuffenhausen: Mercedes-Benz gratuliert dem Porsche Museum zu 15 erfolgreichen Jahren. Dass gleich zwei der berühmtesten Automobil-



museen der Welt in Stuttgart stehen, ist ein Glückfall: Das Porsche Museum und das Mercedes-Benz Museum sind Leuchttürme mit internationaler Strahlkraft und ziehen ein Publikum an, das von allen Kontinenten stammt. Berührungspunkte beider Marken hat es immer wieder gegeben: Von 1923 bis 1928 ist Ferdinand Porsche Technischer Direktor der Marke mit dem weltberühmten Stern. 1948 nimmt Porsche in Stuttgart die Produktion eigener Sportwagen auf. Es folgen Kooperationen beider Unternehmen: Zum Beispiel wird der legendäre Mercedes-Benz 500 E gemeinsam mit Porsche gebaut.“

### Gratulantin Bettina Haussmann, Leiterin Mercedes-Benz Museum:

„Das Porsche Museum und das Mercedes-Benz Museum in einer Stadt: Das ist ein hochattraktives Angebot für Besucherinnen und Besucher. Daher pflegen beide Institutionen eine gute und erfolgreiche Zusammenarbeit, unter anderem tauschen wir auch Fahrzeugexponate aus. Seit 2016 gibt es das Kombiticket, mit dem man beim jeweils anderen Museum vergünstigten Eintritt erhält. Unser markenoffenes Klassikertreffen ‚Classics & Coffee‘ hatte 2023 einen Thementag ‚75 Jahre Porsche‘. Und die Maskottchen des Porsche Museums, Tina Turbo und Tom Targa, sind bei uns immer gern gesehene Gäste.“

### Zwei Sonderausstellungen pro Jahr und Kooperationen auf der ganzen Welt

Seit seiner Eröffnung im Jahr 2009 kuratiert das Porsche Museum meist zwei Sonderausstellungen pro Jahr zu besonderen fahrzeug- und unternehmensbezogenen Anlässen und Jubiläen. „Dabei widmen wir uns je nach Thema der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, faszinierenden Menschen und wegweisenden Technologien“, erzählt Kuratorin Iris Haker. „Für das Jubiläum zu ‚75 Jahre Porsche



Sportwagen' im vergangenen Jahr haben wir die komplette Ausstellung umgebaut und diverse Themeninseln geschaffen. Unser Konzept ist lebendig, wir passen es der jeweiligen Sonderausstellung flexibel an.“ Das Porsche Museum arbeitet zudem mit anderen Museen auf der ganzen Welt zusammen, unter anderem mit dem Petersen Museum in Los Angeles und dem Museum Großglockner Hochalpenstraße, der höchstgelegenen Automobilausstellung an einer der schönsten Panoramastraßen der Welt.

**Gratulant Timo Bernhard, Le Mans-Sieger und Porsche Markenbotschafter:** „Das Porsche Museum ist für mich ein besonderer, fast heiliger Ort, an dem nicht nur die Tradition, die Leidenschaft und der Spirit, sondern auch der Unternehmergeist von Porsche greifbar sind. Ich war bei seiner Eröffnung dabei und verfolge seither alle Aktivitäten mit großem Interesse. Ich freue mich, seit einigen Jahren in meiner Rolle als Markenbotschafter auch aktiv den Heritage-Gedanken mit in die Welt tragen und Teil der Events sein zu können. Ich bin auch gern im Museum, weil ich in der Ausstellung auf viele Rennfahrzeuge meiner Karriere treffe. Zuletzt durfte ich zusammen mit meinem Team75 Bernhard den ersten DTM-Siegerwagen an das Museumsteam übergeben. Ich wünsche dem Museum und seinem Team alles Gute und viele weitere schöne Jahre.“

#### **Das Unternehmensarchiv als Rückgrat des Unternehmens**

Das Unternehmensarchiv ist das Gedächtnis von Porsche und zugleich Aufbewahrungsort für alle Informationen, die einen wirtschaftlichen, technischen, sozialen oder kulturellen Bezug zu Porsche haben. Es ist eine Ressource zur Erweiterung des Wissens über die Marke für die historische Öffentlichkeitsarbeit und für den Informationsaustausch mit Porsche-Fans in aller Welt. Die

Mitarbeiter des Porsche Archivs und deren Leiter Frank Jung bearbeiten im Durchschnitt mehr als 6.000 Anfragen pro Jahr. Diese stammen von internen Abteilungen, Journalisten, Wissenschaftlern, Influencern und Autoren von Büchern über Entwicklung, Motorsport und die Unternehmensgeschichte. In den vergangenen 15 Jahren erreichten mehr als 90.000 Anfragen das Team. „Wir verstehen uns nicht nur als Bewahrer und Verwalter von Wissenswerten und Innovationen aus der Vergangenheit. Mit einem Auge blicken wir auch in die Zukunft, denn die Innovation von heute ist die Tradition von morgen“, betont Jung. Für künftige Generationen erhalten er und sein Team ein nachvollziehbares Bild der Unternehmenshistorie und unterstützen nicht nur die Kollegen im Museum bei Sonderausstellungen oder Inhalten der Dauerausstellung sowie die Kollegen der Fahrzeugsammlung bei Außenpräsentationen. Auch die Rechtsabteilung stützt die Prüfung historischer Sachverhalte auf das Wissen und die Unterlagen im Archiv.

#### **Gratulant Hans-Joachim Stuck, ehemaliger Rennfahrer:**

„Herzlichen Glückwunsch, liebes Porsche Museum! Jeder Besuch ist für mich nicht nur mit tollen Erinnerungen verbunden. Ich bekomme auch immer wieder Gänsehaut, wenn ich sehe, wie die Besucher und Fans in die Erfolgsgeschichte von Porsche eintauchen. Ich freue mich, noch immer bei vielen Veranstaltungen dabei sein zu können, wie zum Beispiel der legendären Sound Nacht oder selbst hinter dem Lenkrad zu sitzen, wenn das Team seine Klassiker zu Rallyes und Events in die Welt entsendet.“

#### **Die Fahrzeugsammlung: Museumsexponate als Markenbotschafter**

Über Jahrzehnte hinweg hat das Porsche Museum die Fahrzeugsammlung, die die Modellgeschichte von 1898 bis in die Gegenwart abdeckt, aufgebaut und erweitert. Von den rund 800 Fahrzeugen in der Sammlung reisten in den vergangenen 15 Jahren etliche als Markenbotschafter und Referenzobjekte von Zuffenhausen in die ganze Welt. Mehr als 3.300 Veranstaltungen und Messen unterstützte Porsche Heritage und Museum mit den Exponaten. Dabei war die Welt ihr Zuhause, die historische Öffentlichkeitsarbeit ihre Mission.



„Die Fahrzeuge aus unserer Sammlung sind Zeitzeugen, die die Geschichte des Unternehmens erzählen. Wir verstehen sie als schützenswerte Kulturgüter und die Tätigkeit zum Erhalt dieser ebenso“, sagt Alexander E. Klein, Leiter Fahrzeugsammlung und Heritage Concepts.

Neben bekannten Fahrzeugen wie dem Porsche 911 (901 Nr. 57), den das Team der Fernsehserie „Der Trödeltrupp“ gefunden hat, ergänzen auch aktuelle Modellderivate die Kollektion, um für die Zukunft bestens aufgestellt zu sein.

Ein Großteil der Museumsexponate erfüllt den Zweck, zu dem sie einst gebaut worden sind: Sie fahren. Und transportieren die Historienarbeit proaktiv in die Welt. So auch mit dem neuen Veranstaltungskonzept der „Heritage Experience“, das bereits in China, auf Hawaii und in Deutschland umgesetzt wurde. „Wir stellen die

Schaffenskraft des Menschen in den Mittelpunkt. Im Fokus steht der Austausch über Traditionsarbeit – auf Augenhöhe. So treffen die Journalisten auf Menschen, die ihr Wissen sowie ihre erlernten und gelebten Traditionen von Generation zu Generation weitergeben.“

#### **Gratulantin Angelique Kerber, Wimbledon-Siegerin und Porsche Markenbotschafterin:**

„Mit dem Porsche Museum verbinde ich sehr viele emotionale Erlebnisse. Unvergessen wird meine erste Pressekonferenz als Wimbledon-Siegerin in Deutschland im Museum bleiben. Dazu konnte ich mich für etliche Fotoshootings und Dreharbeiten inmitten dieser einmaligen Fahrzeugklassiker bewegen und dabei die Faszination Porsche und seine Geschichte hautnah erleben – ein echtes Gänsehautgefühl. Die Klassiker aus der Fahrzeugsammlung des Museums durfte ich glücklicherweise aber nicht nur bestaunen, sondern einige auch selbst fahren, wie zuletzt bei den Festlichkeiten 2023 anlässlich des Jubiläums 75 Jahre Porsche Sportwagen. Für mich im wahren Sinn des Wortes „Driven by Dreams“. Happy Birthday, liebes Porsche Museum zum 15. Jubiläum! Ich komme gerne wieder.“



## BRUTSCHIN UNFALLREPARATUREN & KFZ-SERVICE



Seit über 40 Jahren sind wir als zertifizierter Fachbetrieb für unsere Kunden tätig. Besonders wichtig war und ist die hohe Qualität unserer Arbeit. Als zugelassener Ausbildungsbetrieb in den Bereichen Lackierung und Karosseriebau sind wir in der Lage, unsere eigenen Ansprüche in die Ausbildung mit einfließen zu lassen.

Wir machen nichts, was nicht sein muss oder was Sie nicht haben wollen. Mit Ihnen gemeinsam entscheiden wir, was gemacht werden soll, dabei zeigen wir Ihnen Möglichkeiten und Alternativen auf, sodass Sie vollkommen zufrieden sein werden. Für Sie bedeutet das beste Qualität bei gleichzeitig persönlicher Betreuung durch Thomas Brutschin.

### IHRE VORTEILE ALS BRUTSCHIN-KUNDE

Qualität ist, wenn der Kunde wiederkommt! Wir machen nichts, was nicht sein muss oder was Sie nicht haben wollen. Gemeinsam und in Ruhe entscheiden wir, was gemacht werden soll. Wir zeigen Alternativen und erklären alles so, dass Sie es auch verstehen.

- Reparatur aller Fabrikate unter Einhaltung der Herstellerrichtlinien
- 3 Jahre BRUTSCHIN-Garantie statt der sonst üblichen 2 Jahre
- Komplettservice aus einer Hand
- Schnelle und zügige Abwicklung
- Verwendung von ausschließlich original Ersatzteilen
- Wir sind Partner von namhaften Versicherungen und übernehmen für Sie die technische Schadensabwicklung (keine Rechtsberatung)
- Bereitstellung von Unfallsersatzfahrzeugen
- Hol- und Bringservice







# HAHN CLASSIC IN DER ALTEN WEBEREI

Wir bewahren automobiler Ingenieurskunst – markenübergreifend

## Zeitlose Eleganz

Hahn Classic ist der Old- und Youngtimer-Standort der Hahn Gruppe und Ihr Partner für alle Fragen und Aufgaben: Instandhaltung, Reparatur nach Herstellervorgabe, Motor & Kraftstoffanlage, Fahrwerk & Getriebe, Elektrik und Beratung.

Legendäre Automodelle gibt's von (fast) jeder Marke. Deshalb sind wir nicht auf einen bestimmten Hersteller festgelegt, sondern feiern die Besten – und das markenübergreifend.

Mit unserem neuen Standort, Hahn Classic in der Alten Weberei, zollen wir nicht nur der Vergangenheit, sondern auch der Zeitlosigkeit ihren Tribut!



## Lockerer Get-together

Automobile Klassiker zum Anschauen und kulinarische Klassiker zum Reinbeißen!

Während der Saison laden wir regelmäßig am ersten Sonntag des Monats zu Hahn Classic in die Alte Weberei nach Mittelstadt ein. Ganz nach dem Motto Sundays @hahnclassic treffen sich hier alle Fans von Old- und Youngtimern.

Die nächsten Sundays Termine 2024 sind am 05. Mai, 02. Juni, 07. Juli, 01. September und 06. Oktober. Seien auch Sie das nächste Mal dabei!



## Die Hahn Classic Community

In unserem Newsletter erfahren Sie immer das Neueste aus unserer hochmodernen Werkstatt für zeitlose automobiler Ingenieurskunst.

Sie wollen immer gleich Bescheid bekommen, wenn's bei Hahn Classic neue Leistungen, Angebote und Events gibt? Melden Sie sich jetzt für den Newsletter an.

Damit sind Sie immer up-to-date: [hahnclassic.de/newsletter](https://hahnclassic.de/newsletter)



[floegel.mannheimer.de](https://floegel.mannheimer.de)



# BELMOT®

Versicherung für Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberfahrzeuge.

- Allgefahren-Versicherung: Schutz auch bei Motor- und Getriebeschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- Sonderkonditionen für Sammlungen ab zwei Fahrzeugen



**Mannheimer Versicherung AG**  
**Generalagentur Sven Floegel**  
Sulzbacher Str. 118 · 71522 Backnang  
Telefon 071 91.980051  
[sven.floegel@mannheimer.de](mailto:sven.floegel@mannheimer.de)



Die Mannheimer Versicherung AG ist ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbandes auf Gegenseitigkeit.

Folgt uns auf ...

- [hahnclassic](https://facebook.com/hahnclassic)
- [hahnclassic](https://instagram.com/hahnclassic)
- [hahnclassic.de](https://hahnclassic.de)

CODE\_n



**ULRICH DIETZ**  
CODE\_n

Ich gratuliere dem Württembergischen Automobil Club herzlich zum Jubiläum! Diese 125 Jahre stehen für eine außergewöhnliche Reise der Innovation und Gemeinschaft. Die „WAC Startup Night“, die gemeinsam mit CODE\_n umgesetzt wird, verkörpert besonders unsere erfolgreiche und enge Partnerschaft. Ich sehe der weiteren Zusammenarbeit mit Vorfreude entgegen bin gespannt auf die nächsten 125 Jahre „WAC“, in denen die Mobilitätsbranche sicher weiterhin faszinierende Entwicklungen erleben wird. Im Namen von CODE\_n und mir persönlich möchte ich unsere tiefe Wertschätzung und beste Wünsche aussprechen. Auf viele weitere Jahre erfolgreicher Zusammenarbeit und Innovation!

[www.code-n.org](http://www.code-n.org)

IHK Region Stuttgart



**CLAUS PAAL**  
Präsident der IHK Region Stuttgart

Die Wirtschaft der Region Stuttgart ist geprägt von der Automobilbranche und ihren Zulieferern. Eine Vielzahl an Themen wie autonomes Fahren und E-Mobilität beschäftigen die Automobilwirtschaft. Hier ist der Württembergische Automobil Club ein wichtiger Partner und leistet einen wertvollen Beitrag als neutrales Netzwerk für Politik, Presse und Wirtschaft. Wir wünschen dem WAC weiterhin alles Gute für die Zukunft und gutes Gelingen!

[www.ihk.de/stuttgart](http://www.ihk.de/stuttgart)

gründerbank stuttgart



**HELMUT LEIBNER**  
Leiter Gründerbank Stuttgart

Als Wegbereiter für den Mittelstand von morgen fokussiert sich die Gründerbank Stuttgart auf die Begleitung und Finanzierung von Existenzgründungen und Unternehmensnachfolgen in der Region Stuttgart. Daher ist uns die Unterstützung der WAC StartUp Night ein echtes Anliegen, um gemeinsam mit dem Württembergischen Automobil Club unseren Wirtschaftsstandort von morgen zu stärken. Herzliche Glückwünsche zu beeindruckenden 125 Jahren!

[www.gruenderbank-stuttgart.de](http://www.gruenderbank-stuttgart.de)

e-mobil BW  
Landesagentur für neue Mobilitätslösungen  
und Automotive Baden-Württemberg

**FRANZ LOOGEN**  
Geschäftsführer e-mobil BW

Wir gratulieren herzlich zu stolzen 125 Jahren Württembergischer Automobil Club! Der WAC verbindet die historischen Wurzeln der baden-württembergischen Mobilitätslandschaft mit zukunftsweisenden Innovationen und tritt engagiert für Nachhaltigkeit und Fortschritt ein. Denn die Transformation ist eine immense Herausforderung. Umso wichtiger, den Wandel in Baden-Württemberg gemeinsam und aktiv für eine prosperierende Entwicklung der Automobilwirtschaft voranzutreiben. Dem WAC wünschen wir dazu viel Erfolg und alles Gute!

[www.e-mobilbw.de](http://www.e-mobilbw.de)

NEW  
STUTTART

**BERNHARD GRIEB**  
Landeshauptstadt Stuttgart,  
Leiter Abteilung Wirtschaftsförderung

Die Mobilitätswirtschaft ist auch heute noch von größter Bedeutung für die Stadt und Region Stuttgart. Allein in den letzten zehn Jahren gab es eine Steigerung der Beschäftigtenzahlen um beeindruckende 66 % auf ca. 60.000 Mitarbeitende allein in der Landeshauptstadt. Die Wirtschaftsförderung gratuliert dem WAC zum 125-jährigen Jubiläum und freut sich über alle, die mithelfen das Automobil täglich neu zu erfinden, ganz im Sinne von NEW Stuttgart – Nachhaltig. Elektrisierend. Wirtschaftsstark.

[www.newstuttgart.de](http://www.newstuttgart.de)

STUTTGARTER  
NACHRICHTEN

**DR. REISINGER**  
Stuttgarter Nachrichten

Sehr geehrte Mitglieder des Württembergischen Automobil Clubs, alsrennerfahrenerRadsportlerkenneichdieTopografievonStuttgart und schätze die knackigen Anstiege. Als Journalist, der in unserer Region für unsere Region arbeitet, kenne und schätze ich die große wirtschaftliche Bedeutung des Automobilstandorts Baden-Württemberg. Herzlichen Glückwunsch zu Ihrer beeindruckenden Historie! Der WAC ist mit seinen Leistungen unverzichtbar und hilft die Mobilität in die Zukunft zu tragen. Ich gratuliere zu Ihrem herausragenden Beitrag und ermutige Sie, Ihren Weg mit viel Elan fortzusetzen.

