

ASC-Classic-Gala Schwetzingen 18. Internationaler Concours d'Elegance



Ein 20mm F1,4 auf Art-Niveau.
Das ultimative Objektiv für die Automobilfotografie.

A Art

20mm F1.4 DG DN NEW

Exklusiv für spiegellose Kameras | Kompatibel mit Vollformat Kameras

inkl. tulpenförmiger Gegenlichtblende (LH878-04),
Filterschablone (GP-21) und Köcher
Erhältlich mit L-Mount und Sony E-Mount

*L-Mount ist ein eingetragenes Markenzeichen der
Leica Camera AG



Liebe Gäste, liebe Freunde des Automobils von nah und fern,

zur mittlerweile 18. Auflage des Internationalen Concours d'Élégance „Classic-Gala Schwetzingen“ heiße ich Sie herzlich willkommen. Vom 2. bis 4. September bietet sich vor der einzigartigen Kulisse unseres barocken Schlosses wieder die Möglichkeit, sich auf eine interessante Zeitreise durch die Automobilgeschichte der vergangenen Jahrzehnte zu begeben.

Schmuckstücke und Raritäten aus rund hundert Jahren Auto-

mobilgeschichte geben sich im Schlossgarten ein Stelldichein. Edle Karossen, glänzender Lack und blitzendes Chrom lassen die Herzen der Oldtimerfans höherschlagen. Nicht nur bei Oldtimer-Freunden hat sich die Classic-Gala zu einem festen Termin im Jahreskalender entwickelt. Auch die Stadt Schwetzingen freut sich in 2022 wieder darauf, Gastgeberin für diese außergewöhnliche Automobilschau zu sein.

Mit der Präsentation von vier Modellen der neuen Luxus-Automarke Genesis ist aber auch für Fans der Elektromobilität etwas geboten. Hier schlägt sich die Brücke zur zeitgleich stattfindenden 7. ECOMobil-Gala auf dem Schlossplatz. Dort präsentieren Hersteller die neuesten Antriebstechniken und Fortbewegungsmittel – vom Elektro- oder Wasserstoffauto über E-Bikes und E-Lastenräder bis hin zum E-Scooter.

Ob Liebhaber automobiler Klassiker oder Freund nachhaltiger Fortbewegung: Genießen Sie ein spannendes und abwechslungsreiches Wochenende rund um das Thema Mobilität!

Ich freue mich auf Ihren Besuch in Schwetzingen und grüße Sie ganz herzlich,

Ihr

Dr. René Pötl

Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen

- 4 Grußworte
- 8 Willkommen
- 10 Schwetzingen
- 11 Schlossgarten
- 12 Highlights
- 14 Röhr Automobile
- 20 Württembergische Versicherung
- 22 Mercedes 300 SL und BMW 507
- 23 10 Jahre USCCC
- 24 120 Jahre Cadillac
- 30 Best of Show
- 31 Mercedes-Benz Museum
- 32 60 Jahre ACV
- 34 110 Jahre Carrozzeria Bertone
- 36 SIGMA Objektive
- 37 Lotus Cars
- 38 Technik-Museen
- 40 baier & michels
- 42 7. ECOMobil-Gala
- 46 NSU im Rennsport
- 48 Mercedes-Benz SSKL Avus
- 49 70 Jahre Mercedes-Benz SL
- 50 Kunstausstellung
- 52 Fahrzeugkatalog
- 80 MicroConcours
- 82 Teilnehmerliste
- 88 Programmübersicht
- 90 Jury
- 91 Partner und Sponsoren
- 92 Lageplan
- 94 Ausblick 2023



Sehr geehrte Besucherinnen und Besucher,
liebe Gäste der Classic-Gala,

das traditionsreiche Event „Internationale Concours d’Elegance“ findet in diesem Jahr bereits zum 18. Mal statt. Wir freuen uns, dass die Classic-Gala unseren Besucherinnen und Besuchern auch 2022 im barocken Garten der einstigen kurfürstlichen Sommerresidenz mehr als 160 Edelkarosserien aus über 100 Jahren präsentiert. Es ist ein Highlight im Veranstaltungskalender der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg und eine seltene Gelegenheit für unsere Gäste, die wunderschönen Wagen zu bewundern und sich mit ihnen zu fotografieren.

2022 heißt das Themenjahr der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg „Liebe, Lust, Leidenschaft. Leben in Schlössern und Klöstern“.

Die 14 teilnehmenden Monumente, wie Schloss Heidelberg oder Kloster Wiblingen, entführen mit zahlreichen Veranstaltungen in eine Welt voller Schönheit und zeigen die unterschiedlichen Facetten der Liebe und der Leidenschaft. Dazu gehört auch die Sammelleidenschaft: Die Herrscherinnen und Herrscher sammelten mit Vorliebe Kostbarkeiten: Naturalien, Porzellane, Kunstwerke und vieles mehr. Die verschiedenen Kabinette in den Monumenten der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg legen darüber ein beredtes Zeugnis ab. Das hat sich im Laufe der Jahrhunderte nicht geändert. Auch wir lieben schöne Dinge und möchten uns mit ihnen umgeben. Viele von uns erfreuen sich an eleganten Automobilen und Oldtimern. Dank der „Concours d’Elegance“ kann man im Schlossgarten Schwetzingen diese Leidenschaft für edle und seltene Automarken ausleben.

Das Gartenparadies von Schwetzingen mit seinen Wasserspielen, den beeindruckenden Skulpturen und den raffinierten Architekturen gilt als ein Meisterwerk in Europa. In diesem Jahr erhielt der einstige Sehnsuchtsort von Kurfürst Carl Theodor zudem den ersten Preis des European Garden Award 2022 in der Kategorie „Management or Development of a Historic Park or Garden“. Die renommierte Auszeichnung ist uns ein Ansporn und Lob für das tägliche Wirken unserer Schlossgärtnerinnen und Schlossgärtner.

Unermüdlich ist auch der Einsatz des Veranstalters Johannes Hübner. Dank ihm können wir jedes Jahr den Concours d’Elegance im Schlossgarten Schwetzingen erleben. Dem Team der Classic-Gala wünschen wir einen glänzenden Erfolg.

Herzlichst Ihr

Michael Hörmann

Manuel Liehr (komm.)

Geschäftsführer der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg



Liebe Freundinnen und Freunde der
Classic-Gala Schwetzingen,

erneut lädt uns der wunderschöne Barockgarten des Schwetzingener Schlosses anlässlich der Classic-Gala zum Staunen und Fachsimpeln über die Vielfalt der teilnehmenden historischen Fahrzeuge ein. Ihr Design, die Technik, der Sound, das Fahrgefühl, ihre kulturelle Bedeutung als Zeugen vergangener Jahrzehnte sind für die Freundinnen und Freunde von Oldtimern und Youngtimern nur einige von vielen guten Gründen, für diese besonderen Fahrzeuge zu schwärmen.

