



# Ostalgie

Der Freistaat Sachsen in der BRD ist ein wunderschönes und facettenreiches Land, das weiß auch die Motor Presse Stuttgart als Veranstalter der „Sachsen Classic 2021“. 2020 wurde die 18. Auflage wegen der Corona-Pandemie abgesagt und auf den 19.–21. August 2021 verschoben. Selbstverständlich mit umfangreichem Covid-Konzept.

Text: Christian Sandler Photos: Norbert Griesmayr (diese Doppelseite), Christian Sandler



**Tag 1: Donnerstag, 19. August** 170 Ikonen der Automobilgeschichte wie Horch, Facel Vega, Bentley oder Porsche der Baujahre 1926–2001 und etwa 25 Einspurige fanden sich am „Platz der Völkerfreundschaft“ in Zwickau zur 3-Tages-Tour ein. Auch Rallye-Legende Christian Geistdörfer war auf einem 911er mit von der Partie. Die Mopeds und Motorräder waren allerdings nur am ersten Tag für eine kleine Runde dabei. Mittags ging es mit der ersten Etappe los – „Sachsenring“ über 110 km, über die Kart-Arena in Mülsen zur steilen Wand von Meerane. Dieses Straßenstück hat es in sich, etwa 250 Meter lang, 13 % Steigung, und weil es so lustig ist mit Kopfsteinpflaster ausgelegt, im ehemaligen Osten noch vielfach vorhanden. Mit dem Oldie kein Problem, aber früher gab es hier Rad-Straßenrennen. Die Steilheit erinnert irgendwie an die Straßen von San Francisco und man hat das Gefühl, dass Michael Douglas jeden Moment mit dem Ford LTD um die Ecke biegt. Die Route führte weiter zum Sachsenring, wo eine Gleichmäßigkeitsprüfung stattfand. Übrigens eine interessante Strecke mit ordentlichen Höhenunterschieden, die nicht umsonst als kleiner Nürburgring bezeichnet wird. Ab geht's, vorbei an zahlreichen begeisterten Zuschauern direkt ins Volkswagenwerk von Zwickau. Bei der Werkseinfahrt wurde man zum Tragen eines Mundschutzes aufgefordert. Etwas eigenartig für die Teilnehmer, da sitzen Fahrer und sein Co tagelang ohne dem Tuch im Auto nebeneinander

und dann für ein paar Minuten Maskerade, aber egal, wir fanden es lustig. Ziel war am späten Nachmittag wieder Zwickau, wo am Abend im August-Horch-Museum zum feinen Diner geladen wurde. Dieses Museum befindet sich an der historischen Geburtsstätte von Audi. In den ehemaligen Produktionshallen wurden später auch DKW und Trabant gefertigt. Tolles Museum, in dem man auf 115 Jahre Zwickauer Automobilbau, mit viel Liebe zum Detail, blicken kann.

**Tag 2: Freitag, 20. August** Der Start, zeitig am Morgen, fand wieder am „Platz der Völkerfreundschaft“ statt. Die zweite Etappe hieß „Welterbe Montanregion Erzgebirge“ und führte über 254 km, entlang der tschechischen Grenze nach Dresden. Vormittags kurvte man durch charmante Dörfer bergauf bergab nach Jöhstadt, wo man die pfuchenden Dampflokomotiven der alten Preßnitzalbahn bewundern konnte. Zur Mittagsrast ging es hinauf auf eine der höchsten Erhebungen im Erzgebirge. Der Schwarzenberg kann eine schwindelerregende Höhe von 787 m aufweisen, der Ausblick auf Mittelsachsen mit seinen Stauseen, malerischen Dörfern und sanften Hügeln bis nach Tschechien lohnt sich. Nach dem automobilen Abstieg führte uns die Route durch romantische Täler der ehemaligen Bergbauregion zum Eiskanal nach Altenberg. Eine Bob-, Skeleton- und Rodelbahn, die während der DDR Zeiten von der SED gebaut wurde. Auf der 1400 m langen Bahn werden Höchstge-





Fritz Lehensteiner im Gespräch mit Christian Geistdörfer



V. li. n. r.: Fritz Lehensteiner, Wolfgang Kießling, Ferdinand Baumgartner, Norbert Griesmayr, Ursula und Thomas Noth



Links: Rally Trabant aus der ehemaligen DDR



Rallye Paris Dakar Porsche von Ernie Els und „Hingucker“ Salzburgkäfer

schwindigkeiten bis zu 140 km/h erreicht und wir krochen mit unseren Oldtimern am Begleitweg im Schneckentempo runter. Vorbei an den ehemaligen Bergbauanlagen näherten wir uns gegen Abend der sächsischen Hauptstadt Dresden. Der Zieleinlauf war vor dem internationalen Congress Center, nebst dem stilvollen Maritim Hotel direkt an der Elbe.