[www.stuttgarter-nachrichten.de](http://www.stuttgarter-nachrichten.de)

## ALKOHOL IM TANK – NICHT AM STEUER!

Bei Alkohol am Steuer handelt es sich um keine so gute Idee, im Tank – in Form von Ethanol – sieht die Sache schon ganz anders aus. Mehr als ein Viertel der deutschen Autofahrer greifen an der Zapfsäule beim Benzin mittlerweile zu E 10 statt zu E 5. Sie sparen damit 6 Cent pro Liter und schonen zusätzlich noch die Umwelt, denn die Rohstoffe, die für die Herstellung von Ethanol verwendet werden, haben das CO<sub>2</sub>, das bei der Verbrennung im Motor entsteht, vorher der Umwelt entzogen. Ängste vor Motorschäden durch die Verwendung von E 10 sind indes unbegründet: Nach einer Studie der HTW-Saar vertragen mehr als 99 % der derzeit in Deutschland zugelassenen Benziner E 10, wie auch der Verband der Automobilindustrie zusätzlich bestätigte.

Der geneigte Leser fragt sich an dieser Stelle, warum dann nicht in Deutschland generell nur noch E 10 an den Tankstellen verfügbar sein sollte, denn beim Ottokraftstoff mit bis zu 10 % Ethanol dürfte es sich faktisch um die derzeit einzige Möglichkeit handeln, Umweltschutz und finanzielle Einsparungen sofort mit einem Griff zur richtigen Zapfpistole (E 10) an der Tankstelle unter einen Hut zu bringen. Die Antwort auf diese Frage liegt weit zurück in der automobilen Vergangenheit, als Umweltschutz noch kein Thema war: Bei der Einführung von E 10 begingen unter anderem die Automobilverbände einige handwerkliche Fehler hinsichtlich der Information der Autofahrer, die bis zum heutigen Tag fälschlicherweise noch in den Köpfen vieler Tankkunden verankert sind.

Im Ausland ernten deutsche Autofahrer für ihre Vorbehalte gegenüber E 10 nur ein müdes, fast schon verständnisloses Lächeln, denn aus Sicht unserer europäischen Nachbarn wollen restriktiver Umweltschutz, wie in Deutschland praktiziert, auf der einen Seite, aber der Verzicht von knapp 75 % der Autofahrer auf E 10 so gar nicht zusammenpassen. Das gilt vor allem vor dem Hintergrund, da doch Deutschland in der Vergangenheit immer weltweit Marktführer und Taktgeber in Bezug auf Verbrennungsmotoren galt. Man erinnere sich nur an die erste Ausfahrt der Berta Benz, die erste „Tankstelle“ in Wiesloch, den weltweit feststehenden Begriff „German Autobahn“ oder die legendäre Bitte der US-Rocksängerin Janis Joplin in ihrem Song um göttlichen Beistand beim Kauf eines Mercedes Benz, weil doch ihre Freunde alle Porsche fahren.

Generell fährt Deutschland beim Thema „Umweltschutz im Verkehr“ auf der Standspur, während der Rest der Welt links mit hohem Tempo vorbeizieht. Viele EU-Länder bieten an den Tankstellen ausschließlich E 10 an, Indien führte mit einer eigenen Kraftstoffnorm mittlerweile E 20 ein und auf dem letzten G 20-Gipfel schloss sich Italien einer weltweiten E 20-Allianz an. In Deutschland und dem Rest von Europa stieß man zwar auch mittlerweile das E 20-Normungsverfahren an, doch bis es die Hürden der EU-Bürokratie genommen hat und dann auch noch die nationale Umsetzung erfolgt, kann noch viel Benzin aus den Zapfsäulen fließen, das dann längst nicht so umweltfreundlich daherkommt.



Eröffnung der ersten E 20-Tankstelle europaweit in Mannheim: Doppel so viel Umwelt im Tank als bei E 10. Für geschlossene Flotten ist die Nutzung bereits jetzt erlaubt.



Der Griff zur richtigen Füllpistole an der Tankstelle entscheidet über den Umweltschutz. Wer kann, sollte zumindest mit E 10 einen entsprechenden Beitrag leisten.

Vor diesem Hintergrund darf man sich noch über die Pionierleistung einiger Unternehmen, unter anderem die Südzucker AG und die CropEnergies AG freuen, die in Mannheim in Verbindung mit der Oktan Tankstellen GmbH die erste E 20-Tankstelle in Deutschland eröffneten, allerdings zunächst nur für die firmeneigene Fahrzeugflotte. Bei den neueren BMW-Fahrzeugen existieren bereits Freigaben bis E 25 (25 % Ethanol), auch VW-Fahrzeuge mit Ottomotoren neuerer Generation vertragen aus technischer Sicht E 20, hier stehen die Freigaben für Deutschland aber teilweise noch aus. Der Testlauf soll aufzeigen, wie problemlos auch E 20 statt E 10 verwendet werden kann und weitere Erkenntnisse für eine zukünftige Kraftstoffnormung von E 20 liefern. Eine Ausweitung entsprechender Feldtests ist geplant.

Übrigens: Wer heute schon E 10 statt E 5 verwendet, kann die CO<sub>2</sub>-Einsparung in die eigene Nachhaltigkeitsberichterstattung übernehmen, so wie es bereits einige Firmen praktizieren. Deutschlandweit könnte sich das durchaus lohnen, denn E 10 mit 10 % Bioethanol besitzt auf Basis des Fahrzeugbestands von 2023 ein Einsparpotential von 2,46 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr, also den 1,1-fachen Wert, den Elektrofahrzeuge einsparen. Würde man statt E 10 dann E 20 verwenden, käme man auf 3,73 Mio. Tonnen pro Jahr, bzw. dem 1,7-fachen Wert der E-Mobilität unter der gewagten Annahme, dass Elektrofahrzeuge keine Emissionen verursachen.

Als Fazit bleibt: Bis eFuels flächendeckend verfügbar sind, bieten höhere Ethanolkonzentrationen eine wirkungsvolle Alternative, um CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr zu reduzieren, zumal die Angst vor Motorschäden bei modernen Motoren unbegründet daherkommt.



Bei neueren BMW-Fahrzeugen können bereits Kraftstoffe bis zu E 25 verwendet werden, wie auf dem Aufkleber in der Tankklappe geschrieben steht.

## EFUELS UNTERSTÜTZEN GELEBTE NACHHALTIGKEIT



Ein Jubiläum jagt das nächste: Während Porsche im letzten Jahr das „75 Jahre Porsche“ feierte, zelebriert der Württembergische Automobil Club (WAC) gerade sein 125-jähriges Bestehen – herzlichen Glückwunsch! WAC-Mitglieder wissen, dass noch sehr viele Old- und Youngtimer von Porsche auf den Straßen unterwegs sind. Darauf wir stolz, denn das ist gelebte Nachhaltigkeit. Gleichzeitig möchten wir auch Wege aufzeigen, wie der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der aktuell noch wachsenden Bestandsflotte reduziert werden könnte.

Hierfür können eFuels (=electric-Fuels) eine entscheidende Rolle einnehmen. Diese synthetischen Kraftstoffe können auf vollständig erneuerbarer Basis hergestellt werden und so einen Beitrag zur Defossilisierung des Mobilitätssektors

leisten, indem sie einen nahezu CO<sub>2</sub>-neutralen Betrieb von Ottomotoren ermöglichen. Dies gilt immer dann, wenn sie insgesamt durch die Energie aus regenerative Quellen, mit CO<sub>2</sub> direkt aus der Atmosphäre oder auch aus biogenen Quellen und aus Wasser gewonnenem, erneuerbarem Wasserstoff hergestellt werden. So wird bei der Verbrennung des Kraftstoffs im Motor kein zusätzliches, aus fossilen Quellen stammendes CO<sub>2</sub> freigesetzt, sondern nur so viel, wie vorher der Atmosphäre entnommen wurde. Es handelt sich um einen CO<sub>2</sub>-Kreislauf.

Oldtimer-Fans ist bekannt, dass Porsche seit jeher für den Mut steht, neue und unbekannte Wege einzuschlagen und Träume in die Wirklichkeit umzusetzen. Auch beim Thema eFuels sehen wir uns als Pionier. Zusammen mit internationalen Partnern um die chilenische Betreibergesellschaft Highly Innovative Fuels (HIF) hat Porsche dafür gesorgt, dass dort seit Ende 2022 mit industriellen Prozessen synthetischer Kraftstoff produziert wird. Die Pilotanlage „Haru Oni“

zur industriellen Erzeugung von eFuels in Chile ist weltweit einmalig. Porsche ist Abnehmer der eFuels-Mengen aus der Pilotanlage und setzt diesen bei ausgewählten Events bereits ein. Haru Oni bedeutet „Land des Windes“: Die Anlage nutzt die hervorragenden Windbedingungen im Süden Chiles, um mit Hilfe von erneuerbarem Windstrom potenziell nahezu CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoff zu erzeugen. Bis Ende des Jahrzehnts soll die industrielle Produktion von eFuels im dreistelligen Millionen Liter-Bereich erfolgen.

Und gedanklich sind wir getreu unserer Werte schon einen Schritt weiter: Auf der IAA Mobility 2023 haben wir das sogenannte Direct-Air-Capture-Verfahren (DAC) gezeigt. Gemeinsam mit dem erfahrenen Team der Volkswagen Group Innovation, unserem etablierten eFuels-Partner HIF Global und MAN Energy Solutions SE denken wir über die Integration einer DAC-Pilotanlage ins eFuels-Werk in Chile nach.

DAC ist eine Technologie, die CO<sub>2</sub> aus der Luft filtert. Dieses CO<sub>2</sub> kann anschließend als Rohstoff zum Beispiel für die Produktion von eFuels, für Produkte und Anwendungen – etwa Kunststoffe oder Graphit für die Batterieherstellung – nutzbar gemacht werden. Zudem lässt es sich längerfristig oder dauerhaft im Boden speichern. Wir halten die DAC-Technologie für zukunftssträftig, weil

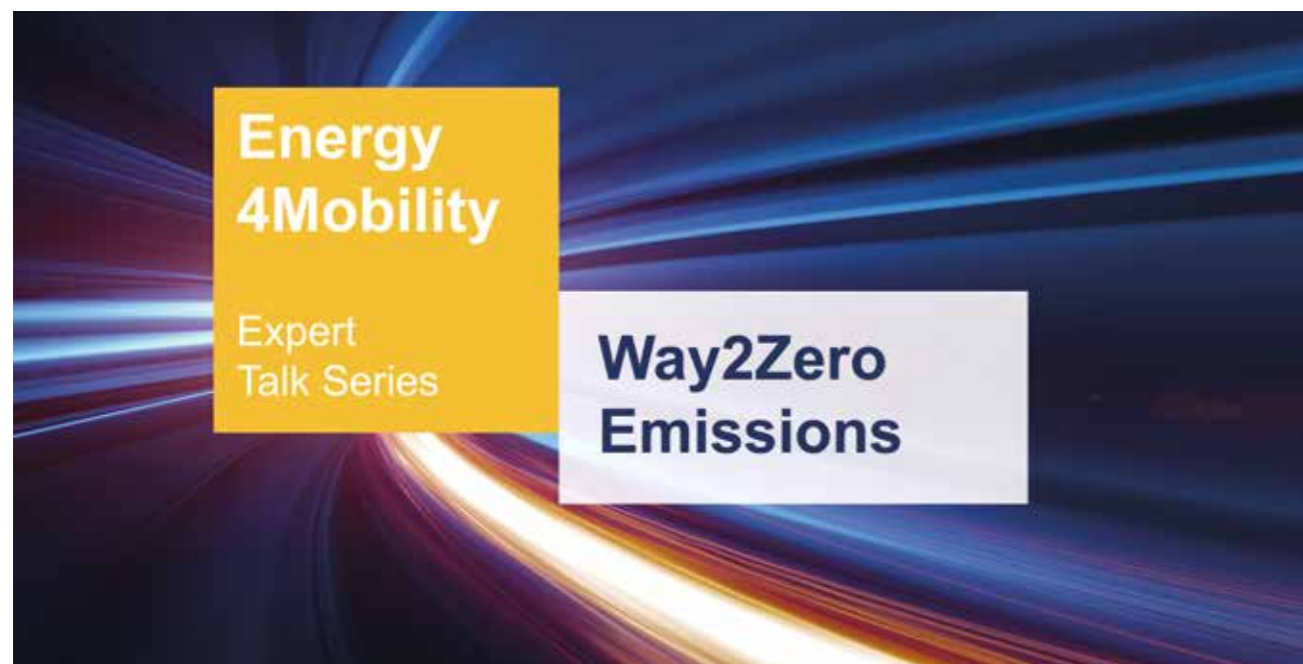
sich mit ihrer Hilfe die für die Herstellung vieler Produkte benötigten Kohlenstoff-Moleküle auf nachhaltige Weise gewinnen lassen. Deshalb prüfen wir, ob und wie die Technologie sich auf einen höheren Reifegrad bringen ließe.

Aber zurück von Molekülen zu Autos. Oldtimer-Liebhaber bewegen ihre Klassiker meist nicht im Alltag. Dafür steht in der Regel noch mindestens ein modernes Fahrzeug in der Garage. Bisweilen ist das ein Porsche, manchmal inzwischen sogar ein Taycan und demnächst vielleicht ein ebenso vollelektrischer Macan.

Wie aber passen eFuels und Elektromobilität zusammen? Nach unserer Ansicht konkurrieren synthetische Kraftstoffe nicht mit der Elektromobilität, sondern ergänzen den Umstieg sinnvoll. Porsche verfolgt daher eine Doppel-E Strategie. Die Umstellung auf Elektromobilität schreitet in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich schnell voran und wird im Gesamtbestand noch viele Jahre dauern. Denn rund um den Globus sind über 1,3 Milliarden PKWs mit Verbrennungsmotoren im Einsatz. Und auch in der Schiff- und Luftfahrt sowie in vielen Industriebereichen könnten eFuels zur Defossilisierung beitragen. Perspektivisch könnten eFuels so ohne technische Einschränkungen und ohne Modifikationen in der Bestandsflotte eingesetzt werden.

Im Jahr 2030 möchten wir mehr als 80 Prozent unserer Neufahrzeuge mit vollelektrischen Antrieben ausliefern, abhängig von der Nachfrage der Kunden und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen. Lassen Sie uns also das nächste Zwischenfazit gerne kurz vor diesem Zieljahr ziehen – zum Beispiel 2029, wenn der WAC sein 130-jähriges Jubiläum feiert.





## DER ENERGIE4MOBILITY EXPERT TALK – WAY 2 ZERO EMISSIONS CO<sub>2</sub>-EINSPARUNGSPOTENZIALE DURCH DIE NUTZUNG VON SOFORT VERFÜGBAREN ERNEUERBAREN KRAFTSTOFFEN NUTZEN!

Um die europäischen Klimaziele zu erreichen, muss auch beim Straßenverkehr der CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich gesenkt werden. Die neue Expert-Talkreihe „Way2Zero Emissions“, die die Messe Frankfurt in Kooperation mit dem Württembergischen Automobilclub e.V. veranstaltet, macht deshalb zum Thema, mit welchen alternativen Antriebsenergien Fahrzeuge bereits heute betrieben werden können.

Die Messe Frankfurt und der Württembergische Automobilclub e.V. veranstalten gemeinsam eine Expert Talk-Reihe zum Thema „Way2Zero Emissions“, die in 2023 startet und in 2024 mit weiteren Talks und einem Panel auf der Automechanika in Frankfurt seinen Höhepunkt findet. Die Events, die in einem exklusiven Rahmen stattfinden, dienen dem Wissenstransfer und

der Vernetzung der Akteure. Dabei geht es um den pragmatischen Ansatz aufzuzeigen, wo und wie die Umsetzung von sofortigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen schon heute möglich sind. Dazu erklärt Michael Johannes, Vice President Mobility & Logistics bei der Messe Frankfurt: „Die Energy4Mobility-Talks sind eine technologieoffene Veranstaltungsreihe und decken bewusst die Anwendung und Möglichkeiten aller Arten von klimaneutralen Antriebsenergien ab. Mit der Talkreihe möchten wir gemeinsam mit dem Württembergischen Automobilclub in der wichtigen Frage Zero Emissions alle möglichen Lösungsansätze diskutieren und den wichtigen Austausch und die Vernetzung der Stakeholder vorantreiben.“

Den Auftakt der gemeinsamen Talkserie macht der Energy4Mobility-Talk am 12. Oktober 2023 in Stuttgart zum Thema reFuels mit dem Titel „HVO, E10/E20 & Co. – die erneuerbaren Kraftstoffe zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen kommen an die Tankstellen“. Dies steht vor dem Hintergrund, dass die geplante Änderung der 10. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-



schutzgesetzes) die Mineralöl-Industrie, Flotten- und Fuhrparkmanager, Behörden und die für die Umweltberichterstattung verantwortlichen Mitarbeiter in den Unternehmen vor neue Herausforderungen stellt. Der Talk zeigt auf, welche konkreten Lösungen sich in der täglichen Praxis daraus ergeben.

Die In-Verkehrbringung der reFuels erfordert einen Dialog mit dem privaten Autofahrer, um eine offene Kommunikation mit der Gesellschaft zu erreichen. Es muss kommuniziert werden, wie sich reFuels im Alltag unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit, technischer Verträglichkeit und der Kostensituation beim Verbraucher durchsetzen können. reFuels finden ihre Anwendung nicht nur in Kraftfahrzeugen, sondern können

ebenso für CO<sub>2</sub>-Einsparungen in der Schifffahrt und im Flugverkehr sorgen.