Die Württembergische Versicherung teilt diese Begeisterung seit vielen Jahren. Umso mehr freue ich mich, dass wir auch in diesem Jahr als Premium-Partner der Classic-Gala diese renommierte und beliebte Veranstaltung begleiten und unterstützen.

Als Anbieter der bewährten Spezialversicherung „Best for Cars“ für Oldtimer und Youngtimer verfügt die Württembergische neben ihrer Leidenschaft für historische Automobile auch über fundierte Kenntnisse und langjährige Erfahrung. Sie ist am Puls der Zeit, über die neuesten Trends in diesem Bereich immer bestens informiert und – vor allem – nah an ihren Versicherten. Deren Bedürfnisse in Sachen Versicherungsschutz nimmt die Württembergische ernst und setzt sie in der Produktgestaltung um.

So ist die Classic Gala für die Württembergische auch hinsichtlich des Austauschs mit Kundinnen und Kunden, Oldtimerbesitzerinnen und Oldtimerbesitzern sowie Fachleuten aus der Branche eine wichtige Veranstaltung. Hier kann sie vor Ort zeigen, was sie kann: Mit Rat und Tat für ihre Kundinnen und Kunden da sein.

Im Namen der Württembergischen Versicherung wünsche ich allen Freundinnen und Freunden von Oldtimern und Youngtimern schöne, erlebnisreiche und unterhaltsame Stunden in Schwetzingen.

Mit den besten Grüßen Ihr

Dr. Per-Johan Horgby
Vorstand Württembergische Versicherung AG



Liebe Oldtimer-Freundinnen, liebe Oldtimer-Freunde,
 der Allgemeine Schnauferl-Club Deutschland e.V. (ASC-D) begrüßt Sie alle sehr herzlich zu der 18. Auflage der ASC-Classic-Gala in der großzügigen Anlage des Schwetzingen Schlosses. Auch in diesem Jahr hat Johannes Hübner als Gründer und Veranstalter dieses Internationalen Concourse d'Elegance wieder eine beeindruckende Vielfalt an schönen, interessanten, ausgefallenen und auch einmaligen automobilen Raritäten nach Schwetzingen geholt. Dazu gehören beispielsweise die fast schon vergessenen Fahrzeuge der Marke Röhr, die bis Kriegsbeginn produziert wurden und dann vom Markt verschwanden. In Schwetzingen wird nun mit den noch existierenden Röhr-Mobilen ein Jahrhunderttreffen veranstaltet. Interessant auch die Ausstellung „110 Jahre

Carrozzeria Bertone“. Bertone hat als italienischer Designer viele Meilensteine der automobilen Geschichte erschaffen. Mein Lieblingsauto von ihm ist der Lamborghini Miura, der bei seinem Erscheinen damals selbst abgebrühte Auto-Journalisten mehr als beeindruckte. Aber Schwetzingen hat noch mehr zu bieten. Beispielsweise die Ausstellung „120 Jahre Cadillac“, wo man die schönsten Produkte dieser US-amerikanischen Edelmarke anschauen kann sowie dem nunmehr zehnjährigen Ausstellungsthema „US-Classic“ mit den originalsten Fahrzeugen dieser meist großvolumigen Achtzylinder-Cars.

Der Allgemeine Schnauferl-Club Deutschland e.V. mit seinen 15 Landesgruppen ist seit einigen Jahren Partner dieser Veranstaltung, die sich dank Johannes Hübner einen Namen als traditionsreichster Internationaler Concourse d'Elegance in Deutschland gemacht hat. Wir sind stolz darauf, einen Beitrag dazu leisten zu können in Form von einigen Fahrzeugen aus der Gründerzeit der automobilen Geschichte.

Freuen wir uns auf ein paar schöne Tage in einer Zeit, in der das Automobil in das Fadenkreuz der Politik geraten ist. Die Elektro-Mobilität wird als das einzige und alleinige Heilmittel gefeiert. Autos mit Verbrenner-Motoren stehen am Pranger, und das endgültige Aus dieser inzwischen fast perfekten Technologie ist politisch gesehen endgültig. Genießen Sie in Schwetzingen die gute alte Zeit mit den Autos, die Geschichte schrieben und die beim Anlassen noch ein sonores Motorengeräusch von sich geben. Und vielleicht auch mal ein kleines Rauchwölkchen. Helfen Sie mit, diese Tradition zu pflegen, zu hegen und mit uns zusammen dafür zu sorgen, dass Fahrzeuge aus diesen Zeiten noch lange auf unseren Straßen zu sehen sind.

Mit vielen Grüßen

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

MotorKlassik

MARKTPLATZ

»Ein Porsche 911 gehört in jeden guten Haushalt!«

Hans-Jörg Götzl

Chefredakteur
 MOTOR KLASSIK



Willkommen zur 18. ASC Classic- Gala und dem 10. USCCC in Schwetzingen 2022

Das Interesse an hochwertigen Ausstellungen klassischer Automobile ist in den letzten Jahren größer geworden - die Sammler und Besitzer wertvoller Fahrzeuge möchten ihre Automobile nicht mehr dem Stress von Rallies und Ausfahrten aussetzen - dafür nehmen sie lieber alltäglichere Klassiker. Die Teilnehmerfelder der Oldtimer-Ausfahrten verjüngen sich, ASC-Classic-Gala Schwetzingen hingegen ist wieder das Outdoor-Ereignis für klassische Automobile, bei dem man sich mit der vorgeschriebenen Distanz doch näher an die Automobilgeschichte begeben kann, als irgendwo anders.

Im Rahmen des 18. Internationalen Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA-SCHWETZINGEN und des 10. USCCC gestalten mehr als 150 Sammler, Enthusiasten und Spezialisten die vielleicht schönste und edelste Oldtimer-Schau des Jahres. Wir danken allen Teilnehmern und Partnern für ihre Zusagen und heißen Sie in Schwetzingen willkommen! Sie geben uns Gelegenheit zum Genießen von Design, Flair und Technik, jeder für sich und doch gemeinsam in diesem traumhaften Park. Kommen Sie zur Ruhe, flanieren Sie durch den französischen Achsengarten und genießen Sie diese Schau unter freiem Himmel. Wir freuen uns über das Treffen von seltenen Röhr-Automobilen, die einst im Raum Darmstadt hergestellt wurden - so viele Röhr waren in den letzten 50 Jahren nicht gemeinsam zu sehen, der besondere Verdienst des Hauses Baier & Michels und der Röhr-Sammler Horst Lautenschläger und Werner Schollenberger.