Dresden hatte im Verlauf seiner wechselvollen Geschichte einiges durchgemacht. Kurfürst August der Starke sorgte im 18. Jahrhundert für einen ungebremsten Aufstieg des einstigen „Kaffs“ an der Elbe. Die Stadt entwickelte sich zu einer ansehnlichen Metropole, bis zu den grauenhaften Bombenangriffen Anfang 1945, die Dresden in Schutt und Asche zerbombten. Langsam erwachte die Stadt wieder in den 1950er-Jahren, dann folgte die Ära der DDR und mit der „Wende“ ging es dann steil bergauf. Dresden hat viel mehr zu bieten, als die berühmte Semper-Oper, den Zwinger, die neu

aufgebaute Frauenkirche oder das blaue Wunder (keine Pille), eine Stahlbrücke aus dem Jahre 1893. Das Dresden lebenswert ist, wussten auch schon Karl May, Terence Hill, Erich Kästner oder Melitta Bentz, erraten, die Dame, die den Kaffeefilter erfand. Wen wundert's, bei Köstlichkeiten à la Dresdner Christstollen, Eierschecke oder Quarkkeulchen. Die Marken Odol, HB oder Teekanne haben ebenfalls ihre Wurzeln in der sächsischen Hauptstadt.

**Tag 3: Samstag, 21. August** Zeitig in der Früh nahmen die Teilnehmer Aufstellung für die dritte Etappe „120 Jahre Skoda Motorsport“ über 321 km. Die Tagestour führte in die nördlichste Ecke von Tschechien, vorbei an zahlreichen herrschaftlichen Burgen und Schlössern durch eine grandiose Landschaft. Zu Kaiser Franz Josephs Zeiten gehörte dieser Teil noch zur Monarchie, hieß Nordböhmen und war durch die Textilindustrie geprägt. Die Route führte uns durch



## Unser Auto ...



... ist eine originalgetreue Nachbildung der berühmten „Salzburgkäfer“. Diese Rallyeautos, gebaut in der Salzburger Alpenstraße, haben zwischen 1971 und 1974 mit ihren 125 PS die Rallyewelt besonders auf losem Untergrund aufgemischt.

Rechts: Skoda-Rennwagen  
1100 OHC Roadster



Flott dabei – Josef Panis und Anja Schiemann

Krasna Lipa, früher Schönlinde, die Geburtsstadt des unvergessenen Rennfahrers Gerhard Mitter. Mittags dann der Höhepunkt des Tages, Werksbesuch bei Skoda inklusive Durchfahrt der ganzen Kolonne durch eines der Presswerke. In Mlada Boleslav, früher Jungbunzlau, steht das zweitgrößte Automobilwerk Europas. Schon 1895 wurden hier von Laurin und Klement die ersten Fahrzeuge produziert. Skoda war bei dieser Rallye werksseitig mit einigen historischen Fahrzeugen vertreten, unter anderem mit Skoda 1100 OHC Roadster, ein filigraner Rennwagen aus dem Jahre 1957. Über die „Sächsische Schweiz“ und Bad Schandau ging es wieder retour zum Congress Center in Dresden, wo am Abend auch die elegante Schlussfeier samt Siegerehrung stattfand.

**Eigentlich waren alle Sieger** Aber weil es halt so ist, wie es ist, muss es eine Rangordnung geben. Gewonnen haben Markus Hendel/Christoph Herbrig aus Pirna mit einer traumhaft schönen Chevy Corvette C2 aus dem Jahre 1963. Wie schlugen sich die Österreicher? Aus Wien reisten Dr. Norbert Griesmayr und Ferdinand Baumgartner an, sie belegten mit einem Mercedes-Benz 220 S, Baujahr 1959, den fünften Gesamtrang – chapeau! Das bedeutet auch Sieg in der Klasse 3 (1947–1961). Baumeister und Rallyeprofi Josef Panis aus Wiener Neustadt belegte mit Copilotin Anja Schiemann Rang 20 mit einem BMW 328 aus dem Jahre 1938. Das bedeutet auch Sieg in der Klasse 2 (1931–1946). Friedrich Lehensteiner und der Autor dieser Zeilen erreichten den Gesamtrang 113 mit einem Salzburg Rallye Käfer 1303 S aus dem Jahre 1972. Erwähnenswert ist auch Platz Platz 64 der Gesamtwertung. Jens Seidel und Silke Haller aus Radebeul erzielten diesen Rang mit einem 95 Jahre alten Buick Standard Six inmitten der Fahrzeuge aus den 60er- und 70er-Jahren. 🏎️