Auch bei der Automechanika 2024 in Frankfurt steht das Thema Klimaneutrale Mobilität, Elektromobilität und emissionsarme Antriebe vom ganz oben auf der Agenda. Sowohl im hochklassigen Vortragsareal Innovation4Mobility, im Future Mobility Park auf dem Freigelände Agora als auch in den insgesamt zehn Messehallen in den jeweiligen Produktbereichen der Branche. Die internationale B2B-Plattform für Industrie, Werkstatt und Handel gilt als wichtiger Treffpunkt für Mobilitätspioniere und Technologietreiber entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie, die die Mobilität von morgen gestalten.

**Philipp von Westerholt** (Messe Frankfurt Exhibition GmbH)  
**Jürgen Preuß** (Württembergischer Automobil Club e.V.)





Abbildung 1: Innovation, Theorie und Praxis in der Zukunftswerkstatt 4.0.

Vor diesem Hintergrund ist die Zukunftswerkstatt 4.0 in Esslingen seit 2021 auf neue Technologien im Aftersales- und Sales-Geschäft ausgerichtet. Sie nimmt die Rolle eines „Innovationsschaufensters“ ein, mit dessen Hilfe neue Technologien und Systeme entlang der Customer Journey im Sales und After Sales erprobt werden können. Konzeptionell sind die Strukturen und Prozesse eines Autohausunternehmens

realitätsgetreu und praxistauglich und gleichzeitig zukunftsorientiert abgebildet – eine Kombination aus konzeptuellen und praxistauglichen Lösungsansätzen, die im Innovationsradar abrufbar sind (Abbildung 1). Um eine hohe Akzeptanz und Sichtbarkeit in der Branche abzusichern, ist die Zukunftswerkstatt als eine offene Plattform mit Einbezug aller Wertschöpfungsstufen konzipiert, die Unternehmen des Kfz-Gewerbes, Automobilhersteller, Teilehersteller, Technologiedienstleister, Verbände, Fachmedien sowie Bildungseinrichtungen als Partner zusammenbringt und vernetzt.

## DIE ZUKUNFT DER AUTOWERKSTATT

Aktuell wird häufig diskutiert, ob und inwiefern Autohäuser und Werkstätten angesichts der Bemühungen von Automobilherstellern hinsichtlich der Umsetzung des Direktvertriebs eine Zukunft haben? Die Frage ist mit einem klaren Ja zu beantworten. Denn auch elektrifizierte Automobile haben einen Bedarf an Wartungs- und Reparaturarbeiten. Darüber hinaus werden Fahrzeuge auch künftig und trotz der verbauten Fahrerassistenzsysteme in Unfälle verwickelt sein, wodurch die Anzahl an Instandsetzungsarbeiten zwar sinken, allerdings im Hinblick auf den Instandsetzungsaufwand die Kosten steigen werden.

Die Werkstätten und Autohäuser der Zukunft sind also einem Wandel unterworfen, sie werden anders strukturiert sein, andere Schwerpunkte im Aftersales- und Sales-Geschäft verfolgen,

angepasste Prozesse umsetzen sowie anders ausgestattet sein. Die zentralen Herausforderungen resultieren dabei fahrzeugbezogenen aus der Elektrifizierung des Antriebsstrangs, der zunehmenden Fahrzeugkonnektivität, dem Einsatz neuer und gewichtssparender Werkstoffe sowie aus der steigenden Anzahl und Komplexität von verbauten Fahrerassistenzsystemen.

Dies erfordert nicht nur Investitionen in die Ausstattung der Kfz-Betriebe, sondern neues Know-how – vor dem Hintergrund des offensichtlichen Fachkräftemangels eine große Herausforderung. Hinzu kommen veränderte Wettbewerbsstrukturen mit auf bestimmte Diagnose-, Reparatur- und Wartungsarbeiten spezialisierten Anbietern. Zudem wählen Kunden ihre Anbieter zunehmend in Abhängigkeit vom Kauf-, Wartungs- und Reparaturereignis gezielt aus – Stammkunden werden selten. Sie fordern darüber hinaus digitale Kundenkontaktpunkte ein, das heißt Autohäuser und Werkstätten müssen ihre Frontend- und Backendprozesse mit digitalen Strukturen verstärken.





## ANDERS DENKEN UND BEGEISTERN – VERSICHERUNGSMANFAKTUR FÜR INDIVIDUELLE LÖSUNGEN

Versichern beginnt dabei, die Kundenanforderung zu verstehen, eine innovative Lösung zu entwickeln und den Kunden und seine Bedürfnisse optimal abzusichern. Als führende Allianz-Sozietät in Deutschland haben wir bei Rockenfeller & Pflüger diese Philosophie verinnerlicht. Mit unserer Versicherungsmanufaktur in Weissach sind wir tief mit der Automobilbranche verbunden und stehen seit 1976 für Innovation, erstklassigen Kundenservice und eine konstante, qualitativ hochwertige Betreuung.

Anders denken und begeistern – Versicherungsmanufaktur für individuelle Lösungen Benjamin Pflüger und Gunnar Rockenfeller bringen eine langjährige und vielfältige Expertise aus verschiedensten Versicherungsbereichen ein. So entstehen immer wieder innovative und ansprechende Kundenlösungen sowie Versicherungsprodukte. Die Zusammenarbeit von Benjamin Pflüger und Gunnar Rockenfeller verkörpert so das Prinzip „Anders denken und Begeistern“!

Unser über 20-köpfiges Team ermöglicht es uns, eine Vielzahl von Spezialthemen auf höchstem Niveau zu betreuen. Dazu gehören unter anderem Fahrzeugversicherungen, die von der Oldtimerversicherung bis hin zur Absicherung exotischer Fahrzeugsammlungen reichen. Ebenso bieten wir gewerbliche Sachversicherungen an und entwickeln maßgeschneiderte Konzepte für die betriebliche Vorsorge, sowohl in der

Versicherung trifft auf (automobile) Leidenschaft:  
Unsere Oldtimer-Rallye Weissach-Klassik



Impressionen unserer Manufaktur: Unser Open Office wurde als beliebtestes Bürogebäude Deutschlands ausgezeichnet



Altersvorsorge als auch in der betrieblichen Krankenversicherung. Für Family-Offices haben wir spezielle Lösungen entwickelt, ebenso wie für die generationsübergreifende Liquiditätsübertragung zur Erbschaftssteuer- Ausfinanzierung. Auch die Tierkrankenversicherung gehört zu unserem Portfolio, angefangen von der Absicherung von Haustieren bis hin zu umfassenden Versicherungslösungen für Pferdegestüte.

viele spannende Menschen kennenzulernen, sondern erhalten auch ständig innovative Impulse, die unsere Arbeit bereichern. Wir laden Sie herzlich ein, uns in unserer Agentur zu besuchen, um mehr über unsere individuellen Versicherungskonzepte zu erfahren und herauszufinden, wie wir Sie bestmöglich unterstützen können.

Weitere Informationen finden Sie auch auf unserer Website unter: [www.rockenfeller-pflueger.de](http://www.rockenfeller-pflueger.de)

Seit 2018 sind wir zudem an unserem neuen Standort in Weissach-Flacht vertreten. Von dort aus betreuen wir jährlich rund 900 Fahrzeuge, 400 Tiere und kümmern uns pro Jahr um die Vorsorge von etwa 500 Arbeitnehmern, Geschäftsführern und Inhabern. Wir möchten auch die Gelegenheit nutzen, dem WAC herzlich zu seinem Jubiläum zu gratulieren. Als langjähriges Mitglied des WAC sind wir stolz und glücklich, Teil dieser Gemeinschaft zu sein. Durch unsere Mitgliedschaft haben wir nicht nur die Möglichkeit,





## MIT LEIDENSCHAFT DEN HANDEL GESTALTEN

Wer das feine Möbelhaus „architare“ am Rande des Dorotheenquartiers betritt wird von einem Gespür für Design und Architektur umhüllt. Liebevoll arrangiert findet sich hier eine riesige Auswahl an allerlei Schöner: Sitzmöbel aus Italien und Spanien, Klassiker aus der Region, Leuchten, Vasen und andere Accessoires. Geleitet wird es von Geschäftsführerin Barbara Benz. Der Tochter des Unternehmers Rolf Benz liegt die Leidenschaft und Liebe zu Möbeln und Einrichtungen quasi in den Genen. Und sie legt Wert darauf, mit „architare“ mehr als nur ein Möbelgeschäft zu sein. Wir haben Barbara Benz gefragt:

### Wie sind Sie zur Innenarchitektur und zu architare gekommen?

In eine Möbelfamilie hineingeboren, wurde mir Design sozusagen in die Wiege gelegt. Nach Stationen in Mailand und New York habe ich mich umorientiert und 2007 „architare“ in Nagold gegründet. Mit der Übernahme des traditionsreichen Stuttgarter Möbelhauses „Fleiner“ im Jahr 2014 hat architare seinen Namen für großartige Innenarchitektur, starke Möbelmarken und erstklassigen Kundenservice weiter gefestigt.



Geschäftsführerin Barbara Benz

### Was bietet architare seinen Kundinnen und Kunden an?

architare präsentiert sowohl in Nagold als auch in Stuttgart regionale und internationale, zeitlose und stilvolle Möbel im Premium-Design-Segment. Mit Marken wie Walter Knoll aus Herrenberg, B&B Italia, Vitra oder dem Ur-Turiner Hersteller Poltrona Frau, um nur einige zu nennen, können wir unseren Kunden exklusive Produkte anbieten. Aber es geht nicht nur um exklusive Möbel. architare steht auch für eine hervorragende Kundenbetreuung. Mit Professionalität, Zuverlässigkeit und Kreativität behandeln wir jeden Kunden als Unikat. Mit unserem Team aus qualifizierten Beratern, Architekten und Innenarchitekten genießen unsere Kunden stets eine erstklassige Betreuung. Und Beratung bedeutet bei architare nicht nur, das richtige Möbel zu finden, sondern einen ganzheitlichen Prozess, eine umfassende Unterstützung bei der Planung, beim Styling und darüber hinaus. Und wir ergänzen diesen Prozess mit profundem Marken-Know-how und dem Erzählen der Geschichten hinter den Produkten.

architare ist Profi darin, sich in Lebenszusammenhänge einzufühlen und Wohnkonzepte zu fördern, in denen sich Menschen wohlfühlen. Wenn Kundinnen und Kunden sagen, dass sie gerne zu uns kommen, weil es hier immer herzlich und freundlich zugeht, dann weiß ich, dass mein Konzept ankommt und architare eben mehr ist als nur ein Möbelhaus.

### Woher kommt die Begeisterung für Oldtimer?

In einer immer digitaleren und schnelllebigeren Welt finde ich es wohltuend, hinter dem Steuer eines Oldtimers zu entspannen. Sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, der Mechanik zu vertrauen und die Landschaft zu erkunden, macht mir großen Spaß. Und ich freue mich, diese Leidenschaft bei Ausfahrten und im WAC mit anderen zu teilen.



Als Fürsprecherin für eine lebendige Innenstadt wurde Barbara Benz auch für die erste Ausgabe des Stuttgarter Lifestyle-Community-Magazins SELECTION porträtiert.

Weitere Informationen unter [www.selection-magazin.de](http://www.selection-magazin.de)





# #onRECARO

## TRADITION

Zukunft braucht Herkunft.  
Begonnen hat die RECARO Geschichte  
1906 mit dem Karosseriewerk Reutter  
in Stuttgart (bevor daraus 1963 der  
Sitzspezialist RECARO entstand).



## MODERNE

Heute agiert RECARO als globales  
Familienunternehmen. Die Marke steht  
für Autositze, aber auch für Flugzeugsitze,  
Zugsitze, Kindersitze und Gaming Stühle.



▲ Reutter Karosseriewerk in Stuttgart

RECARO Gaming „Exo“ ▶



## MOTOR PRESSE STUTTGART: MIT TRADITION IN DIE ZUKUNFT

Als eines der fortschrittlichsten und erfolgreichsten Special-Interest-Medienhäuser begeistert das inhabergeführte Unternehmen seine Leser und Nutzer unter dem Motto „Spezialisiert auf Leidenschaft“. Was bereits 1946 mit dem Magazin „Das Auto“ begann, wird bis heute in einer Vielzahl führender crossmedialer Medienmarken fortgeschrieben. Technik, Erlebnis, Adrenalin, Freiheit, Authentizität und Teamgeist sind Schlüsselbegriffe in der Welt der Motor Presse Stuttgart.



Mehr als 30 starke Marken aus den Bereichen Mobilität, Sport und Lifestyle gehören zum Portfolio des Unternehmens. Darunter sind Titel wie: auto motor und sport, MO/OVE, MOTORRAD, promobil, Men's Health, Women's Health, RUNNER'S WORLD, MOUNTAINBIKE, ROADBIKE, outdoor, CAVALLO uvm.

Weitere digitale Produkte, TV-Aktivitäten, Events und Dienstleistungen runden das Angebot ab. Im Fokus des Unternehmens stehen die Kunden, deren Lebenswelten die Motor Presse Stuttgart mit Informationen, Emotionen und Unterhaltung sowie nutzenstiftenden Lösungen bereichert.



### PETER-PAUL PIETSCH Gesellschafter der Motor Presse Stuttgart

Liebe Mitglieder des Württembergischen Automobil Clubs,

ich freue mich aufrichtig über meine Ernennung zum Ehrenmitglied im WAC und möchte zugleich meine Anerkennung für die herausragende Leistung zum Ausdruck bringen, die der Club in den 125 Jahren seines Bestehens erreicht hat. Seit der Gründung im Jahr 1899 hat der WAC einen großen Beitrag zur Förderung der Automobilkultur geleistet, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen und nicht zuletzt die Freude am Automobil in unserer Region gefördert.

Das unermüdliche Engagement, das den WAC auszeichnet, ist bewundernswert und verdient höchste Anerkennung. Als langjähriger Partner in der (Auto-)Mobilität bin ich stolz darauf, die aktuelle Entwicklung des Clubs miterlebt und sogar aktiv mitgestaltet zu haben. Die Verbindung zwischen der Motor Presse Stuttgart und dem WAC ist eine Synergie, die unser gemeinsames Ziel noch stärker vorantreiben wird: die Förderung und Weiterentwicklung der Automobilkultur von heute und morgen. Wie der WAC sind auch unsere Medienmarken längst in der digitalen Welt zuhause. Zudem erfreuen sich unsere Inhalte wachsender Beliebtheit und bauen die Reichweite besonders bei jüngeren Generationen aus. Auch hier haben wir gemeinsame Ziele für die Zukunft.

Als Gesellschafter der Motor Presse Stuttgart freue ich mich auf weitere erfolgreiche Jahre der Partnerschaft und darauf, zusammen mit dem WAC die Mobilität der Zukunft mit zu gestalten. Herzlichen Glückwunsch zum 125-jährigen Jubiläum und auf eine weiterhin erfolgreiche und spannende gemeinsame Reise!

Mit freundlichen Grüßen,  
Peter-Paul Pietsch  
Gesellschafter der Motor Presse Stuttgart



[www.motorpresse.de](http://www.motorpresse.de)

## AUTO MOTOR UND SPORT: DIE INSTANZ FÜR AUTO-MOBILITÄT VON GESTERN, HEUTE UND MORGEN



Die Medienmarke auto motor und sport präsentiert sich multimedialer und reichweitenstärker denn je. Heute erreicht auto motor und sport über

10 Millionen Leser und User pro Monat. Die konsequente crossmediale Weiterentwicklung und Digitalisierung steht stellvertretend für die Entwicklung aller Medienmarken aus dem breiten Portfolio der Motor Presse Stuttgart.



### auto motor und sport SICHERHEITSKAMPAGNE

Das Thema Verkehrssicherheit ist für die Motor Presse Stuttgart und auto motor und sport schon immer eine Herzensangelegenheit. Von den ersten Crashes Tests, über Tests von Kindersitzen, Dachboxen, Fahrradträgern oder Lichtsystemen: Die Testkompetenz von auto motor und sport setzt traditionell Maßstäbe. Zum 75-jährigen Jubiläum von auto motor und sport wurde daher die große Verkehrssicherheitskampagne „Rücksicht hat Vorfahrt“ ins Leben gerufen. Die Grundidee hinter der Initiative: gegenseitige Rücksichtnahme und die Bereitschaft, die Perspektive des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers einzunehmen. Als eines der größten europäischen Medienhäuser für Mobilität kann die Motor Presse alle Verkehrsteilnehmer – ob Auto-, Rad, Motorradfahrer, Fußgänger oder Reisemobilist – sehr authentisch vertreten. 2024 geht die Verkehrssicherheitskampagne in ihr viertes Jahr und 15 Medienmarken des Hauses begleiten inzwischen diese Initiative, die seit 2023 auch die zentralen Aspekte Nachhaltigkeit und Digitalisierung in den Mittelpunkt stellt.

### auto motor und sport-Kongress – Mobilität der Zukunft

Der auto motor und sport-Kongress hat eine lange Tradition und beschäftigt sich schon immer konsequent mit den drängenden Zukunftsfragen der Mobilität. 2024 wird der Kongress am 24./25. September erstmals in der Allianz Arena in München stattfinden. Und der Kongress wird größer: Das spannende und hochaktuelle Thema „Künstliche Intelligenz“ sowie deren Auswirkungen auf die Automobilbranche ist Schwerpunkt am Auftakttag. Ein abwechslungsreiches Programm und hochkarätige Speaker begleiten den 15. ams-Kongress unter dem Motto „Sicher. Digital. Nachhaltig“.



Quelle: Dino Eisele



Quelle: Rossen Gargolov

### NEW MOBILITY RALLYE: Plattform für innovative Antriebstechnologie

Die Kompetenz, Erfahrung und Begeisterung für den Rallye-Sport überträgt die Motor Presse Stuttgart auf das innovative Konzept der New Mobility Rallye. Vom Hybrid-, über Wasserstoff- oder Brennstoffzellenfahrzeug bis zum rein batterieelektrisch angetriebenen Auto: Alternative Antriebskonzepte belegen ihre Leistungsfähigkeit und Alltagstauglichkeit im Rahmen dieser Veranstaltung, die 2023 mit einem Rekordstarterfeld von 67 Teams aufwarten konnte. Seit 2022 findet diese Rallye in enger Partnerschaft mit SAP in Walldorf statt.