Besonders interessant sind auch die Exponate der Sonderschau 110 Jahre Bertone mit Meilensteinen aus der Designgeschichte. Der 10. USCCC steht unter dem Motto 120-jähriges Jubiläum von Cadillac, zeigt aber auch Klassiker anderer amerikanischer Marken, und die Oldtimerfreunde des ASC, sowie aus Brühl und Heidelberg locken mit ihren liebevoll gestalteten Ständen. Die be-

Welcome at the 18th ASC Classic-Gala and the 10th USCCC in Schwetzingen 2022

the interest in high-quality exhibitions of classic cars has grown in recent years - collectors and owners of valuable vehicles no longer want to subject their automobiles to the stress of rallies and outings - instead they prefer to take more everyday classics. The fields of participants in the classic car rallies are getting younger, but at the other side again ASC Classic-Gala Schwetzingen is the international outdoor event for classic automobiles, where one can get closer to automotive history than anywhere else in ample space and safety.

The 18th International Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN and the 10th USCCC are once more presenting the exhibits of more than 150 collectors, enthusiasts, museums, enterprises and specialists. We want to thank all entrants and exhibitors for their support and contribution and are glad to welcome you in Schwetzingen! They give us the opportunity to enjoy the design, flair and technology, each one individually and yet together in this dreamlike park. Come to rest, stroll through the French Axis Garden and enjoy this unique show in the open air.

We are pleased about the meeting of rare Röhr cars that were once manufactured in the Darmstadt area - so many Röhr have not been seen together in the last 50 years, the special merit of Baier & Michels and the Röhr collectors Horst Lautenschläger and Werner Schollenberger.

The exhibits in the special show 110 years of Bertone with milestones of the design history are also particularly interesting.

The 10th USCCC is themed around the 120th anniversary of Cadillac, but also features classics from other American brands, and the classic car enthusiasts from the ASC, as well as from Brühl and Heidelberg, attract visitors with their lovingly designed stands.

The popular jazz formation „The Strangers“ will perform live again and participants will

liebte Jazz-Formation „The Strangers“ wird wieder live auftreten und die Teilnehmer erleben wieder das Abendkonzert im Rokoko-Theater. Die Schlossgastronomie und unsere ausgewählten Partner versorgen Teilnehmer, Gäste und Zuschauer mit leckeren Snacks und ausgesuchten Mahlzeiten, Eis, Getränken und Kaffee, und im US-Car-Concours werden amerikanische Snacks angeboten.

Mehr als 90 Pokale und Trophäen warten nach dem Votum der internationalen Expertenjury auf die Gewinner aller FIVA-Klassen und den Gesamtsieger. Classic-Gala Schwetzingen bietet auch eine große Auswahl von Büchern, Plakaten, Bildern und Memorabilia. Zudem gibt es ausgewählte Automobilia, Bekleidung, Accessoires und Raritäten für Oldtimer-Liebhaber, ergänzt von den handgefertigten Hut-Kreationen und Schmuck. Die Kunstaussstellung im Mittelsaal des Südflügels ist von vier renommierten Künstlern und dem Maler Curd Achim Reich (signiert C.A.R.) geprägt, die zum Thema Automobile und Mobilität weltweit beachtete Werke schaffen. Man kann die Ausstellung genießen und zugleich die Fahrzeuge auf der Terrasse bewundern.

Die verschiedenen Aussteller, Fachunternehmen und die Württembergische informieren und beraten zu allen Fragen rund um die klassischen Automobile und zu Gutachten als Basis für die Versicherung.

Wohlfühlen und Genießen ist das Motto von der CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN. Wir danken dem Land Baden-Württemberg und der Schlossverwaltung für die Gelegenheit, ASC-Classic-Gala in Schwetzingen zu präsentieren und freuen uns, dass Sie gekommen sind!

Herzlichst Ihr Johannes Th. Hübner,
Kurator Classic-Gala Schwetzingen

once again experience the evening concert in the Rococo Theatre.

The castle catering and our selected partners will provide participants, guests and spectators with delicious snacks and selected meals, ice cream, drinks and coffee, and American snacks will be available in the US car concours.

More than 90 cups and trophies are prepared to meet the winners of all FIVA classes and the overall winner after the vote of the international jury of experts.

Classic-Gala Schwetzingen also offers a large selection of books, posters, pictures and memorabilia. In addition, there will be selected automobilia, clothing, accessories and rarities for classic car lovers, complemented by handmade hat creations and jewellery. The art exhibition in the central hall of the south wing features four renowned artists and the painter Curd Achim Reich (signed C.A.R.), who create works on the subject of automobiles and mobility that have received worldwide attention. One can enjoy the exhibition and admire the vehicles on the terrace at the same time.

The various exhibitors, specialist companies and the Württembergische will provide information and advice on all aspects of classic automobiles and on appraisals as a basis for insurance.

Feel good and enjoy is the motto of CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN. We thank the state of Baden-Württemberg and the castle administration for the opportunity to present ASC-Classic-Gala in Schwetzingen and we are glad that you came! Please help us to reduce the latent Corona danger in a mindful way, thank you!

*Yours sincerely Johannes Huebner,
curator and organizer*



Die Perle der Kurpfalz

Inmitten der früheren Kurpfalz gelegen, ist Schwetzingen eine attraktive Kleinstadt und beliebtes Touristenziel gleichermaßen. Die gute Infrastruktur, die günstige Verkehrsanbindung, das kulturelle Angebot und das Flair der Innenstadt machen die rund 22.000 Einwohner zählende Stadt so lebens- und liebenswert. Viele tausend Besucher aus aller Welt zieht es alljährlich nach Schwetzingen, um das Schloss und die herrliche Gartenanlage der ehemaligen Sommerresidenz der Pfälzer Kurfürsten zu bewundern.

Schwetzingen liegt an einer der schönsten Ferienstraßen Deutschlands: An der Burgenstraße, die von Mannheim über Schwetzingen bis nach Prag verläuft.

Von Ende April bis Johanni (24. Juni) regiert in Schwetzingen das königliche Gemüse: Spargel wurde erstmals Mitte des 17. Jahrhunderts im Schwetzingener Schlossgarten angebaut und war einst der kurfürstlichen Tafel vorbehalten. Für die Sorten „Lukullus“ und „Schwetzingener Meisterschuss“ wurde die Stadt Schwetzingen über die Grenzen bekannt. Der frisch gestochene Spargel kann direkt beim Erzeuger ab Hof, in den Hinterhöfen der Schwetzingener Altstadt oder den Spargelständen am Schlossplatz erworben werden. Die Restaurants locken während der Spargelzeit mit traditionellen und kreativen Gerichten.

Das Schloss mitsamt seinem Schlosspark, der Spargel und die weit über die Grenzen der Stadt Schwetzingen hinaus bekannten Kulturveranstal-

tungen, wie die Schwetzingener SWR Festspiele, das „Schwetzingener Mozartfest ©“ und das Barockfest „Winter in Schwetzingen“ tragen das ganze Jahr dazu bei, den Ruf Schwetzingens als Zentrum der klassischen Musik und Hauptstadt des Spargels zu etablieren.