### ROYAL BOBSLEIGH AUTOMOBIL CLUB S.K.H. Prinz Leopold von Bayern

Herzliche Grüße zum 125-jährigen Jubiläum des WAC! Als Gründungsmitglied des Royal Bobsleigh Automobilclubs setze ich mich für den klimaneutralen Rennsport ein. Gemeinsam finden wir die richtigen Wege um umweltfreundliche Technologien zu fördern und somit unseren Clubs und den Rennsport in die Zukunft zu führen. Auch als Ehrenmitglied des BAC freue ich mich auf viele gemeinsame Aktivitäten mit dem WAC, die unsere Clubs noch enger verbinden. Auf weitere erfolgreiche Jahre voller Leidenschaft für den Automobilsport!



### BAYRISCHER AUTOMOBIL CLUB Felix Offermann

Liebe Freunde des WAC, gerne komme ich der Bitte Ihres Präsidenten Bernd Schlossnickel nach und sende unsere, des Bayerischen Automobil Club von 1899 e.V., Grüße zu Ihrem großen Jubiläum. Es ist eine besondere Freude, nachdem Sie uns bei unserer 125 Jahr Feier freundschaftlich begleiteten, solch ein Ereignis zu feiern. In der sich doch sehr schnell wandelnden Zeit werden Traditionen rar und sollten neben der Zukunftsorientierung gepflegt werden. Das tun Sie genauso wie wir. Darin bestärken wir uns gegenseitig; insbesondere, wenn unsere Clubs sich treffen. Auf viele weitere gemeinsame Jahrzehnte!

[www.bac.bayern](http://www.bac.bayern)



### PROF. DR.-ING. MARIO THEISSEN ehemaliger BMW Direktor Motorsport und Formel 1 Teamchef

Liebe Mitglieder des Württembergischen Automobilclubs, als lebenslanger Auto-Mensch mit großer Passion für den Motorsport gratuliere ich dem WAC sehr herzlich zum 125-jährigen Jubiläum. Der WAC hat die gesamte Geschichte der Automobilität begleitet und kann damit auf eine große Tradition zurückblicken. Bereits 1962, als über 320.000 Besucher aus Stuttgart und Umgebung die Rennen auf der Solitude verfolgten, spielte der WAC eine bedeutende Rolle als Förderer des Motorsports. Ohne Herkunft keine Zukunft, heißt es nicht umsonst. Der WAC bringt also beste Voraussetzungen mit, auch den aktuellen Mobilitätswandel kompetent zu begleiten. Ich wünsche dem WAC weiterhin eine glückliche Hand und anhaltenden Erfolg auf seinem Weg.

[www.fiva.org](http://www.fiva.org)

Quelle: BMW



### HANS HERRMANN Le Mans Sieger

Sehr geehrte Mitglieder des Württembergischen Automobil Clubs, seit Jahrzehnten bin ich stolzes und aktives Mitglied des WAC. In all den Jahren durfte ich viele herausragende Persönlichkeiten kennenlernen, deren Leidenschaft für Automobile und Motorsport inspirierend für mich war. Die vielfältigen Aktivitäten des WAC haben immer mein Interesse geweckt und zu besonderen Erlebnissen geführt. Die mir entgegengebrachten Ehrungen erfüllen mich mit Stolz und Dankbarkeit. Auf weitere erfolgreiche Jahre für den WAC und seine Mitglieder!



### CHRISTIAN GEISTDÖRFER Rallye-Weltmeister

Wir dürfen uns glücklich schätzen und freuen uns sehr Teil einer jahrzehntelang gelebten Tradition zu sein, die eine 125jährige Geschichte aufweisen kann. Wir geben das Feuer des Automobilenthusiasmus, der puren Fahrfreude und den Genuss des unbeschweren Reisens an die junge Generation weiter. Wir bewahren keine Asche. Wir sind lebendiger Teil der Historie, der Gegenwart und der Zukunft zugleich. Wir leben nicht ohne das persönliche Gespräch, die Diskussion in größerer Runde und die Aufklärung ohne Ideologie zu vernachlässigen. Begegnungen und überregionale Freundschaften bringen uns Leidenschaft, Faszination und positiven Austausch. Gerne trage ich meinen Teil dazu bei, denn es liegt mir am Herzen die Institution WAC und dessen Spirit möglichst lange fortzuführen.



### KURT AHRENS Porsche Werkspilot

Hat Tradition in unserer digitalen Welt noch einen Wert? Ich sage: Ja. Denn Zukunft braucht Herkunft. Dass der Württembergische Automobilclub e.V., gegründet 1899 von Persönlichkeiten wie Gottlieb Daimler, Robert Bosch, Wilhelm Maybach, mich zum Ehrenmitglied ernannt hat, erfüllt mich mit Stolz. Und mit Freude; denn Stuttgart war mir immer ein Stück Heimat. Als Rennfahrer auf der Solitude und ebenso als Werkspilot bei Porsche. Aber zur 125-Jahrfeier einer der ältesten deutschen Automobilclubs scheint mir die Bemerkung wichtig, dass neben Traditionspflege auch der Spagat zu den Zukunftsthemen der Automobilwelt gepflegt werden muss. Nur dann bleibt der WAC so lebendig wie bisher. Und damit: Auf die nächsten 125 Jahre. Kurt Ahrens, Rennfahrer und Motorsport Enthusiast

## DIE GESCHICHTE VON PORSCHE BEGINNT ELEKTRISCH



### Sein Konstrukteur, der junge Ferdinand Porsche, favorisierte in den Pioniertagen des Automobils den Elektro-Antrieb.

Der Lohner-Porsche von 1900 trägt als erstes Automobil den der Bezeichnung „System Lohner-Porsche“. Und sieht der kompakte City-Flitzer, mit dem von Ferdinand Porsche konstruierten Antrieb nicht aus wie ein richtiger Porsche? Zumindest im Vergleich zu der damals oft noch kut-schenartig gestalteten, pompösen Konkurrenz wirkt der offene 2+2-Sitzer mit der windschnittigen, kühlerlosen Wagenfront und der nach hinten gekippten Lenksäule geradezu sportlich.

Ein echter Porsche also? Fast – wären da nicht der Frontantrieb und die beiden Elektromotoren in den Vorderrädern. Dazu eine Batterie, die sich im Wagenkasten unter dem Fahrersitz verbirgt. Dass hier kein benzinbetriebener Hubkolbenmotor zum Einsatz kommt, hat vor allem einen biogra-fischen Grund: Um die Jahrhundertwende ist der Schüler Ferdinand von den Möglichkeiten der Elektrizität derart fasziniert, dass es für ihn zunächst keine Alternative gibt.

Eigentlich sollte der am 3. September 1875 geborene Ferdinand den Betrieb seines Vater in Maf-fersdorf übernehmen, heute das tschechische Vratislavice, dort unterhält Anton Porsche eine an-gesehene Spenglerei. Also absolviert der Junior nach seinem achtjährigen Schulabschluss eine Lehre zum Spengler. Bei Besuchen der benachbarten, elektrisch betriebenen Maschinenspinnerei der Gebrüder Ginzkey lernt er die Möglichkeiten von Elektro-Technik kennen. Zuhause experimen-tiert Ferdinand mit selbst gebastelten elektrischen Anlagen und zieht dadurch den Ärger seines Vaters auf sich. Doch seine

Mutter Anna zeigt Verständnis für den begabten Jungen und schickt ihn während seiner Spengler-Lehre zu Abendkursen in Elektrotechnik an die k.u.k. Staatsgewerbeschule in Reichenberg.

Das hat Folgen: Ferdinand zieht 1893 nach Wien und arbeitet dort zunächst als Praktikant bei der Elektrotechnikfirma Béla Egger & Co, die in den Bereichen Kraftwerk, Eisenbahn, Straßenbeleuchtung und mehr aktiv ist. Porsche ist Gasthörer an der Technischen Universität und wird bei Egger Leiter der Versuchsabteilung. Dann trifft er den Wiener Kutschenfabrikanten Ludwig Lohner, der das Ende der Pferdekutsche befürchtet und erste Versuche mit Verbrennungsmotoren unternommen hat, um sich dann für den Elektro-Antrieb zu entscheiden.

Lohner wendet sich an die Firma Egger. Als Resultat entsteht 1898 die erste Elektromobile von Egger und Lohner. Die älteste heute noch erhaltene Konstruktion, an der Ferdinand Porsche mit-



gearbeitet hat, der Egger-Lohner C.2 Phaeton, steht heute im Porsche Museum. Eine klassische Droschke ohne Pferde im Stil von Daimlers früher Motorkutsche mit etwas fülligeren Reifen. Aber: Zwölf Fahrtstufen machen das Fahren im sanft anfahren den Elektro-Automobil komfortabel und unterhaltsam. Schließlich wechselt der gerade mal

24 Jahre junge Porsche 1899 zu Lohner, wo er Leiter der Automobilproduktion wird. Mit im Gepäck hat er seine geniale Konstruktion eines im lenkbaren Vorderrad installierten Radnabenmotors. So entsteht bei Jacob Lohner & Co das Elektromobil, System Lohner-Porsche, das 1900 bei der Weltausstellung in Paris eine Goldmedaille erhielt. In einer Berliner Zeitung ist man ebenfalls begeistert: „Die epochemachende Neuheit des Wagens besteht in der gänzlichen Beseitigung aller Zwischengetriebe als Zahnräder, Riemen, Ketten, Differential etc., kurz in der Herstellung des allerersten transmissionslosen Wagens.“

Zwei Dinge halten damals die Euphorie für die Stromer dennoch in Grenzen: Ihr hohes Gewicht und die lückenhafte Stromversorgung auf dem Land. Beide Punkte erweisen sich besonders im werbewirksamen Rennsport als Handicap. Hier dominieren vor allem bei den Langstreckenrennen nach 1900 die Benziner. Die Lösung dieser Probleme sieht Porsche im „benzin-elektrischen Mischantrieb“ – heute der Hybrid-Antrieb, wodurch sich die Größe und das Gewicht der Batterien verkleinert – und sie werden unterwegs vom Benzinmotor aufgeladen.

Das erste Versuchs-Modell von Ferdinand Porsche, der Lohner-Porsche „Semper Vivus“ („immer lebendig“) erhält zwei Verbrenner-Motoren von De-Dion-Bouton mit jeweils 3,5 PS, die zwei Strom-Generatoren mit je 2,5 PS antreiben, deren Kraft die Radnabenmotoren zum Rotieren bringt. Der Überschuss-Strom lädt die Batterien. Mit Batterie-Strom versorgt, werden die Generatoren sogar zu elektrischen Anlassern. Ein richtiger Rennwagen mit Frontmotor, kleineren Rädern und tiefer gelegtem Chassis ist die Serienversion des „Semper Virus“ das „Mixte“-Modell mit 4,4-Liter-Vierzylinder und 25 PS der 1901 nur noch 1200 Kilogramm wiegt.

Wohl aufgrund der komplizierten Regeltechnik und des hohen Kaufpreises – doppelt so hoch wie ein konventioneller Verbrenner – lassen sich die verschiedenen Lohner-Porsche „Mixte“-Modelle nur schleppend verkaufen. Elektrische Busse und Lastwagen mit und ohne dem System Lohner-Por-



sche sichern jedoch seit 1901 das Überleben der Firma Lohner, bieten aber für Ferdinand Porsche zu wenig Spielraum für seine Ideen. Er wechselt 1906 mit 31 Jahren als Technischer Direktor zu Austro-Daimler, die als Produzent von soliden Benzin-Automobilen einen guten Ruf genießt.

Bereits ein Jahr zuvor geht die Elektromobil-Sparte von Lohner über den Zwischenhändler Emil Jellinek an Austro-Daimler über, sodass die Produktion von Elektromobilen und Hybridfahrzeugen mit Radnaben-Antrieb weitergeht, doch dieses Mal an der Hinterachse. Auch hier bilden Nutzfahrzeuge mit E-Motoren das Kern-Geschäft, während sich bei den Personenwagen die Benziner weltweit durchsetzen. Jetzt muss Porsche ran und konstruiert 1907 einen viersitzigen Rennwagen einschließlich Benzinmotor. Mit dem „Prinz-Heinrich-Wagen“ setzt der junge Konstrukteur Maßstäbe: 5,7-Liter-Vierzylinder, erstmals Ventilsteuerung durch Königswelle, 95 PS, 172 km/h. Damit gelingt Austro-Daimler 1910 bei der zweiten „Prinz-Heinrich-Fahrt“ über 1800 Kilometer ein überraschender Dreifach-Sieg. Elektromobile sind ab jetzt auch für Ferdinand Porsche erstmal Geschichte. Jedoch hat er diese Technologie, insbesondere den Hybridantrieb, nie ganz aus den Augen verloren.



## ANGEFANGEN HAT ALLES MIT EINEM TRAUM, DEM TRAUM VON DER EIGENEN KFZ-WERKSTATT.



Die Geschichte der Hahn Gruppe beginnt im Jahr 1919. Der Firmengründer Ernst Hahn hat bei Daimler eine Ausbildung zum Automechaniker absolviert und war anschließend bei der Baronin von Reitzenstein als Chauffeur und Fuhrparkmanager beschäftigt. Durch den Verkauf der elterlichen Weinberge, dem Familienvermögen, hat sich Ernst Hahn, gemeinsam mit seiner Frau Marie, mit viel unternehmerischem Mut im Jahr 1919 den Traum von der eigenen kleinen Kfz-Werkstatt erfüllt. In der Kühlbrunnengasse in Bad Cannstatt hat er Fahrzeuge repariert und etwas später auch mit gebrauchten Fahrzeugen gehandelt – denn der Fahrzeugvertrieb lag damals noch ausschließlich bei den Herstellern.

Sohn Fritz Hahn, studierter Maschinenbauingenieur, hat viele Jahre im Konstruktionsbüro – gemeinsam mit dessen Sohn Ferry – gearbeitet. Dort war er maßgeblich an der Entstehung des Volkswagens – später Käfer genannt – beteiligt und hat an den legendären Testfahrten am Katschberg teilgenommen. Das elterliche Unternehmen, dessen Leitung Fritz Hahn etwas später übernommen hat, ist in dieser Zeit rasant angewachsen. Auch der Verkauf von Neuwagen ge-

hörte mittlerweile zum Portfolio. 1947 war Ferry Porsche auf gutem Weg, seinen Sportwagen in Serienproduktion zu fertigen. Doch es fehlten ihm potenzielle Vertriebspartner und die finanziellen Mittel. Aus der alten Verbundenheit heraus hat Fritz Hahn die damaligen Volkswagen Großhändler in Deutschland motiviert, gemeinsam mit ihm Fahrzeuge gegen Vorkasse abzunehmen und so den Start der Serienproduktion von Porsche Sportwagen zu ermöglichen. Hahn war es dann auch, der den allerersten Porsche an einen Kunden, den Stuttgarter Arzt und Kunstsammler Dr. Ottomar Domnick, ausgeliefert hat.

Im Laufe der Jahre ist die heutige Hahn Gruppe stetig gewachsen. Zahlreiche Marken kamen hinzu und viele Niederlassungen wurden neu gebaut oder übernommen. Gerade die dritte Generation, Otto Hahn, hat enorm zum Wachstum des Unternehmens beigetragen. Neben seiner Arbeit mit unternehmerischem Weitblick, war er in zahlreichen Verbänden ehrenamtlich aktiv, unter anderem als Gründungsmitglied und Vorsitzender des Porsche Händlerverbandes sowie als Vizepräsident des ZDK und Präsident des Kfz-Landesverbandes Baden-Württemberg, dem er bis 2008 vorstand.