Finden Sie bei Ihrem Besuch auch Zeit für den Müßiggang und kehren Sie in eines der zahlreichen Cafés und Lokale ein, die auf dem mediterranen Schlossplatz, entlang der kurfürstlichen Carl-Theodor-Straße, in der Fußgängerzone und den Seitenstraßen locken. Daneben laden viele attraktive Geschäfte zu einem Einkaufsbummel ein.

Genießen Sie diese bezaubernde Stadt in vollen Zügen! Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

www.visit-schwetzingen.de



Der Schlossgarten, ein Meisterwerk europäischer Gartenkunst

Ein grünes Paradies, das seinesgleichen unter den schönsten Gartenanlagen in Europa sucht – das ist der Schwetzingener Schlossgarten.

Fachleute zählen ihn heute zu den absoluten Meisterwerken der europäischen Gartenkunst, einzigartig durch seine Verbindung aus geometrischen Partien im französischen Stil und einem Landschaftsgarten nach englischem Muster. Reiz und historischer Reichtum der Anlage ziehen viele Menschen an – mehr als 700.000 waren es im letzten Jahr.

Grün mit Geschichte

Fast alles, was heute so eindrucksvoll zu sehen ist, entstand während der Regierungszeit eines großen Liebhabers aller schönen Dinge: Kurfürst Carl Theodor ließ ab 1753 für seine Sommerresidenz zunächst das berühmte kreisförmige Gartenparterre anlegen, ganz im französischen Stil, umgeben von geometrischen Blumenrabatten, eleganten Wasserspielen und verschwiegenen Heckenzonen. Dazu kamen schnell Erweiterungen, raffinierte Bauwerke und viele Skulpturen – unabdingbar für einen fürstlichen Garten. Eine kostbare Rarität ist die Gartenmoschee des Schwetzingener Schlossgartens. Im 18. Jahrhundert waren solche Bauten eine exotische Mode; heute ist sie die einzige erhaltene ihrer Art auf der Welt. Der fürstliche Bauherr zeigte sich auf der Höhe der Zeit. Seinen neuen Gartenarchitek-

ten Friedrich Ludwig von Sckell ließ er in England ausbilden, bei den „Trendsettern“ der Gartenkunst. Und so entstand in Schwetzingen einer der ersten englischen Landschaftsgärten in Deutschland. Sckells bekanntestes Werk, der Münchner Englische Garten, stammt aus späteren Jahren.

Festspiele im barocken Theater

Schloss und Schlossgarten Schwetzingen – das war immer ein Ort, an dem Kunst und Kultur blühten. Unter den Kurfürsten des 18. Jahrhunderts war der Ort als „Musenhof“ berühmt in ganz Europa. An diese Tradition knüpft das heutige Programm in den eleganten Sälen der Zirkelbauten und im Schlosstheater an. Das sollte man nicht verpassen!

Schlossgastronomie auf hohem Niveau

Richtig rund wird das Schlossgarten-Erlebnis mit einem Besuch in der Schlossgastronomie. Ob eine Erfrischung und ein Imbiss oder das ganz große Fest: Starkoch Michael Lacher und sein Team haben das Passende auf der Karte: eine perfekte Einladung, den Besuch im Schlossgarten kulinarisch zu krönen.

Lohnende Ausflüge im Land

Historische Gärten sind grandiose Ziele. Neben Schwetzingen gibt es weitere lohnende Orte im Land. Der Schlossgarten von Weikersheim ist ein barockes Paradies, eine ländliche Residenz im idyllischen Hohenlohe. Am Oberrhein lohnt die Sommerresidenz der Markgräfin Sibylla Augusta von Baden-Baden die Entdeckung: ihr Lustschloss Favorite ist fast ein Geheimtipp, eine Kostbarkeit von europäischem Rang, gelegen inmitten von einem Park mit Teichen, Alleen und alten Bäumen.

www.schloss-schwetzingen.de



Cadillac 452 V16 Coupé

Starlight Cadillac V16 Coupé

Cadillac baute den ersten V-16-Zylinder in Serie, mit dem man ab 1930 erfolgreich in die Spitzengruppe der „drei P“ Packard, Peerless und Pierce eindringen konnte. Der 7,4-Liter-Motor des von 1932 bis 1935 gebauten 452 hatte 185 PS und die ersten Hydrostößel. Die GM-eigene Karosseriefabrik Fisher-Steel Bodies schuf dieses zweiseitige Coupé auf kurzem Radstand, versenkbarer Front- und Heckscheibe und innenverstellbarem Fahrwerk. Das edle Coupé hat keinen Kofferraum, aber eine seitliche „Golfers door“. Für den Rest gab's den vernickelten Gepäckträger mit 16-Zylinder-Emblem... von allen Versionen des Cadillac 452 V-16 sind 3.700 Exemplare gebaut worden.



Lagonda V12 DHC

Lagonda – Inbegriff des Sporttourengagens der 30er Jahre

Die Klassik-Spezialisten Vintage & Prestige aus England bringen 2022 fast alle wichtigen Lagonda-Sporttourer nach Schwetzingen. Dazu gehört ein 2-Liter-Werkswagen von 1929 als „Team Car“ mit vier Zylindern, ergänzt durch die großen 4,5-Liter-Sechszylinder M45 und LG45 mit dem berühmten Meadows-Motor. Ende der Dreissiger kam W.O. Bentley zu Lagonda und entwickelte einen V-12-Zylinder für das 24-h-Rennen in LeMans – den sich auch 188 wohlhabende Kunden in edlen Sonderkarosserien leisteten – eine davon sieht man im Schlosspark.



Lamborghini Miura Multicolore

Lamborghini Miura Multicolore – das Chamäleon der Autosalons

Nach einem kleinen Lackschaden entdeckte der Besitzer des Lamborghini Miura von 1967 beim Anschleifen der Oberfläche seines Boliden, dass sich unter dem Rosso Miura 22 verschiedene Farbtöne befinden, die über die Fläche der Karosserie verteilt sind. Die Lackierungen starteten mit der vom Lamborghini Werk ausgestatteten Originalfarbe orangerot „Rosso Miura“ im Juni 1967. Sie endeten mit derselben Farbe, die als Neulackierung im Jahr 2014 aufgetragen wurde. Heute ist alles sichtbar, was an der Karosserie des Miura in seiner Lebenszeit vorgefallen ist – der Besitzer machte aus dem Miura durch behutsames Anschleifen der gesamten Karosserie ein Kunstwerk, das man als „Art Car“ bezeichnen muss.