Heute setzt Steffen Hahn in vierter Generation die Tradition und die Werte des Familienunternehmens fort. Wie schon den Generationen vor ihm, liegen auch ihm die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie nachhaltiges Unternehmertum am Herzen. Er hat ein gemeinsames Werteverständnis definiert, das als Unternehmensleitlinien für jeden nachvollziehbar festgeschrieben wurde. Die unternehmenseigene Hahn Akademie zentralisiert und professionalisiert die Belange des Unternehmens, verfügt über umfangreiche

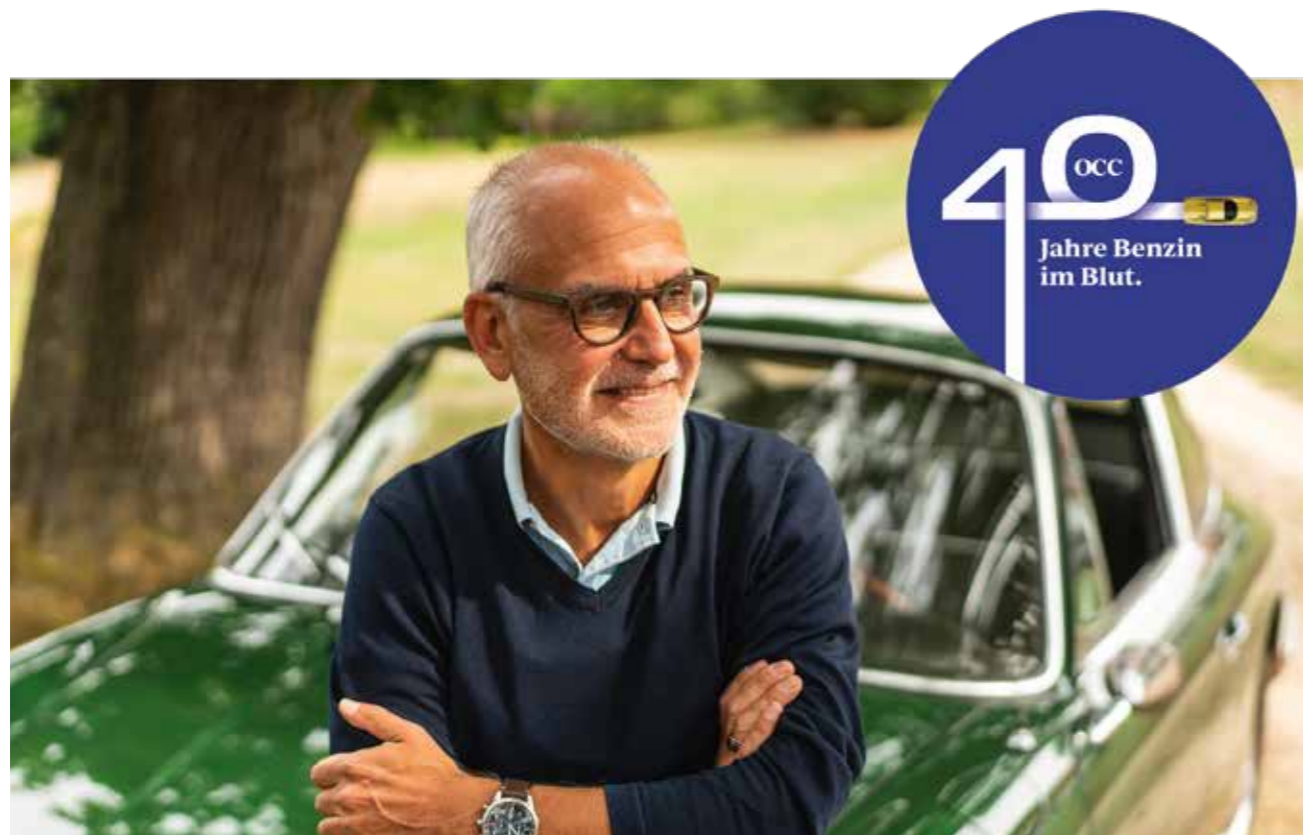


Recruitingmaßnahmen sowie über ein Aus- und Weiterbildungsprogramm für Mitarbeiter, das weit über das in der Branche übliche Maß hinausgeht. So sichert die Hahn Gruppe die Kompetenz ihrer Mitarbeiter und gewährleistet eine Ausbildung auf höchstem Niveau. Um die großen Veränderungen der Automobilbranche aktiv mitgestalten zu können ist Steffen Hahn im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Mitglied im Transformationsrat Automobilwirtschaft Baden-Württemberg unter der Leitung von Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut. Zusätzlich bringt er sich in die Arbeit verschiedener Verbände ein.

Als Familienunternehmen in vierter Generation ist die Hahn Gruppe heute mit den Marken Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Porsche, Skoda, SEAT und CUPRA eine der größten Automobilhandelsgruppen in Deutschland. Mit aktuell 36 Betrieben, davon fünf Porsche Zentren in Reutlingen, Göppingen, Schwäbisch Gmünd, Pforzheim

und in Böblingen, hat sich das Unternehmen in den vergangenen Jahren eine führende Marktposition in der Metropolregion Stuttgart erarbeitet. Rund 1.820 Mitarbeiter, davon rund 220 Auszubildende, sind bei der Hahn Gruppe beschäftigt.





## AUFGEHENDE STERNE, TAPEZIERTISCHE UND HANSEATISCHE KAUFLEUTE

Unsere Freunde vom ehrwürdigen Württembergischen Automobilclub können auf eine Historie von 125 Jahren zurückblicken, aber auch wir bei OCC können stolze 40 Jahre vorweisen – inklusive einiger interessanter Anekdoten.

In der deutsche Automobilgeschichte gehört der WAC zu den angesehensten Freunden und Partnern, die man als „Marktteilnehmer“ haben kann. Als Oldtimerversicherer fühlt man sich mit 40 Jahren Erfahrung da wie ein pubertierender Youngster. Zur Verteidigung bleibt unserer Branche gewiss: Die Fahrzeuge mussten das reife Alter ja zunächst einmal erreichen.

Doch was bedeuten 125 Jahre aus der Perspektive eines 40-Jährigen? Blicken wir zurück: OCC entsteht im Jahr 1984. Es war spannend in Deutschland, Europa und der Welt. Richard von Weizsäcker wurde Bundespräsident, das Privatfernsehen startete. Die deut-

schen Wörter des Jahres 1984 waren „Waldsterben“, „Saurer Regen“ und „Umweltauto“. Begriffe wie „Neidsteuer“ oder „Zwangsabgabe“ waren plötzlich in aller Munde. Wir wuchsen auf zu den Rhythmen einer jungen Band namens Modern Talking: „You're My Heart, You're My Soul“. Der VfB Stuttgart wurde Deutscher Meister. Und Niki Lauda gewann in der knappsten WM-Entscheidung der Geschichte seinen dritten und letzten Formel-1-Weltmeistertitel mit einem Unterschied von nur 0,5 Punkten zum Vizeweltmeister Alain Prost.

Im Südwesten Deutschlands, in der Heimat des WAC, lief erstmals der Mercedes-Benz W124 vom Band – ein neuer Fix-Stern im Automobilkosmos.

Um beim Bild zu bleiben: Auch im Norden wurde durchgestartet, mit der Gründung von OCC Assekuradeur in der romantischen und ehrwürdigen Lübecker Altstadt mit ihren vielen Gängen, historischen Gebäuden und den berühmten sieben Türmen. Lübeck – das war auch die Heimat von drei Nobelpreisträgern. Willy Brandt wurde mit dem Friedensnobelpreis ausgezeichnet, Thomas Mann und Günter Grass erhielten ihn für Literatur.

Von der Automobilkultur geprägt waren die Lübecker Kaufleute Thomas Sühr und Christian Bartelt, beide begeisterte Oldtimer-Enthusiasten. Schon damals war ihnen klar, was viele Besitzer von Klassikern beunruhigte: Wie können die Werte dieser Fahrzeuge, die im Gegensatz zu Alltagsfahrzeugen mit dem Alter steigen, angemessen abgesichert werden? Eine herkömmliche Kfz-Versicherung reichte dafür nicht aus. Etwas Neues musste her!

Doch wie die Idee bekannt machen? Natürlich bei denen, die es betrifft. Das erste Ziel der beiden Lübecker-der Südwesten! Mit einem blauen Mercedes-Benz 280T (S123) fuhren sie die knapp 600 km zum Oldtimer-Grandprix auf dem Nürburgring. Im großen Kofferraum des T-Modells hatten sie einen Tapeziertisch und hunderte Flyer mit dem neuen Produkt. Die Community reagierte positiv darauf. Die ersten Verträge wurden hanseatisch-verbündlich per Handschlag abgeschlossen.

Reisen wir zurück ins Geburtsjahr des WAC. Auch das Jahr 1899 war aufregend in Deutschland, Europa und der Welt. Kaiser Wilhelm II. prägte die deutsche und internationale Politik, während die Industrialisierung mit voller Kraft voranschritt. Die deutschen Wörter des Jahres 1899 waren vielleicht „Fließband“, „Daimler“ und „Zeppelin“. Begriffe wie „Imperialismus“ oder „Sozialdemokratie“ waren plötzlich in aller Munde. Die Jugend lauschte den Klängen der neuesten Opern und Theaterstücke: Werke von Komponisten wie Giacomo Puccini mit „Tosca“ eroberten die Herzen. Im Sport begann der Fußball, sich als beliebte Freizeitbeschäftigung zu etablieren, auch wenn noch keine nationalen Meisterschaften wie heute ausgetragen wurden. Auch in der Technik und

Wissenschaft herrschte Aufbruchstimmung: erinnert sei natürlich an Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler ein Jahrzehnt zuvor.

Man sieht: Vieles, was die Welt heute noch bewegt, hat seinen Ursprung schon viel früher. Ohne Benz und Daimler kein Lauda. Ohne Fließband und Industrialisierung kein Waldsterben und sauren Regen. Womöglich auch – ohne Puccini kein Modern Talking? Klar ist: Ohne WAC wäre die Klassikerszene in Deutschland eine andere.

Ganz ohne norddeutsche Zurückhaltung und Bescheidenheit möchten wir als Marktführer für Spezialversicherungen automobiler Liebhaberfahrzeuge mit fast 150.000 Kunden dem WAC herzlich gratulieren zu 125 Jahren Tradition und Klasse.

Wir sind – und auch das verbindet uns mit dem Süden der Republik und mit dem WAC – zukunftsorientiert, aber auch traditionell, innovativ, aber auch besonnen – und vor allem immer bodenständig. Wir vergessen nie, wo unsere Reise startete. Nämlich im Herzen der Klassiker-Community.

Auf eine weiterhin fruchtbare Partnerschaft. Für die nächsten 40, aber noch lieber 125 Jahre!



**Till Waitzinger**  
Chief Representation  
Officer von OCC

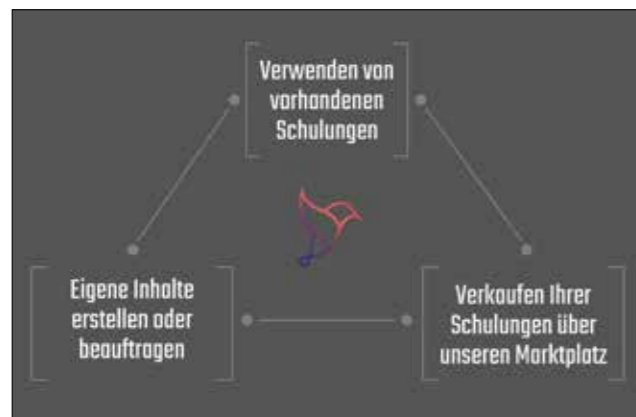


## DIE MITWACHSENDE LERNPLATTFORM FÜR IHR UNTERNEHMEN AUS BADEN-WÜRTTEMBERG



Easyday setzt auf vielfältige, kompakte, digitale Business-Trainings, damit KollegInnen unabhängig von Interessen, Zeit und Raum die gewünschten Lernziele erreichen. Ob Onboarding, Kommunikationstraining oder Fachwissen – jeder MitarbeiterIn bekommt genau die Inhalte, die zu den aktuellen Herausforderungen passen, täglich und perfekt in den Alltag integriert. Wissen, das 24/7 bedarfsgerecht verfügbar ist und stetig wächst.

### Wie Sie EASYDAY nutzen können?



Wenn Sie den Mehrwert der EASYDAY-App für Ihr Unternehmen kennenlernen wollen, schreiben Sie eine E-Mail an [info@easyday.coach](mailto:info@easyday.coach) oder scannen Sie den QR-Code.

## Schramm | und Partner GbR

Wirtschaftsprüfer  
Steuerberater

### Wir beraten mit Ihnen!

### Die mittelständische Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft mit persönlichem Charakter.

Seit mehr als 30 Jahre Erfahrung in Steuerberatung und Wirtschaftsprüfung – Ihr verlässlicher Partner für alle steuerlichen privaten und betrieblichen Belange

Unsere Expertise und unser persönlicher Einsatz als Familie garantieren Ihnen maßgeschneiderte Lösungen, die Ihren individuellen Bedürfnissen und Zielen gerecht werden, vom Start-up, Onlinehandel bis Vermögensnachfolge.

Vertrauen Sie auf unsere Kompetenz, denn wir verstehen Familien!

Schwabstraße 33, 70197 Stuttgart  
Telefon (0711) 342182-0  
Telefax (0711) 342182-69  
E-Mail: [stgt@schramm-und-partner.de](mailto:stgt@schramm-und-partner.de)

[www.schramm-und-partner.de](http://www.schramm-und-partner.de)





## ENTSPANNT PACKEN – STILVOLL REISEN

Ikonischen Fahrzeugen gebührt besondere Aufmerksamkeit. Bewundernde Blicke sind ihnen sicher – auf jeder Reise, jeder Fahrt, wohin sie auch kommen. Komplettiert wird dieser stilvolle Eindruck durch passgenaue, individuell auf das Fahrzeug abgestimmte und personalisierte Koffer und Taschen. SOLENTO fertigt einzigartige und kompromisslos hochwertige Gepäckstücke in elegantem Design. So wird schon das Packen für die Reise zu einem entspannten Erlebnis. Denn alles, was im maßgefertigten Gepäckset verstaut wird, passt anschließend mühelos ins Fahrzeug. So macht auch das Be- und Entladen Freude.

### **One of a kind, uniquely yours, individually designed to suit your requirements.**

Seit über 25 Jahren entstehen bei SOLENTO exklusive Reise- und Lebensbegleiter, die so individuell sind wie die Reisenden und ihre Wünsche. In sorgfältiger Handarbeit und mit speziellen Maschinen werden aus bestem italienischem Rindsleder und weiteren hochwertigen Materialien und Zubehör Kundenwünsche wahr – übrigens nicht nur für Automobile jeden Alters, sondern auch für Yachten und Privatflugzeuge.



## CMC CLASSIC MODEL CARS SIND EINE KLASSE FÜR SICH

Als die beiden Firmengründer Herbert Nickerl und seine Frau Shuxiao Jia im Jahre 1995 beschlossen, ihr Modellautogeschäft in Stuttgart aufzugeben und selbst Modellautos herzustellen, waren schon damals der Wunsch nach dem Besonderen und nach handwerklicher Perfektion auch im Detail oberste Triebkraft und sind es noch heute.

Nickerl war pensionierter Vermessungsingenieur und legte den Grundstein für das Entwicklungsbüro in Deutschland, indem er erste Originalfahrzeuge eigenhändig mit Maßstab und Lineal

vermaß und auf Millimeterpapier detaillierte Zeichnungen anfertigte. In der Heimat seiner Frau, im Süden Chinas, begannen beide, ihre eigene Produktion aufzubauen – bis heute beschäftigt CMC dort in der eigenen Manufaktur viele qualifizierte Mechaniker, Monteure und Ingenieure. CMC-Modelle zeichnen sich von Anfang an durch Besonderheiten aus, die sie von anderen, manchmal auch spielzeughaft anmutenden Modellautos, erheblich unterscheiden.



Originalbilder liefern viele Informationen erst auf den zweiten Blick. Hier ist es die Haube des Alfa Romeo P3, die offensichtlich nur außen lackiert ist. Technisch schlüssig, da sie aus Aluminium besteht.



CMC baut nicht einfach irgendwelche Modellautos; alle Modelle erzählen eine Geschichte – die des Rennens, an denen ihre originalen Vorbilder damals teilnahmen oder die ihrer prominenten Besitzer und von Preisen, die sie bei Rennen oder Concours d'Elégance auf der ganzen Welt gewannen.

Manchmal ist es neben Rennerfolgen auch das herausragende Design oder die besondere Technik, die ein Vorbild dazu qualifizieren, von CMC nachgebildet zu werden. Historie und Originalität sind uns sehr wichtig und darum ist den Entwicklern des Hauses auch keine Mühe zu groß, auf der ganzen Welt nach Vorbildern zu suchen, die diesem Anspruch gerecht werden und die möglichst viel der damaligen Substanz zeigen. Nicht immer sind das Fahrzeuge in Museen oder aus den Pools der Automobilhersteller, allzu oft wurden diese restauriert und technisch aktualisiert, damit auch Vorstände bei Klassikerveranstaltungen sicher damit umgehen können.

Oft sind es der Scheunenfund oder das Fahrzeug eines privaten Sammlers, die mehr Infor-

mationen aus der Vergangenheit liefern, manchmal verbunden mit Einblicken in uralte Fotoalben, die schon viele Details zeigten, die auch in den großen Bildarchiven nie zu finden sind. Gerade bei Rennfahrzeugen sind üblicherweise nur Bilder konserviert, die das Fahrzeug von vorn zeigen, selten aber von hinten.

Ist durch viele, teils private Kontakte und Netzwerke, erst einmal ein passendes Fahrzeug gefunden, vermessen und digitalisieren die CMC-Ingenieure dieses mit einer eigenen 3D-Scananlage, indem das Fahrzeug komplett abgetastet wird, innen wie außen, oben wie unten, mit geöffnetem Motorraum und abgenommenen Rädern, um auch hier kein Detail, beispielsweise der Radaufhängung, außen vor zu lassen.

Dazu entstehen parallel oft hunderte von Fotos, die weitere, über die reine Geometrie hinausgehende Informationen liefern wie Farben, Glanzgrade, Farbtrennkanten oder Position von Aufklebern und Startnummern. Diese vergleichen die Entwickler mit Bildern aus Archiven und sprechen mit Experten und, wenn es sie noch gibt, mit Zeitzeugen. Nicht immer ist es leicht, den spezifischen Zustand des Fahrzeugs beispielsweise während eines Rennens eindeutig zu rekonstruieren, da vielleicht mit montiertem Außenspiegel gestartet wurde, dieser aber im Verlauf des Rennens während eines Manövers abgefallen ist.





Viele kleine Colombo-Zwölfzylinder warten darauf, in die Modellautos eingebaut zu werden. Anders sah es in Maranello in den 1960er Jahren wahrscheinlich auch nicht aus.

steht heute aus feinstem Edelstahldraht, der von Hand eingezogen ist. Selbst Speichennippel und Ventile werden dabei nicht vergessen. Für alle Teile müssen Werkzeuge konstruiert und gebaut werden und alles muß am Ende auch zusammenpassen – ein zeitaufwändiger Weg, der Knowhow, handwerkliches Geschick und Erfahrung sowie oft unzählige Muster- und Prototypenschleifen erfordert, bis alle zufrieden sind.

Fast wie beim großen Original. Ausschließlich in Handarbeit werden alle Einzelteile lackiert und minutiös zusammengebaut – es gibt wohl keine Maschine, die am Unterboden Bremsleitungen verlegen, die komplette Verkabelung des Motorraums einbauen oder Sitze beledern kann.

So entstehen pro Variante oft nur wenige hundert Stück, die in aller Regel einzeln durchnummeriert und nicht zuletzt dadurch wertstabil sind. Nicht wenige CMC-Kunden schätzen diese Modelle daher auch als Wertanlage. Die Historie der Originale, die Philosophie und die Handwerkskunst – das sind die besonderen Zutaten, die CMC-Modellen ihren unverwechselbaren Charakter geben und ihnen eine Seele verleihen. CMC-Modellautos schaffen einen Rückzugsraum, und locken uns, wie der Chefredakteur einer deutschen Oldtimerzeitschrift es treffend beschreibt, Stunden oder gar Tage in eine andere Welt.

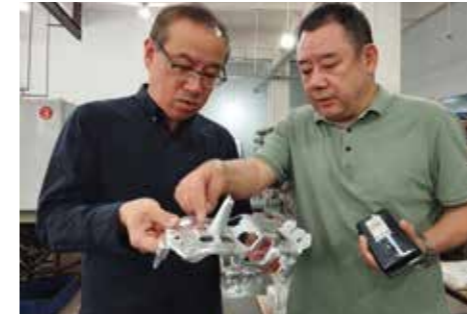
Lauschen Sie ihren Geschichten und lassen Sie Ihren Blick über die Modelle gleiten – Sie werden immer wieder Neues entdecken und begeistert sein.



Auch heute ist es nicht anders, wenn Fahrzeuge am Vortag des Starts offiziell fotografiert werden und über Nacht noch Sponsorenaufkleber dazukommen oder letzte technische Änderungen vorgenommen werden. Viele historische Bilder sind auch nicht immer eindeutig datiert. Die Modelle, die meisten im Maßstab 1:18, bestehen aus bis zu knapp 2.000 einzelnen Teilen aus den verschiedensten hochwertigsten Materialien – es kommen je nach Bauteil verschiedene Metalle und Legierungen wie Zink, Edelstahl, Aluminium, Kupfer und Messing zum Einsatz aber auch Kunststoffe und, darauf sind wir besonders stolz, eigens gewobene Stoffe und echtes Leder bei den Interieurs.

Fast selbstredend, dass auch Stoßdämpfer funktional ausgeführt sind oder winzigste federnde Verschlussclips von Motorhauben – bei jedem Modell versucht CMC, individuelle technische Besonderheiten herauszuarbeiten und umzusetzen.

Eine ganz besondere Spezialität sind die Drahtspeichenräder, mit denen viele der historischen Vorbilder ausgestattet sind. Die mittlerweile sechste Generation der CMC-Konstruktion be-



Eine sorgfältige Qualitätskontrolle der Rohteile ist der Grundstein für die Präzision. Aus winzig kleinen Teilen entstehen in aufwändiger Handarbeit vorbildgerecht hochkomplexe Baugruppen.





## RAINER KLINK

**Rainer Klink, Präsident Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern**

Robert Bosch, Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach – alle drei Schwaben waren Visionäre, geniale Konstrukteure, mutige Männer in einer Zeit, in der der damalige Kaiser glaubte, das Automobil habe keine Chance gegen Pferde. Alle drei legten den Grundstein für eine unvergleichliche Erfolgsgeschichte des Automobils! Ihnen war klar, dass sie ihre Ideen, Überzeugungen, Visionen über einen Club besser voranbringen konnten. Auch deshalb haben sie vor 125 Jahren den königlichen württembergischen Automobilclub gegründet. Alle drei haben zusammen mit dem Badener Carl Benz, mit ihren Erfindungen zu unserem heutigen Wohlstand beigetragen. Sie hatten Mut, mussten gegen Bedenkenträger ankämpfen, die Bevölkerung überzeugen, dass ihre Ideen wegweisend sein werden. Unsere heutige Generation darf durchaus „neidisch“ auf diese Zeit blicken, darf hoffen, dass den heutigen Visionären nicht so viele Steine in den Weg gelegt werden. Wir sollten uns auf unsere Tugenden besinnen und uns nicht, wie heute leider oft anzutreffen, überregulieren. Bereits vor 120 Jahren, wurde mit drei verschiedenen Antriebstechniken um die Gunst der Verbraucher „gekämpft“: Verbrennungsmotor, Elektroantrieb, Dampfbetrieb.

Alljährlich können am 1. Novembersonntag in England, beim weltbekannten London to Brighton Veteran Car Run, die unterschiedlichsten Konstruktionen und technischen Ansätze erlebt werden. Heute wissen wir, dass der Verbrennungsmotor seinen Siegeszug angetreten hat. Ich bin überzeugt, der Verbrennungsmotor wird noch auf viele Jahre, möglicherweise Jahrzehnte, das Rückgrat der Antriebstechnik darstellen. Mit E-Fuel oder Treibstoffen aus pflanzlichen Abfällen, wird der Verbrennungsmotor seinen Teil zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen. Mit solchen Treibstoffen werden Verbrennungsmotoren Teil der Lösung sein, nicht mehr Teil des Problems. Trotzdem müssen alternative Antriebe, wie Elektromobilität oder Wasserstoffantriebe weiterentwickelt und konkurrenzfähig gemacht werden. In diesen Wettbewerb unterschiedlicher Antriebstechniken, sollte die Politik nur äußerst zurückhaltend eingreifen. Der Allgemeine Schnaufferl-Club, für dessen Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern ich die Ehre eines Grußwortes habe, ist ähnlich alt: Er wurde 1900 in Nürnberg gegründet. Er ist dem Württembergischen Automobilclub freundschaftlich verbunden. Denn es gibt viele Schnittstellen, insbesondere die Wahrung und Pflege der Tradition des Kraftfahrwesens in seiner technischen, sportlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Wir gratulieren dem WAC zu seinem eindrucksvollen Jubiläum, wünschen ihm weiterhin viel Erfolg und immer zahlreiche Mitglieder, die seine Vereinsziele unterstützen. Die Zeiten werden sich ändern aber die Ziele bleiben!

Mit den besten Schnaufferlgrüßen  
Rainer Klink



[www.asc-schnaufferlclub.de](http://www.asc-schnaufferlclub.de)



## AUTO, ZWEIRAD, SPIELZEUG – DAS BOXENSTOP MUSEUM BIETET BESTE UNTERHALTUNG FÜR DIE GANZE FAMILIE

Groß und Klein darf sich in Tübingen auf eine einzigartige Zeitreise begeben. Auf 1200 Quadratmetern lässt sich Historie erspüren und Faszination erleben. Hier der seltene Sportwagen, dort die bestens erhaltene Miniatur-Puppenstube: Im BOXENSTOP Museum sind Fahrräder, Motorräder, Automobile aller Größen und Pferdestärken, Modellflugzeuge, Modelleisenbahnen mit Raritäten aus der bunten Welt der Spielsachen unter einem Dach vereint – seit 1985.



Die hochwertige Sammlung ist mit viel Liebe zum Detail inszeniert und wird in einer ganz besonderen Atmosphäre ausgestellt. Lästige Absperungen gibt es im BOXENSTOP Museum keine, alles kann aus nächster Nähe bewundert werden.



PHOTOGRAPHY + DESIGN  
**RENÉ  
 STAUD**

[www.renestaud.com](http://www.renestaud.com)

### RENÉ STAUD Photography + Design

Der WAC wird 125 Jahre alt – das ist eine Leistung! Was hält in dieser Zeit noch eineinviertel Jahrhundert, ohne aus der Mode zu kommen? Und der WAC ist nicht nur voll im Trend; er ist als Automobilclub nach wie vor ein begehrter Ort für Automobilisten und eine erste Adresse für gesellschaftliche Ereignisse.

Und deshalb sollten wir nicht nur das 125jährige Bestehen des WAC feiern, sondern uns für die unzähligen Begegnungen, Ereignisse, Veranstaltungen und die damit verbundenen Erlebnisse und Erinnerungen bedanken – das macht den WAC aus: Leistung, Kompetenz, Kontinuität und Ausdauer.

Und deshalb war im Rückblick auch mein letzter runder Geburtstag nicht wichtig – da wurde ich zwar so alt, wie es in meiner Geburtsurkunde steht, aber die Leistung und damit die Lebensleistung sollte nicht in Leistungsjahren gemessen werden. Deshalb ist der WAC nicht nur 125 Jahre alt, sondern er leistet seit 125 Jahren einen außergewöhnlichen Dienst für die Mobilität, der in keinem der vergangenen 125 Jahre wichtiger war als in diesem. Mobilität ist die wohl größte Errungenschaft der Menschheit und die individuelle Mobilität hängt allein am Automobil – genau dem Produkt, das tagtäglich im Fokus der Kritik steht! Ein unerträglicher Zustand, den wir jeden Tag bekämpfen sollten.

Und deshalb möchte ich in diesem Jubiläumsjahr auch einmal sehr gerne an mein persönlich wichtigstes Jubiläum erinnern: Das ist der Tag, an dem ich vom No-Name-Fotografengeselle zu einer Stuttgarter Persönlichkeit aufstieg. Am 11.11.1974 wurde ich in einer legendären Festveranstaltung in den Räumen des WAC zum Stuttgarter Faschingsprinzen der Session 1975 gekürt. Nirgendwo anders wurde in dieser Zeit Stadt- und Automobilgeschichte geschrieben als im WAC. In dem damals futuristischen Ambiente traf sich das Who's who der Schwabenmetropole und es ist kein Wunder, dass der führende Karnevalsverein Möbelwagen seinen offiziellen Prinz des Jahres dort kürte, wo Stuttgarts Gesellschaftsleben stattfand – ja genau, im WAC in der Mörikestraße in Stuttgart.

Der WAC war und ist auch heute noch ein gesellschaftlicher Mittelpunkt der Landeshauptstadt, im Ländle der Automobilität, wo das Automobil erfunden und einer der ältesten Automobilclubs gegründet wurde. Gratulation an die visionären Gründer und die Präsidenten der zurückliegenden 125 Jahre und Danke an Präsidium und Vorstand im Jubeljahr für die erfolgreiche Arbeit! Dazu wünsche ich Ihnen allen die angemessene Anerkennung und Würdigung Ihrer Leistung: Gratulation zu Motivation und Evolution!



[www.dekra.de](http://www.dekra.de)



### WOLFGANG LINSENMAIER Mitglied des Vorstands DEKRA e.V. & DEKRA SE

Herzlichen Glückwunsch, lieber Württembergischer Automobil Club, zum 125. Geburtstag! Einem Verein über 125 Jahre hinweg immer wieder neuen Geist einzuhauchen, ihn weiterzuentwickeln, ohne die Wurzeln und das verbindende Element, die Liebe zur individuellen Mobilität, zu verlieren – das ist eine großartige Leistung, zu der ich im Namen von DEKRA aufrichtig gratuliere. Bringen Sie auch weiterhin so viel Kraft auf die Straße, im Einsatz für das Automobil und seine großartige Zukunft!



[www.mahle.com](http://www.mahle.com)



### ARND FRANZ Vorsitzender der Geschäftsführung und CEO des MAHLE Konzerns

Herzlichen Glückwunsch zum 125. Jubiläum des Württembergischen Automobilclubs!

Als Pionier der Automobilindustrie hat MAHLE seit der Firmengründung im Jahr 1920 die Geschichte des WAC und des Motorsports eng begleitet. Von den Anfängen mit Motorenkomponenten bis hin zur heutigen Ausrichtung als global agierender Automobilzulieferer sind Innovation und Leidenschaft für Technik stets unsere treibende Kraft.

Eberhard Mahle, der Sohn unseres Firmenmitbegründers, zeichnete sich nicht nur als herausragender Rennfahrer aus, sein Leben ist noch heute eine Inspiration für uns alle. Die Begeisterung für zukünftige Technologien verbindet uns mit ihm. Dies prägt auch den Geist des WAC. Der Verein ist Brückenbauer für Mobilitätsbegeisterte auf der Strecke als auch im gemeinsamen Austausch abseits der Strecke. Für die Neuausrichtung unserer Branche sind diese Gesprächsforen sehr wertvoll. MAHLE hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilität der Zukunft technologieoffen mitzugestalten. Auf die nächsten 125 Jahre württembergischer Automobilgeschichte!



[www.cropenergies.com](http://www.cropenergies.com)



**FRITZ GEORG VON GRAEVENITZ**  
CEO von CropEnergies

Liebe FreundInnen und Mitglieder des Württemberger Automobilclubs, als leidenschaftlicher Autofahrer, als Stuttgarter im Herzen (ich empfehle einen Besuch im Graevenitz-Museum auf der Solitude) und als begeisterter Partner Ihres Vereins gratuliere ich Ihnen sehr herzlich zum 125-jährigen Jubiläum. Sie haben die Automobilgeschichte und die Automobilkultur in Deutschland maßgeblich mitgeprägt. Sie haben sich nicht nur für die Interessen der Autofahrer eingesetzt, sondern auch für die Förderung von Mobilität, Sicherheit und Umweltschutz. Sie können stolz sein auf Ihre zahlreichen Aktivitäten und Erfolge, die Sie in den vergangenen Jahrzehnten erreicht haben. Ob bei Oldtimer-Rallyes, Verkehrserziehung, technischen Prüfungen oder sozialen Projekten, Sie haben immer gezeigt, dass Sie eine lebendige und engagierte Gemeinschaft sind. Sie haben auch bewiesen, dass Sie offen sind für Innovationen und neue Technologien, welche die Mobilität von morgen antreiben. Ich freue mich, dass wir als CropEnergies mit Ihnen gemeinsam an nachhaltigen und klimafreundlichen Lösungen für den Verkehrssektor der Zukunft arbeiten.

Ich wünsche Ihnen alles Gute und viel Erfolg für die nächsten 125 Jahre. Bleiben Sie gesund und fahren Sie vorsichtig!



[www.doerrgroup.com](http://www.doerrgroup.com)



**DÖRR GROUP**  
Evelyn & Rainer Dörr

„Wir gratulieren dem Württembergischen Automobilclub herzlich zu seinem 125. Jubiläum. Herzrasen ist unser Motto, ob mit Supersportwagen oder mit unserem Motorsportteam – genau dieses einzigartige Gefühl, das jeder Enthusiast beim Einsteigen verspürt, verbreiten auch unsere Freunde vom WAC mit ihrer Arbeit. In unserem 25. Jubiläumjahr von Dörr Motorsport ein Teil in dieser Jubiläumsausgabe sein zu dürfen, ist eine große Ehre für uns!“



[www.bac-mono.com](http://www.bac-mono.com)



**IAN BRIGGS**  
Design Director/Co-founder

Als WAC-Mitglied und fünfter Autoproduzent des Clubs freue ich mich riesig, dieses unglaubliche 125-jährige Jubiläum zu feiern! Die Geschichte des WAC ist ein Beweis für das reiche Automobilerbe Stuttgarts. Von den Anfängen der Automobilindustrie bis zu den heutigen bahnbrechenden Fortschritten war der WAC immer eine treibende Kraft in unserer leidenschaftlichen Gemeinschaft von Autoliebhabern. Wir erheben ein Glas (oder lassen den Motor an!) auf weitere 125 Jahre, in denen wir die Autokultur feiern und den Geist der offenen Straße in Stuttgart am Leben erhalten!



[www.aramco.com](http://www.aramco.com)



**MATTHIAS BRAUN**  
Aramco, Europa-Repräsentant

Sehr geehrte Mitglieder des WAC,

als langjähriges Mitglied des WAC bin ich begeistert von den zukunftsweisenden Aktivitäten, die der Club unternimmt. In einer Zeit, in der der Umweltschutz im Bereich der Mobilität von entscheidender Bedeutung ist, ist es ermutigend zu sehen, wie der WAC innovative Lösungen vorantreibt. Als Vertreter von Aramco Fuels Research unterstützen wir diese Bestrebungen nachhaltig. Gemeinsam können wir den Weg zu einer umweltfreundlichen Zukunft ebnen.

Mit freundlichen Grüßen,  
Matthias Braun, Aramco, Europa-Repräsentant



[www.GloboCarCare.com](http://www.GloboCarCare.com)



**GLOBO GMBH**  
Prof. Dr. Aleksandar Bjelić, Geschäftsführer

Lieber Württembergischer Automobilclub, als leidenschaftlicher Oldtimer-Enthusiast, Inhaber der weltweit ältesten Fahrzeugpflegemarke und FIVA-Repräsentant darf ich herzlichst zum 125jährigen Jubiläum gratulieren. Der WAC ist in Stuttgart und Baden-Württemberg nicht mehr wegzudenken und mit Stolz können alle Mitglieder auf 125 prägende und herausragende Jahre im Zeichen des Automobils sowie motorsportlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten zurückblicken. Ich wünsche dem WAC und seinen Mitgliedern viele weitere großartige Jahre mit einem aktiven und lebendigen Vereinsleben.

## E-MOBILITÄT – EIN BLICK ZURÜCK NACH VORN



Es ist der 15. April des Jahres 1900: Auf der Weltausstellung in Paris feiert mit dem Lohner-Porsche ein Elektromobil seine Premiere. Ferdinand Porsche hat dafür den Radnabenantrieb konstruiert, beauftragt von der Wagenbaufirma „Jacob Lohner & Co“ aus Wien.

Die beiden Elektromotoren an den Radnaben der Vorderräder leisten jeweils 2,5 PS und werden von Bleiakкумуляtoren mit 80 Volt Spannung versorgt. Bei 35 km/h sind bis zu 50 Kilometer Reichweite möglich. Den höchst effizienten Wirkungsgrad von 83 Prozent erreicht Porsche, indem er auf Riemen, Ketten und Getriebe verzichtet.

Ein Jahr zuvor hat sich der Württembergische Automobil Club (WAC) gegründet. Die Begeisterung für den technologischen Fortschritt, sich ohne Pferd, aber mit deren vervielfachten Stärken

automobil fortzubewegen, treibt die Enthusiasten an. Zehn Jahre später – im Jahr 1909 – heben in Köln 26 Kaufleute den Automobil-Händler-Verband für Rheinland und Westfalen e. V. aus der Taufe mit dem Ziel, „die gesamten Interessen der mit dem Automobilhandel und der mit demselben in Zusammenhang stehenden Branchen zu vereinigen und diese Interessen nach außen und nach innen zu vereinigen und zu vertreten“. Daraus erwächst der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Mit rund 40.000 Betrieben, fast 480.000 Mitarbeitenden und einem Jahresumsatz vom 207 Mrd. Euro ist der Verband heute eine tragende Säule der Automobilwirtschaft und unverzichtbarer Teil der Transformation hin zu alternativen Antriebsarten.