Chauffeurlimousinen der 30er Ford Rheinland Hebmüller und Opel Super 6 Pullman

Bis zum Ende des zweiten Weltkrieges war der Bedarf an verlängerten Limousinen noch viel größer als heute. Zu den Spezialisten, die Sonderkarosserien bauten, gehörten Fachfirmen, die, wie etwa Karosserie Hebmüller in Wuppertal. Hebmüller schuf auf Basis des Ford Rheinland 3,2-Liter in den 30er Jahren diese Pullman-Limousine. Ein solcher Ford blieb erhalten und wurde von Familie Hebmüller restauriert, die ihn bei der Classic-Gala Schwetzingen präsentiert. Der lange Ford Rheinland ist ein guter Kontrast zum Opel Super 6 in verlängerter Ausführung.



Hebmüller Chauffeurlimousine

Das Mercedes ESF 1972

Mercedes stellte 1972 auf der Fachmesse „Transpo 72“ in Washington sein ESV Experimental-Safety-Vehicle 13 vor, den ESF 13. Auf Basis des 250/8 hatte er Prallschutz-Stoßstangen, Anti-Blockier-System ABS, Airbags für alle Passagiere, Halogenlicht, sowie Parallelwischer für die Heckscheibe. Gegen Gurtmuffel gab's den sich zwangsweise anlegenden seat-belt. Das ESF-Programm umfasst rund 30 Innovationsträger für die Fahrzeugsicherheit. Das wirkte: in 2021 gab es trotz vielfacher Autozahl nur noch 2.600 Verkehrstote. Die Mercedes-Benz IG präsentiert das ESF 13 zum 50-jährigen Jubiläum der S-Klasse erstmals in der Öffentlichkeit, weil es viele Sicherheitsdetails des W116 vorwegnahm.



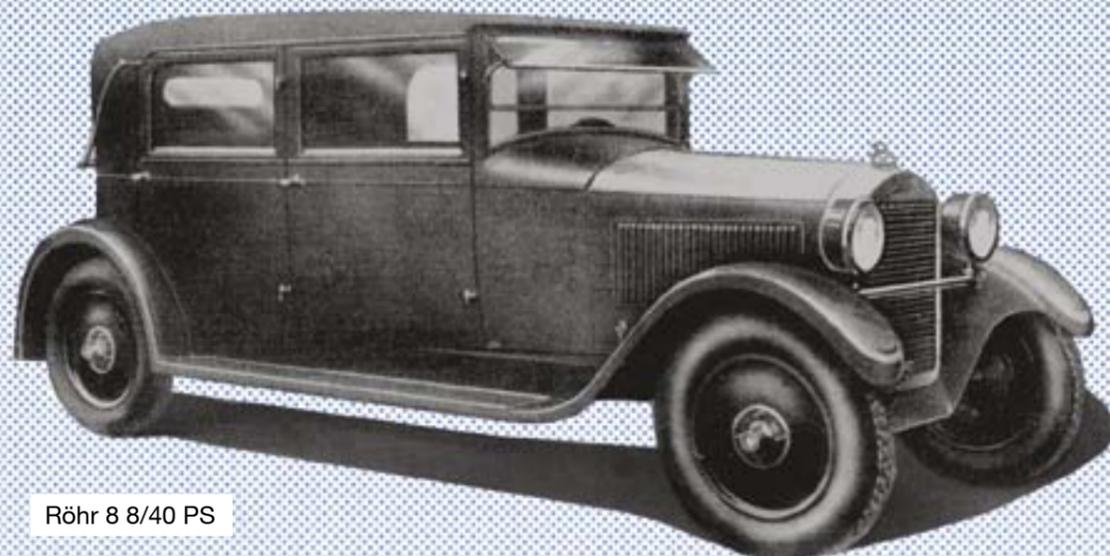
Experimentalfahrzeug ESF 13

Opel V8-Power

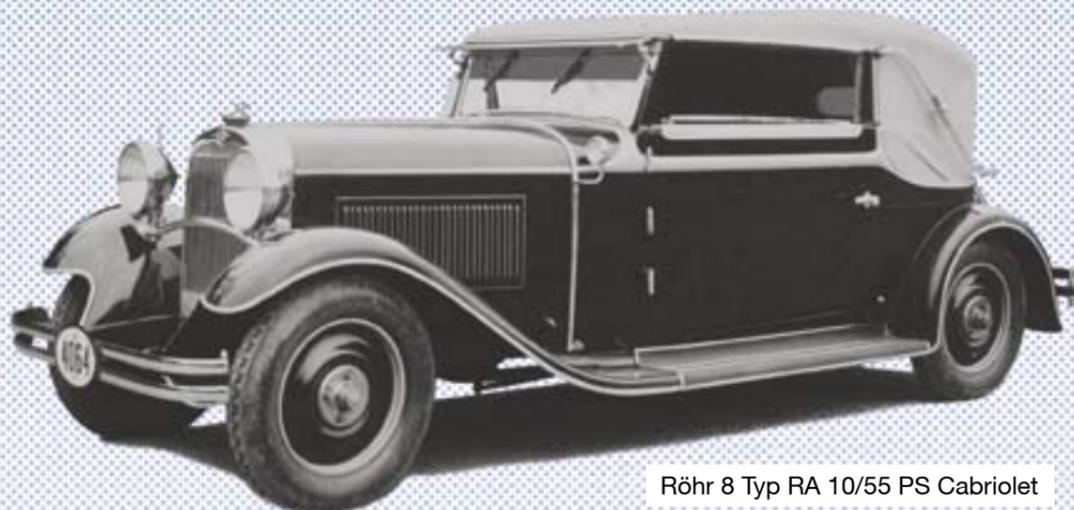
Die KAD-Reihe aus Opel Kapitän, Admiral und Diplomat war echte Oberklasse. Das Diplomat V8 Coupé von 1966 und der Admiral V8 von 1965 haben die gleiche Basis. Der 230 PS starke 5,4-Liter-V8 beschleunigt das viersitzige Coupé in 9,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt über 200 km/h. Mit 25.500 Mark blieb das Diplomat V8 Coupé „Reisenden von Rang“ vorbehalten, bis 1967 baute Karmann in Osnabrück 304 Exemplare. Der Admiral bietet eine 190 PS samt „Powerglide“-Zweistufen-Automatik und kratzt an der 200 km/h-Marke. Die 623 Admiral V-8 sind heute seltene Sammlerstück.



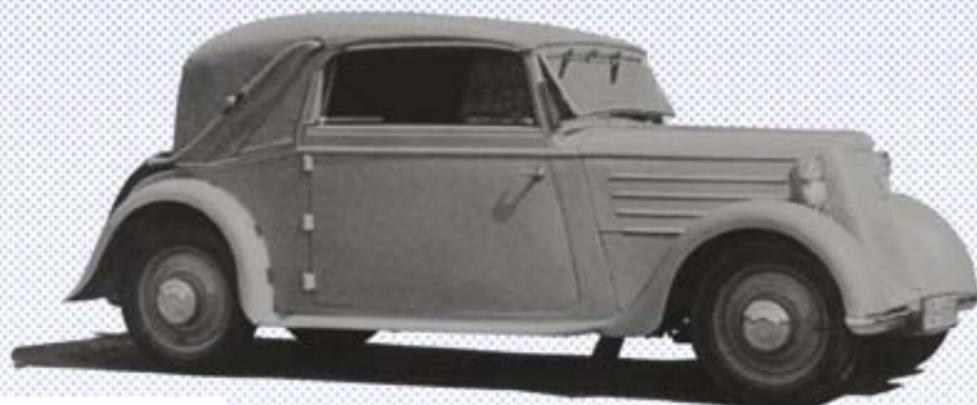
Opel Diplomat V8 Coupé



Röhr 8 8/40 PS



Röhr 8 Typ RA 10/55 PS Cabriolet



Röhr Junior 6/30 PS

100 Jahre Automobilproduktion in Ober-Ramstadt

Vorgeschichte: Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg versuchte die gesellschaftliche Oberschicht, ihr bedrohtes Geldvermögen in Sachwerten anzulegen. Ein beliebtes Investitionsobjekt war das Automobil. Zwar drängten immer mehr Hersteller auf den Markt (sehr viele der über 400 Automarken, die in Deutschland seit 1886 existierten, waren in dieser Zeit aktiv), aber ihre Produkte waren im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz in der Regel veraltet. Als bis zur Weltwirtschaftskrise 1929 ein kurzer, aber deutlicher Aufschwung einsetzte, hatte sich die Zahl der Automobilhersteller in Deutschland bereits stark reduziert, und nur den Wenigsten war es vergönnt, durch technische Innovationen eine bleibende Spur zu hinterlassen.

Falcon Automobilwerke

Im August 1920 gründeten in Durlach die Ingenieure Carl Au und Walter Stein die Durlacher Fahrzeugwerke GmbH. Es war das Ziel, in Sontheim bei Heilbronn unter dem Markennamen Falcon Automobile zu bauen. Erste Automobile der Falcon-Automobilwerke GmbH rollten bald auf der Straße und beim Eröffnungsrennen auf der Berliner AVUS am 25. September 1921 nahm ein Falcon-Rennwagen teil. Bald reichten die Räume in Sontheim für den Bau von Autos nicht mehr aus. Sie gingen nach Ober-Ramstadt, wo die dort ansässige Deutsche Munitionsfabrik Max Walbinger ihre Produktion einstellen musste.

Hier begann noch 1922 die Produktion des kleinen, sportlichen Falcon CA 6 6/20 PS, für

dessen Bauweise wohl französische Konstruktionen Pate gestanden hatten – das „Abkupfern“ war in der Branche Gang und Gäbe. So entsprach der Falcon-Wagen den damals gängigen Standards im Automobilbau und bald hatte der Falcon CA 6 den Ruf eines guten, zuverlässigen und leistungsfähigen Automobils.

Weiterhin wurde mit dem Falcon CA 8 ein weiteres, größeres Modell angeboten. Der „große Falcon“ hatte einen 6-Zylinder-Motor mit

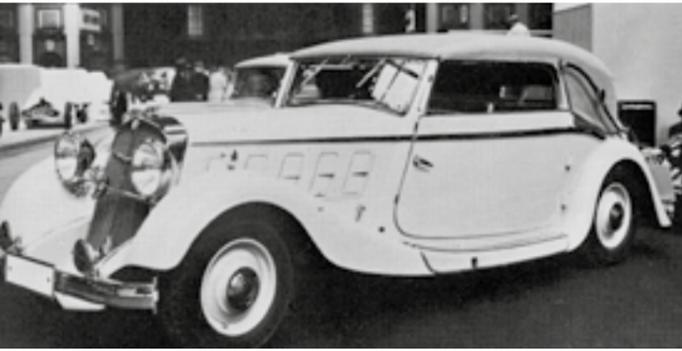
oben liegender Nockenwelle, der aus 2 Liter Hubraum etwa 40 PS entwickelte. Doch leider geriet Falcon in immer größere finanzielle Schwierigkeiten. Dem Massensterben in der deutschen Automobilindustrie fielen 1926 auch die Falcon Werke AG in Ober-Ramstadt zum Opfer.



Röhr Auto AG

Der Hersteller in Ober-Ramstadt sollte trotzdem zu einem Meilenstein der Automobilentwicklung werden. Hans Gustav Röhr, ein am 10. Februar 1895 in Uerdingen geborener Fabrikantensohn, suchte einen Automobilhersteller, der sich für seine neuartigen Ideen interessierte, bis es ihm schließlich gelang, mit Hugo Greffenius einen Finanzier zu finden. Mit diesem Geldgeber und 500.000 Reichsmark im Rücken, konnte am 30. Oktober 1926 die Röhr Auto AG gegründet werden, die noch im selben Jahr das Gelände der insolventen Falcon Automobilwerke in Ober-Ramstadt übernahm.

Der frischgebackene Chefkonstrukteur Joseph Dauben entwarf innerhalb kurzer Zeit



Röhr 8 Typ FK Olympier Sport Cabriolet



Röhr 8 Typ F Stromlinien-Limousine Autenrieth



Röhr 8 Typ FK Coupé

einen Achtzylinderwagen, dessen Produktion sich auch in kleineren Stückzahlen rechnen sollte.

Ende des Jahres 1927 fuhren die ersten Röhr 8 8/40 PS rund um Ober-Ramstadt. Leichtbau wies den Weg – der neuartige Wagen wog nur 1000 kg. Dank seines patentierten Tiefbett-Kastenrahmens hatte der Röhr 8 eine sehr tiefe Schwerpunktlage und fiel (wie ein Lancia Lambda) durch seine niedrige Bauhöhe auf. Neuartig war auch die Zahnstangenlenkung in Kombination mit vorderer und hinterer Einzelradaufhängung – in dieser Kombination erstmals in Deutschland bei einem Serienfahrzeug verwirklicht, ermöglichte diese Bauweise dem Röhr 8 Fahreigenschaften, die von kaum einem anderen zeitgenössischen Automobil erreicht wurden. Mit einem Hubraum von 2,25 Litern und 50 PS war die Serienreife erreicht.

Der Röhr 8 Typ R 9/50 PS aus Ober-Ramstadt trat als „Der sicherste Wagen der Welt“ erstmalig auf der Automobilausstellung (IAMA) vom 8. bis 18. November 1928 in Berlin in das Rampenlicht der Automobilwelt. In der Fachzeitschrift Motor und Sport schrieb im Heft 28/1928 Josef Ganz: „Im deutschen Automobilbau ist seit der Währungsstabilisierung fast allgemein eine Verflachung eingetreten. ... Der bekannte Flugmotorentechniker Röhr hat endlich den Bann gebrochen und ein Fahrzeug auf die Räder gestellt, bei dem die anderswo meist nur als unterhaltsames Diskussionsobjekt gewerteten Erkenntnisse und Erfahrungen des letzten Jahrzehnts tatsächlich beim Bau auch verwertet wurden“. Überraschend waren nicht nur für Fachleute die Fahreigenschaften des kleinen Achtzylinderwagens und die Journalisten staunten.