Vor 124 Jahren war der Lohner-Porsche ein technisches Meisterstück. Durchgesetzt hat sich die Elektromobilität damals nicht. Der Verbrenner war Treiber der Massenmotorisierung. Heute steht diese Antriebsart im Fokus der Herausforderungen, die uns der Klimawandel abverlangt. Der Einsatz von Biokraftstoffen oder synthetischen E-Fuels für den Verbrenner-Bestand wäre indes ein wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz. Technologievielfalt muss stärker gefördert werden.

Zurzeit ist jedoch die Richtung hin zur E-Mobilität vorgegeben. Die Hersteller und Importeure folgen den politischen Vorgaben. Doch das ehrgeizige Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 15 Millionen batteriebetriebene E-Fahrzeuge auf unseren Straßen zu sehen, ist in weite Ferne gerückt. Dafür müssten bis dahin pro Jahr zwei Millionen neue E-Autos zugelassen werden. Zurzeit sind es rund 500.000 jährlich.

Die Kundinnen und Kunden sind verunsichert. Dazu hat auch der plötzliche Förderstopp des Umweltbonus beigetragen. Weitere Gründe für die Kaufzurückhaltung sind begrenzte Reichweite, hohe Anschaffungskosten, unausgereifte Infrastruktur, lange Ladezeiten und der Unsicherheitsfaktor Batterie, bezogen auf Haltbarkeit und Gesundheitszustand. Die wirtschaftliche Lage, gestiegene Kosten für Finanzierung und Leasing und die allgemeine Verteuerung bei Neuwagen lassen die Kauflaune sinken.

Jetzt gilt es, neu zu denken. Der Automobilhandel steht bereit, seine Stärke auszuspielen: Kundennähe und Beratungskompetenz. Jeden Arbeitstag betreuen die Spezialisten in den bundesweit 14.300 markengebundenen Autohäusern rund 200.000 Kundinnen und Kunden. E-Fahrzeuge sind besonders erklärungsbedürftig. In der Beratung für ein Elektroauto investieren die Händler im Schnitt 40 Prozent mehr Zeit, um viele Fragen zu beantworten.



Die E-Mobilität ist längst in den Kfz-Werkstätten angekommen Quelle: ProMotor T. Volz

Auch deshalb sind seitens der Politik langfristig stabile und berechenbare Rahmenbedingungen wichtig, gerade auch bei den Steuern. Wer über die Kosten eines E-Autos berät, sollte klare Aussagen treffen können. Jede Kürzung bei der Ladeinfrastruktur wäre fatal. Und die Hersteller müssen sehr schnell viel mehr bezahlbare E-Fahrzeuge liefern. Viele Elektrokunden sind sehr technologieaffin. Zum Elektroauto gehören für sie auch die Photovoltaik-Anlage auf dem Dach und der Speicher in der Garage. Der Automobilhandel kann auch auf diesem Feld beraten und unterstützen. Gezielte Anreize können hier einen Trend setzen. Bidirektionales Laden muss zum Standard werden. Das ist technologisch und regulatorisch noch nicht flächendeckend möglich. Für den weiteren Markthochlauf ist eine langfristige, verlässliche und intelligente Förderkulisse mit dem Dreiklang Steuern – Infrastruktur – Innovationen unabdingbar. Der Automobilhandel steht bereit, die Transformation umzusetzen.

Arne Joswig, Präsident  
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)



Bei E-Autos ist der Beratungsaufwand um 40 Prozent höher Quelle: ProMotor T. Volz



## WIR MACHEN SCHWERES GANZ LEICHT!

Schweres heben, Überbreites transportieren, Güter verkranen und pünktlich anliefern? Dafür ist die Kranlogistik Stuttgart GmbH & Co. KG seit 1982 Ihr kompetenter Partner. Ob es sich um Lieferungen für die Bauindustrie oder das Handwerk handelt, der 25 Meter hohe Maibaum punktgenau verkrant werden muss oder die Materialanlieferung direkt in den fünften Stock gehen soll – alles kein Problem mit den „Möglichmachern“ der Kranlogistik Stuttgart GmbH & Co. KG.

Thomas Lohr und Wolfgang Ziegler bieten mit Ihrem Team als inhabergeführtes Unternehmen ein Leistungsspektrum wie die „Großen“, sind aber als Unternehmen für die Region Stuttgart und Süddeutschland hochflexibel und kundenorientiert. Persönliche Ansprechpartner, individuelle Lösungen, modernes Equipment, Schnelligkeit und faire Konditionen machen sie zu einem attraktiven Logistikdienstleister und Partner.

Top ausgebildete Mitarbeiter mit Service-Qualität, ein moderner und umweltschonender Fuhrpark nach neuestem Stand, der Anspruch an Termintreue, Sicherheit in der Abwicklung und das Preis-Leistungs-Verhältnis stellen sicher, dass auch Ihre Ansprüche vollumfänglich erfüllt werden.

Sie haben eine Aufgabe? Sprechen oder schreiben Sie das Team der „Möglichmacher“ bei der Kranlogistik Stuttgart GmbH & Co. KG an. Ihr Partner für Transporte, Kranlogistik und mehr in Süddeutschland hilft Ihnen gerne weiter!





## DIE DREI BESONDEREN AUTOMOBILE DES ZEPPELIN MUSEUMS



Die unlackierte Aluminiumkarosserie des SHW-Wagens ist ein besonderer Blickfang (Leihgabe Deutsches Museum). © Zeppelin Museum

**Beim Zeppelin Museum denkt man zuerst an die einzigartige Sammlung zur Luftschiffahrt, die Teilrekonstruktion von LZ 129 „Hindenburg“ und die bedeutende Kunstsammlung mit mehr als 4.000 Werken. Aber warum zeigt das Zeppelin Museum Autos? Die Antwort geben die Geschichten dieser Fahrzeuge.**

### Der SHW-Experimentalwagen (1925)

Nach dem Ersten Weltkrieg experimentierten einige Automobilhersteller mit Aluminiumkarosserien. Für die Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen bot das die Chance, ihr Kernkompetenz auf ein neues Geschäftsfeld zu übertragen. Mit Einzelaufhängung, Frontantrieb, Vierradbremse und einem Soden-Vorwahlgetriebe der ZF Friedrichshafen war der SHW-Wagen sehr innovativ. Herausragend war aber die selbsttragende Leichtbau-Karosserie.

Mit nur 700 kg Leermasse erreichte das Fahrzeug mit einem Zweizylinder-Boxermotor von nur 36 PS immerhin 110 km/h. Die Schwäbische Hüttenwerke GmbH (SHW) wollte ab 1924 in Böblin-

gen zuerst Kleinmotoren für die Landwirtschaft produzieren. Der später berühmte Wunibald Kamm und sein Team brachten die Idee dieses Automobils ein. Nach drei Versuchsfahrzeugen wurde das Vorhaben 1926 schon wieder beendet, doch ein Exemplar überlebte. Kamm selbst fuhr es bis 1932, 1937 kam es ins Deutsche Museum und stand in den 1960er Jahren in der Ingenieurschule Aalen. Mitte der 1980er Jahre restaurierte die BMW-Lehrwerkstatt in München das Fahrzeug, dann kam es zurück ins Deutsche Museum. Seit 2023 ist dieses Stück Automo-



Der Gaylord Gladiator 2018 in der Ausstellung „Innovationen! Zukunft als Ziel“ im Zeppelin Museum © Zeppelin Museum, Foto Tretter

bil- und Zeppelingeschichte als Leihgabe des Deutschen Museums ein Blickfang im Zeppelin Museum.

### Der Gaylord Zeppelin (1957)

1956/57 baute die Fahrzeug-Instandsetzung Friedrichshafen (FIF), Nachfolgerin der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, den Luxusportwagen Gaylord Zeppelin im Auftrag der Brüder Jim und Ed Gaylord aus Chicago. Elektrisch verstellbare Fenster und Sitze, Servolenkung oder die Klimaanlage waren in den USA damals nicht unüblich. Sensationell war das elektrische Coupédach. Ein Cadillac-V8-Motor mit rund 6 Liter Hubraum und 309 PS gab dem Wagen eine Geschwindigkeit von 200 km/h.

Von dem gefragten Designer Brooks Stevens stammte das atemberaubende Blechkleid. 1956 entstand bei Spohn Karosseriebau in Ravensburg ein Prototyp, doch diese Geschäftsbeziehung endete im Streit und der Wagen wurde verschrottet. So kam es zu einigen Änderungen und zum Folgeauftrag an die FIF. Eine Serie kam nicht zu Stande, denn der Preis gleich dem von zwei Mercedes 300 SL war schlicht zu hoch. Bis Anfang der 1990 im Eigentum der Familie Gaylord, kaufte nach Jims Tod ein Sammler in Arizona den Wagen. Von ihm erwarb ihn 2017 die Zeppelin GmbH. Seither ist dieses ganz besondere Unikat ein Publikumsmagnet des Zeppelin Museums.

Zeppelin Museum Friedrichshafen  
Dr. Claudia Emmert, Direktorin

Graf Zeppelin, Ehrenmitglied des WAC, brannte für Innovationen, die der Luftfahrt nutzten. Mit dem Benzinmotor schufen Automobilpioniere eine Voraussetzung des Fliegens. Der Zeppelin-Konzern bereicherte nach 1918 auch die Landmobilität. Leichtmetallbau, Aerodynamik und Antriebstechnik lieferten dem Automobilbau neue Impulse und Hugo Eckener bekam eine prägende Rolle in Friedrichshafen. Auf der Straße bevorzugte er einen Maybach „Zeppelin“, Sinnbild für die Qualität der Konzernprodukte. Heute ist Zukunftsfähigkeit die große Herausforderung für die auf Graf Zeppelin zurückgehenden Unternehmen und alle, deren Anliegen die individuelle Mobilität ist. Als Museum der Innovationen begleiten wir die aktuelle Transformation und die Aktivitäten des WAC mit Leidenschaft.



Der sechs Meter lange  
Maybach DS 8 Zeppelin  
© Zeppelin Museum

#### Maybach DS 8 Zeppelin (1938)

Karl Maybach konstruierte im Zeppelin-Konzern Motoren für die Luftschiffe von LZ 9 (1911) bis LZ 127 „Graf Zeppelin“ (1928). Nach 1918 arbeitete die Maybach-Motorenbau GmbH an Benzinmotoren für die Straße und Dieselmotoren für die Schiene. Als die Idee, die Automobilindustrie mit hochwertigen Motoren zu beliefern, kein Erfolg war, bot Maybach ab 1921 komplette Automobile mit Sechs- und Zwölfzylindermotoren an. Wirtschaftlich waren die teuren Fahrzeuge kein Erfolg,

beeindruckend sind sie bis heute. Die 3,6 Tonnen schwere Limousine im Zeppelin Museum treibt ein Zwölfzylinder-V-Motor mit 8 Litern Hubraum und einer Leistung von 200 PS an, der ihr eine Geschwindigkeit von 175 km/h ermöglicht. Von Maybach kam das Chassis, während Spezialfirmen die Karosserien anfertigten, in diesem Fall Spohn in Ravensburg. Der DS 8 im Zeppelin Museum ist der einzige dieses Typs im nicht restaurierten Originalzustand. 1939 an einen Schweizer Importeur geliefert, tauchte er 1952 in New Jersey wieder auf. Über mehrere Stationen in den USA kam der „Zeppelin“ 1968 in die Harrahs Collection in Reno/Nevada, aus der ihn 1983 ein deutscher Sammler erwarb. 1996 kaufte der Freundeskreis zur Förderung des Zeppelin Museums e.V. dieses faszinierende Automobil für das Zeppelin Museum.

Carola Daimler  
CARS

[www.carola-daimler.de](http://www.carola-daimler.de)



#### CAROLA DAIMLER Carola Daimler Cars

Zum 125. Jubiläum möchte ich Ihnen als Urenkelin von Gottlieb Daimler, des Mitbegründers des WAC, meine herzlichsten Glückwünsche aussprechen. Die Teilhabe an der Gründung des WAC durch meinen Urgroßvater Gottlieb Daimler ist ein historisches Erbe, das den Verein zu Recht stolz erfüllt.

Seine visionäre Begabung hat bei der Gründung des WAC den Grundstein für eine bemerkenswerte Tradition dieses Clubs gelegt. Möge der WAC weiterhin Menschen mit der Begeisterung für das Automobil und seiner Geschichte zusammenbringen und inspirieren. Ich wünsche Ihnen von Herzen ein erinnerungsreiches Jubiläum und viele weitere erfolgreiche Jahre.  
Ihre Carola Daimler

MAC  
MUSEUM  
ART & CARS  
SINGEN

[www.museum-art-cars.com](http://www.museum-art-cars.com)



#### MAC MUSEUM Vorstand G.& H. Maier Stiftung

Das MAC Museum Art & Cars gratuliert dem deutschen Automobilclub WAC zu seinem 125 jährigen Jubiläum. Damals hatten sich die Gründungsmittglieder wie Daimler und Bosch zusammengefunden, um das Automobil in der Bevölkerung publik zu machen. Mit viel Enthusiasmus haben sie für die Verbreitung der Mobilität gekämpft und geworben. Das Ergebnis der Bemühungen war eine bisher nicht gekannte große Freiheit der nachfolgenden Generationen. Das Automobil wurde zur wirtschaftlichen Triebfeder des 20. Jahrhundert.

Heute steht das Automobil einem dem Klimawandel geschuldeten Veränderungsprozess gegenüber. Aktuell zeigt sich bereits, dass nicht nur die Elektrizität die Zukunftsprobleme lösen wird, sondern die Systemoffenheit wird der Schlüssel zum Erfolg sein. Mit Rückblick auf die grandiose und erfolgreiche Vergangenheit des Clubs wünschen wir dem WAC für die großen Veränderungen in der Zukunft weiter viel Erfolg und Freude am Clubleben, sowie beim gesellschaftlichen Engagement.

Mit automobilen Grüßen  
Gabriela Unbehaun Maier  
Vorstand G.& H. Maier Stiftung

## AGENTUR FÜR DESIGN & ENGINEERING



### Wir erwecken Technik zum Leben

Sie möchten ein neues Produkt entwickeln oder ein Bestehendes verbessern? Söhngen-Design verfügt über ein hohes **technisches Verständnis** sowie die notwendigen Softwaretools, um gemeinsam mit Ihnen brillante Ideen in **innovative Produkte** für die Märkte der Zukunft umzusetzen. Söhngen-Design bietet die Entwicklung und Konstruktion von Karosserien im Fahrzeugbau oder Industriegütern, mechanischen Systemlösungen und ergonomischen Produkten an. Unsere Kunden profitieren von unserer Kompetenz, Herausforderungen zeitnah und bedarfsgerecht zu bewältigen. Auf unsere langjährige Erfahrung im Engineering vertrauen u.a. Sportwagen-Hersteller und Weltmarktführer im Bereich der Wintersport Pistenpräparation.



## VOM DIENSTLEISTER ZU EINEM VERTIKAL INTEGRIERTEN UNTERNEHMEN

Die CYRREVO GmbH ist ein junges Unternehmen, gegründet von Elmar Mack und Michael Söhngen mit der Vision, Erlebnis & Funktion in Möbeln zu integrieren. Der CYRREVO Sportwagen rundet die Marketingkampagne ab. Das Design und Engineering kommt von Söhngen-Design. Basierend auf einem Aluminium-Chassis, erinnert die Karosserieform an die prägnante Keilform aus den 70er Jahren. Vernetzen Sie sich gerne mit uns und bleiben Sie gespannt.



PHOTOGRAPHY + DESIGN

# RENÉ STAUD



### Ju 52 meets 356

Die revolutionäre Form des Porsche 356 folgte den Regeln der Aerodynamik und so entstand auch die Ju 52, die 1939 bei Junkers gebaut und als eines der letzten Shootings mit dem BMW Sternmotor Typ 132 auf dem Flughafen Dübendorf posiert. Den 1951 gebauten Porsche 356 (pre-A) Coupé werden wir noch öfters sehen, immerhin ist er seit 1956 im Besitz der Familie Krüger-Küchler, die Ju 52 gibt's künftig nur noch mit dem Pratt & Whitney Wasp-Sternmotor.

[www.renestaud.com](http://www.renestaud.com)

## LAURENTS HÖRR: EIN VORBILD IM MOTORSPORT



Der Motorsport ist eine faszinierende Welt voller Spannung, Geschwindigkeit und Herausforderungen. Doch um in dieser Welt erfolgreich zu sein, braucht es mehr als nur Talent. Es braucht auch Ehrgeiz, Fleiß, Strategie und Leidenschaft. All diese Eigenschaften vereint unser WAC-Mitglied Laurents Hörr. Der 26-jährige Rennfahrer aus Stuttgart hat sich mit seiner beeindruckenden Karriere international als Vorbild und Sympathieträger etabliert.

Laurents hat schon früh seine Liebe zum Motorsport entdeckt und mit der Unterstützung seiner Familie, einem Team von beratenden Freunden und seinen langjährigen Sponsoren seinen Traum konsequent verfolgt.

### Die ersten Pokale

Alles begann im zarten Alter von 5 Jahren, als Laurents zum ersten Mal in einem Kart saß. Dies am Rande von Motorsport-Veranstaltungen, an denen sein Vater Oliver Dutt als Fahrer und Teamchef aktiv war, z. B. in den ADAC GT Masters. Nach vielen Rennerfolgen in der Bambiniklasse stand 2012 für Laurents dann der Wechsel in die X30-Juniorenklasse an, wo er sich schnell etablieren konnte und viele Rennen als Sieger beendete. In der Saison 2013 gewann er den ADAC-Bundesendlauf und erreichte bei der Europameisterschaft, als bester Deutscher, den zehnten Platz.