Nach der Ausstellung meldete das Lokalblatt, die „Odenwälder Nachrichten“, stolz den Eingang von 2200 Bestellungen für den Röhr-Wagen. Tatsächlich war die Nachfrage für den Typ R mit „Schwingachsen“ nur zufriedenstellend; obwohl die Anwesenheit bei nahezu allen europäischen Automobilausstellungen den Bekanntheitsgrad von Röhr und damit auch von Ober-Ramstadt steigerte.

Stolz waren die Verantwortlichen auf die recht moderne Produktionseinrichtung, in der die Montage von Bodengruppe, Vorderachse, Hinterachse, Antriebsstrang und Motor um eine, mitten in der Produktionshalle gelegene, Fertigungslinie angeordnet waren. Bis zu sechs Fahrzeuge wurden in den Jahren 1929 und 1930 pro Arbeitstag auf einer Art Fertigungslinie zusammengefügt – die volle Auslastung lag allerdings bei etwa zehn Einheiten...!

Röhr 8 Typ RA 10/55 PS

Auf dem Automobilsalon in Paris im Oktober 1930 stellte die Röhr Auto AG ein neues, verbessertes Modell vor. Der Röhr 8 Typ RA 10/55 PS behielt das

bewährte Fahrwerk, der Radstand wurde etwas verlängert. Neu war der Motor. Um Baulänge zu sparen und vermeintlich das Schwingungsverhalten zu verbessern, hatte dieser 8-Zylinder um 10 Grad V-förmig versetzte Zylinderbohrungen. Dieser VR-Motor leistete 55 PS aus nunmehr 2,5 Liter Hubraum. Doch bevor das neue Modell in Produktion gehen konnte, erfasste die Weltwirtschaftskrise das Unternehmen – der kleine Autohersteller musste Konkurs anmelden. Im Februar 1931 gründete Hans Gustav Röhr zusammen mit Fritz Wernath, dem Betriebsratsvorsitzenden der Röhr Auto AG, die Röhr Auto GmbH und so standen im März 1931 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin die bereits in Paris gezeigten Vorführwagen vom Typ RA. Die vier neuen Modelle fanden auch dort große Beachtung. Trotz guter Kritik lief die ganze Entwicklung nicht in die von Hans Gustav Röhr erhoffte Richtung: Die Gläubigerversammlung stimmte am 25. April 1931 dem Angebot einer unter der Leitung des Schweizer Röhr-Generalvertreters Joos Andreas Heintz stehenden Finanzgruppe zu, das Werk zu übernehmen.

Neue Röhr Werke AG

Bei der Zwangsversteigerung der Röhr Auto AG im Juni 1931 erwarb die Schweizerische Holdinggesellschaft für Automobilwerke AG die Konkursmasse der Röhr Auto AG. Die nannten sich nun Neue Röhr Werke AG und fertigte zunächst den Röhr 8 Typ RA weiter.

Im Jahr darauf stellten die Neue Röhr Werke AG dem Typ RA ein größeres Modell, den Typ F 13/75 PS, zur Seite. Der Motor, ein 75 PS leistender 3,3-Liter-Achtzylinder, war eine Entwicklung des Konstruktionsbüros Porsche in Stuttgart. Wie alle Röhr-Motoren konnte dieser durch seine Laufruhe und beeindruckende Akustik überzeugen. Das Chassis entsprach bis auf den nochmals verlängerten Radstand weitgehend dem des Typ RA. Die sehr eleganten Serienaufbauten lieferte, wie schon bei den Vorgängermodellen, der Darmstädter Karosseriehersteller Autenrieth.

Viel Beachtung fand auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung vom 11. bis 23. Februar in Berlin ein Röhr 8 Typ F 13/75 PS mit einer Sonderkarosserie. Zuvor auf dem Automobilsalon in Paris und dem Genfer Salon gezeigt, blieb diese Autenrieth-Stromlinien-Limousine (eigentlich ein viertüriges Coupé) durch die auffällige Form für viele bis heute der Inbegriff für den Röhr 8 Typ F.

Die Presse lobt: „Im großen Röhr reist es sich mühelos im 100 km/h-Tempo. Dieses sonst atemberaubende Fahren verliert in diesem Wagen jede Spur von Gefährlichkeit“. Röhr war es endgültig gelungen, innerhalb einiger Jahre in den Kreis der eta-



Röhr 8 Typ FA Limousinen Cabriolet



Röhr „Tatzelwurm“



Röhr 8 Typ F Gläser Cabriolet



Röhr Junior Coupé Cabriolet



Röhr 8 Typ F Roadster



Röhr 8 Junior

blierten deutschen Autohersteller vorzustoßen. Anfang 1932 beschloss der Vorstand der Neue Röhr Werke AG, auch einen Wagen der unteren Mittelklasse anzubieten und 1933 übernahm die Neue Röhr Werke AG die Lizenz des Tatra Typ 75. Der Hubraum des Vierzylinder-Boxermotors wurde von 1,7 auf 1,5 Liter verkleinert, die Leistung blieb bei 30 PS. Die neu entworfenen Karosserien lieferten Drauz in Heilbronn und natürlich Autenrieth. Der robuste kleine Röhr erhielt die Bezeichnung Junior und gab seinen Einstand im Februar 1933 auf der Autoausstellung in Berlin. Mit dem Röhr 8 Typ F und dem Röhr Junior beteiligte sich die Neue Röhr Werke AG an sportlichen Veranstaltungen. Die Verantwortlichen in Ober-Ramstadt freuten sich über die rege Nachfrage, besonders für den Röhr Junior.

Der teure Typ F hatte allerdings nicht den erhofften Käuferzuspruch. Noch ernüchternder sah es beim Typ RA aus, dessen Produktion im Sommer 1933 nach 322 Wagen auslief.

Unbegreiflicherweise entschied sich nun die Werksleitung, ein noch größeres Automobil zu produzieren. Sie beauftragte wiederum das Konstruktionsbüro Porsche mit dem Entwurf. Dessen Röhr 8 Typ FK 13/75/100 PS Olympier – ein absoluter Luxuswagen – war der Blickfang auf dem Stand der Neuen Röhr Werke AG auf der Berliner Autoausstellung 1934. Doch der Luxuswagen entpuppte sich als wirtschaftlicher Rohrkrepiere. Gerade mal vier sündhaft teure Exemplare dürfte die Neue Röhr Werk AG verkauft haben.