Schon ein Jahr später erfolgte dann der Umstieg in den automobilen Rennsport – und dies gleich international. In der Formel Renault 1.6 belegte Laurents, wiederum als bester Deutscher, einmal Platz neun und einmal Platz fünf. 2015 folgte ein weiteres Jahr in der Formel 1.6 Nordic in Schweden, welches das Stuttgarter Ausnahmetalent dann



mit zahlreichen Podestplätzen und einem Sieg abschloss. In der Saison 2016 stieg Laurents Hörr in die Formel Renault 2.0 NEC ein, eine professionelle Rennserie in der auch heutige F1-Piloten wie Valtteri Bottas, Carlos Sainz junior, Esteban Ocon und Lando Norris aktiv waren. Im Formel Renault 2.0-Renner gelang Laurents dann 2017 ein spektakulärer Dreifachsieg in Barcelona und am Ende der Vizemeister-Titel in der V de V Sports Series.

### Shooting Star im Prototypen-Sport

Goldrichtig war seine strategische Entscheidung, 2018 in den Langstreckensport mit Le Mans-Prototypen (LMP) einzusteigen. Damit hat er nicht nur seinen Weitblick bewiesen, sondern auch seinen Mut, sich neuen Herausforderungen zu stellen. Der Langstreckensport ist eine der anspruchsvollsten und prestigeträchtigsten Disziplinen im Motorsport. Hier treten die besten Fahrer und Teams der Welt in spektakulären Rennen an, die mehrere Stunden oder sogar 24 Stunden dauern können. Hier zählt nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Ausdauer, die Zuverlässigkeit und die Teamarbeit. Und genau in diesem anspruchsvollen Umfeld hat Laurents ganz schnell sein enormes Potenzial gezeigt. Dies indem er sich in der LMP3-Klasse gleich im zweiten Jahr den Meistertitel im Mische-

lin Le Mans Cup gesichert und diesen 2020 auch noch verteidigt hat. Ganz seinem Motto „faster to the top“ folgend, gelang es Laurents dann 2021 bei seinem Debut in der European Le Mans Series (ELMS) auch hier den Titel – den Europameistertitel – zu sichern. Einen großen Traum konnte sich Laurents schon 2022 erfüllen: den Start bei den 24h von Le Mans, wo er mit seinem Team auf Anhieb in der Kategorie LMP2 Pro/Am das Podium erreichte. Nicht minder bemerkenswert war das Resultat bei seinem zweiten Auftritt an der Sarthe, als er 2023 in einem reinen LMP2-Profitteam mit Platz 6 bester Deutscher im gesamten Feld war.

Durch seine drei Meisterschaften in Folge, zahlreiche Pole Positions, Laufsiege und Streckenrekorde hat sich Laurents Hörr einen wohlklingenden Namen in der internationalen Motorsportszene gemacht und die Aufmerksamkeit vieler renommierter Marken und Teams geweckt.

### Langstreckensport im Aufschwung

Im Prototypen-Bereich herrscht ein regelrechter Boom, denn viele bekannte Marken wie Porsche, Lamborghini, Ferrari, BMW, Peugeot, Toyota, Aston Martin, Cadillac und Acura (Honda) inves-

tieren hier gerade in neue Programme. Sie wollen alle teilhaben an der World Endurance Championship (WEC), der höchsten Klasse des Langstreckensports, die auch das legendäre 24h-Rennen von Le Mans beinhaltet. Laurents hat es geschafft, sich in diesem Umfeld eine hervorragende Ausgangsposition für einen Werksvertrag zu schaffen – sein nächstes großes Ziel. Er will sich mit den besten Fahrern der Welt messen und die Meisterschaft in der Hypercar-Klasse, der höchsten Prototypen-Klasse, gewinnen. Und natürlich träumt er auch davon, eines Tages die 24h von Le Mans zu gewinnen, das berühmteste und härteste Rennen der Welt – mit über 110 Mio. Zuschauern weltweit.

### Weltweit gefragt

Im aktuellen Jahr ist der Kalender des jungen Stuttgarter Prototypen-Spezialisten gut gefüllt. Nach seiner ersten kompletten LMP2-Saison in der European Le Mans Series (ELMS) 2023 und der zweiten Teilnahme bei den 24 Stunden von Le Mans, ist für 2024 die Wiederholung dieser Beteiligungen geplant. Darüber hinaus startet Laurents Hörr auch bei den Asian Le Mans Series, den Prototype Winter Series und in der IMSA WeatherTech SportsCar Championship.



### Mehr als nur Sport

Laurents Hörer ist nicht nur ein außergewöhnlich talentierter Rennfahrer, sondern auch ein eloquenter Redner. Er fasziniert sein Publikum mit seiner Leidenschaft für den Motorsport und mit seiner außergewöhnlichen Erfolgsgeschichte. Er ist ein glaubwürdiger Markenbotschafter und Sympathieträger für jedes Unternehmen, das mit ihm zusammenarbeitet. Seine authentische Art und sein unermüdlicher Einsatz spiegeln die Kernwerte eines Unternehmens wider und machen ihn zu einem idealen Partner für Kooperationen und Sponsoring. Dies auch, weil Laurents unterdessen ein großes Business-Netzwerk aufgebaut hat, von dessen Kontakten alle seine Partner profitieren können.

Neben seinen eigenen Zielen und Erfolgen ist es Laurents ein Anliegen, sein Wissen auch weiterzugeben. Als Fahrercoach unterstützt er andere ambitionierte Rennfahrer bei ihrer Entwicklung. Bereits 2015 gründete der damals 18-Jährige Laurents sein eigenes Kartteam Dutt Motorsport, in welchem er seitdem jungen Fahrern seine Erfahrung weitergibt. Schwerpunkt seiner Tätigkeiten im Team sind die Organisation der Veranstaltungen, deren Durchführung, die Wartung der Rennkarts und die Betreuung sowie das Coaching der Nachwuchsfahrer. Auf diese Weise gibt er etwas zurück und fördert den Nachwuchs.

Laurents Hörer ist ein Vorbild im Motorsport. Er zeigt, dass man mit Ehrgeiz, Fleiß, Strategie und Leidenschaft seine Träume verwirklichen kann. Er zeigt, dass der Motorsport eine Zukunft hat, die spannend, innovativ und nachhaltig ist. Er zeigt, dass der Motorsport mehr ist als nur ein Sport. Er ist eine Lebenseinstellung.



IMMER WENN ES UM IHRE MASSGESCHNEIDERTE LOGISTIK GEHT,

BRENNEN WIR FÜR SIE UND HOLEN DIE KOHLEN FÜR SIE AUS DEM FEUER

WENN DIE STUNDE EIN VERMÖGEN KOSTET, KOMMT ES AUF DIE SEKUNDE AN...



C02  
NEUTRALE  
TRANSPORTE  
**SMS**



AUS DER REGION - FÜR DIE REGION



## DIE OFFIZIN SCHEUFELE – TRADITION SEIT 1808

Die Offizin Scheufele GmbH & Co. KG in Stuttgart ist ein renommiertes Druck- und Medienunternehmen mit einer langen Tradition. Bereits im Jahr 1808 gegründet, damals noch als handwerklicher Druckereibetrieb unter einem anderen Namen, hat sich das Unternehmen im Laufe der Zeit zu einem hochmodernen Unternehmen entwickelt.



Mit über 200 Jahren Erfahrung und einem klaren Fokus auf Qualität und Innovation hat die Offizin Scheufele einen festen Platz in der Geschichte Stuttgarts eingenommen.

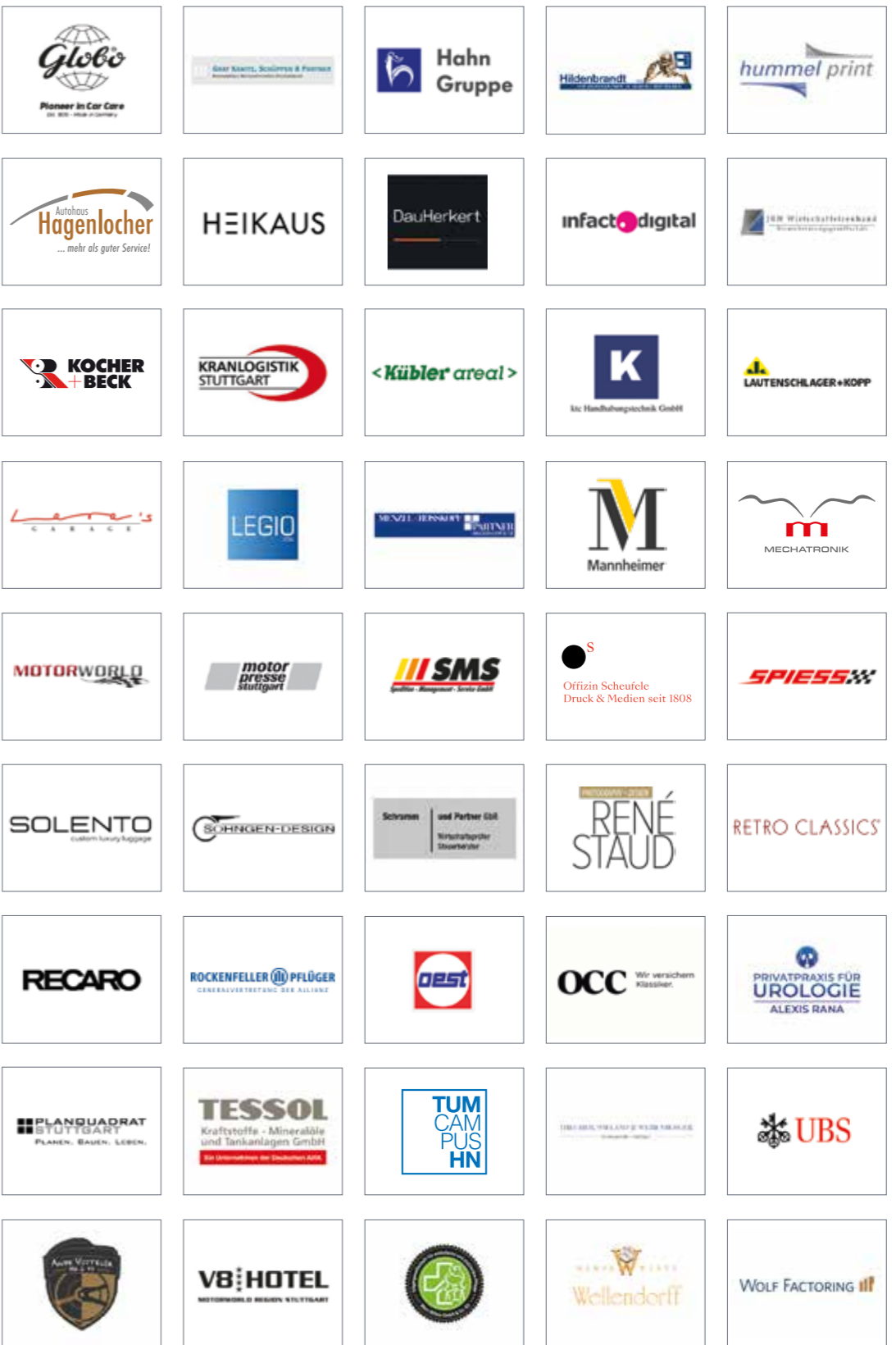
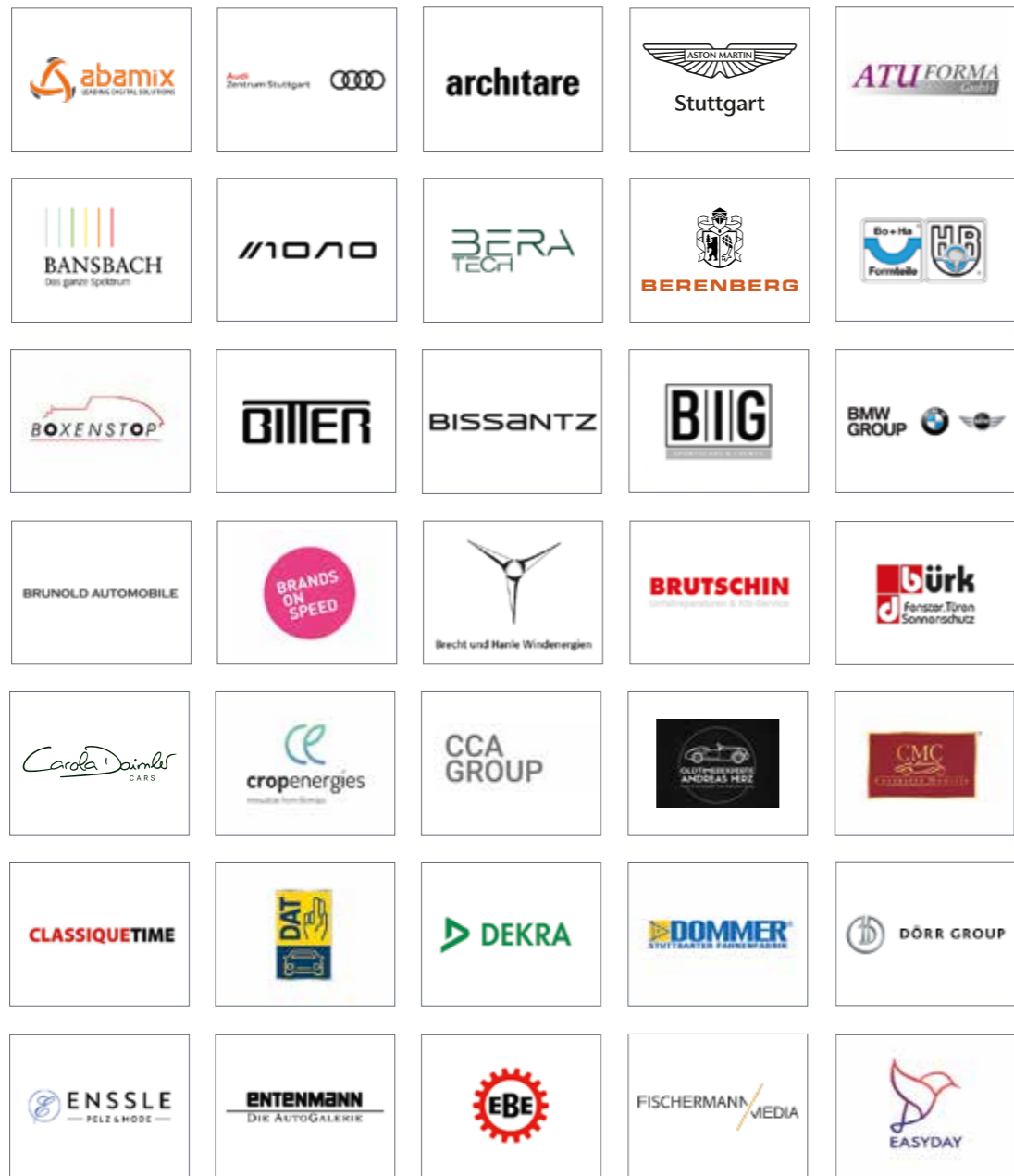
Die historischen Meilensteine, die die Entwicklung der Offizin Scheufele geprägt haben, zeugen von einem kontinuierlichen Streben nach Exzellenz und Fortschritt. Sie hat bereits Werke für hochrangige Kunden wie die Queen von Großbritannien oder den Vatikan produziert. Viele ihrer Erzeugnisse wurden schon als „schönste Bücher Deutschlands“ ausgezeichnet oder in Einzelfällen sogar in der Sammlung des MoMA aufgenommen.



Das Unternehmen verbindet Tradition mit Innovation und bietet ein vollständiges Dienstleistungspaket von Satz über Druck und Weiterverarbeitung bis hin zum weltweiten Versand der hergestellten Produkte. Eine breite Palette an Drucksachen, von einfachen Visitenkarten über Prospekte, und Magazine, bis hin zu hochwertigen Kunstdrucken oder ausgefallenen Büchern bekommen Sie hier komplett aus einer Hand. Die Offizin Scheufele zeichnet sich durch ihre langjährige Erfahrung, ihre Innovationskraft

und ihre Vielfalt an Druckprodukten aus. Mit modernsten Drucktechnologien und einem engagierten Team von Fachleuten setzt das Unternehmen Maßstäbe in der Branche und überzeugt durch höchste Qualitätsstandards. Sie ist ein Symbol für Tradition, Qualität und Beständigkeit in der Druck- und Medienbranche Stuttgarts.

Die Zusammenarbeit mit dem württembergischen Automobilclub ist für die Offizin Scheufele von großer Bedeutung. Gemeinsam teilen sie die Werte von Tradition, Innovation und Qualität, die das Fundament ihrer Partnerschaft bilden. Gerade deshalb freut es uns von der Offizin Scheufele sehr dem WAC heute zum 125-jährigen Bestehen gratulieren zu dürfen!





**Herausgeber:**

Württembergischer Automobil Club e.V.  
Mörikestraße 30, 70178 Stuttgart  
+49 711 608341  
www.derWAC.com

**Realisation:**

In.Fact. GmbH, Konzeption und Umsetzung: Benjamin Köder, Kathrin Liuzzi, Anja Matt  
www.infact.digital

**Texte WAC:**

Dr. Franz-Peter Hudek, Mathias Seidler, Jürgen Preuß

**Texte und Fotos:**

Copyright bei den Presseabteilungen der Firmenmitglieder  
Benjamin Köder, Rollendes Museum

**Lektorat:**

Cordula Schlichtig-Seidler

**Druck:**

Offizin Scheufele  
www.scheufele.de

**Auflage 1.000 Exemplare**

Wir bedanken uns bei den Unterstützern unseres WAC-Jubiläumsbandes sehr herzlich. Ohne Euch wäre dieses Werk nicht möglich gewesen. Wir bedanken uns besonders bei den Autoren der Artikel für ihren persönlichen und fachlichen Einsatz.





Württembergischer Automobil Club e. V.  
Mörikestraße 30, D-70178 Stuttgart  
+49 711 608341 · [www.derWAC.com](http://www.derWAC.com)