Allerdings lief der Verkauf des Juniors weiterhin gut. Aber es wäre notwendig gewesen, die Produktion dieses Modells zu rationalisieren. Die Mittel dafür waren von der Neue Röhr Werke AG nicht mehr aufzubringen und Versuche, Partnerschaften zur Sanierung einzugehen, blieben erfolglos.

Schließlich stellte im Dezember 1934 ein Lieferant den Antrag auf Eröffnung des Konkursverfahrens. Am 9. März 1935 verließ der letzte Röhr Junior die Ober-Ramstädter Werkshallen. Die Tatra-Lizenz übernahmen die Stoewer-Werke in Stettin, welche dieses Modell als Greif Junior noch bis 1939 fertigten.

Mit dem Verzicht auf die Produktion des Modells Junior war der Untergang der Neue Röhr Werke AG besiegelt. Von fast 4.000 gebauten Röhr-Wagen sind nur etwa 30 Exemplare übrig geblieben, oft in erbärmlichem Zustand. Heute künden sie davon, wie vergänglich Träume sein können.

[Text: Werner Schollenberger, Bildrechte: S.16 Mitte Georg Kludsky, alle anderen Fotos Archiv Schollenberger und Teilnehmer](#)

I-CLIP
THE WALLET

DER NEUE I-CLIP BEACH CLUB

**JETZT MIT EINEM
VOLLWERTIGEN MÜNZFACH
FÜR BIS ZU 10 1€ MÜNZEN**



**... UND
JETZT AUCH
FÜR DAMEN**

**BESUCHEN SIE UNS AM STAND NR. E7
UND ENTDECKEN SIE UNSERE NEUEN I-CLIP MODELLE LIVE.**



Automobile Raritäten begeistern Jung und Alt

Werbung

Oldtimer und Youngtimer erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. Die Freundinnen und Freunde klassischer Fahrzeuge schätzen deren individuelles Design, die ausgeklügelte Technik, den besonderen Sound, das einzigartige Fahrgefühl und ihre Bedeutung als Zeitzeugen vergangener Jahrzehnte. Den erforderlichen Versicherungsschutz gibt es bei der Württembergischen Versicherung, die in diesem Bereich über fundierte Kenntnisse und einen großen Erfahrungsschatz seit über 35 Jahren verfügt.

Zunehmend begeistern sich auch junge Menschen für automobiler Raritäten. Sie dürfen deshalb bei der Württembergischen versicherte Oldtimer und Youngtimer schon ab dem Alter von 18 Jahren steuern – anders als bei zahlreichen Wettbewerbern. Selbst begleitetes Fahren ist bei der Württembergischen möglich. Dadurch und mit günstigen Versicherungsbeiträgen ermöglicht die Württembergische jungen Menschen einen frühen Einstieg in die vielfältige Oldtimerszene. Fahranfängerinnen und Fahranfän-

ger können auf diese Weise zudem Erfahrungen im Umgang mit den Besonderheiten älterer Fahrzeuge sammeln und an Fahrsicherheit gewinnen.

Die „Best for Cars“-Spezialversicherung der Württembergischen bietet Versicherungsschutz für Old- und Youngtimer-Pkw ab einem Alter von 20 Jahren sowie für Lkw bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht, Motorräder, Wohnmobile, Traktoren und Unimogs ab einem Alter von mindestens 30 Jahren. Besonderheiten dieser Versicherung sind unter anderem, dass Wertgutachten für Pkw erst ab 50.000 Euro und für Motorräder erst ab 20.000 Euro erforderlich sind. Im Versicherungsschutz enthalten ist zudem eine 20-prozentige Wertsteigerungsvorsorge für den Fall, dass bei Eintritt eines Schadens der Wert des versi-

cherten Oldtimers oder Youngtimers gegenüber dem Vertragsabschluss um 20 Prozent gestiegen ist, ohne dass dies der Württembergischen gemeldet wurde. Die Vorsorgeversicherung der Württembergischen ist im Vergleich zu fast allen Mitbewerbern zeitlich nicht befristet.

Für Fragen rund um das Thema Versicherung für besondere Fahrzeuge stehen die Fachleute der Württembergischen bei der 18. Classic-Gala Schwetzingen vom 2. bis zum 4. September gerne zur Verfügung. Auch in diesem Jahr ist der Versicherer als Hauptsponsor des Internationalen Concours d'Elegance wieder mit von der Partie.

weitere Informationen: www.oldtimer.de





Mercedes 300 SL und BMW 507

Die Sportwagen-Zukunft begann 1955

Die große Begeisterung der Wirtschaftswunder-Generation für den BMW 507 und den Mercedes 300 SL erklärt sich damit, dass vor dem Krieg mit Ausnahme des BMW 328 noch keine echten Sportwagen existierten. Man kannte keine flachen Motorhauben und nach hinten gekippte Kühler, um dem Wind wenig Widerstand zu bieten. Als der Porsche 356 Ende der vierziger Jahre und Anfang der Fünfziger der Mercedes 300 SL erschienen, waren sie ein auf den Straßen völlig ungewohnter Anblick. Und man staunte ehrfürchtig über die hohen Leistungen, die mit diesen Autos möglich waren – sie wurden Trümpfe im Auto-Quartett.



Der große Erfolg des 300 SL und des 190 SL ab 1954 ließ BMW nicht ruhen, obwohl die Bayern wegen der teuren Fertigung des Typs 502 kaum Geld in der Kasse hatten. Wir erinnern uns: die Isetta rettete BMW. Trotzdem entwickelte man auf Basis des 502 den legendären Sportwagen 507, für dessen Aussehen der einzige Automobil designer unter den Adligen, Albrecht Graf Görtz, zuständig war. Sein zeitlos eleganter und

schlanker Entwurf stach das Wettbewerbsmodell von Ernst Loof/Veritas aus. Aus heutiger Sicht war die Form des BMW 507 zeitlos und leichter, als die des 300 SL. Auf der IAA 1955 kam es zum Show-down: bei Mercedes in der Frankfurter Festhalle stand der 300 SL noch als Coupé, weil man den Gitterrohr-Rahmen umkonstruieren musste, um einen Roadster bauen zu können. Und nun wartete nur wenige Meter weiter bei BMW der athletische Typ 507 als Roadster mit einem 3,2-Liter V-8-Motor auf die Reaktion von Presse und Publikum. Die Presse war begeistert, lobte den 507 und seine Eleganz, doch die Käufer waren überaus zurückhaltend: während der Mercedes 300 SL Roadster sich trotz seines Preises von mehr als 25.000 DM bis 1962 mehr als 1800 Mal verkaufte, entschieden sich nur 251 Kunden für den BMW 507, obwohl doch sogar Elvis Presley einen roten 507 fuhr.... In fünf Jahren wurden monatlich genau vier Exemplare hergestellt, doch von diesen 251 hergestellten BMW 507 sind immer noch 249 unterwegs – bei keinem anderen Auto hat es diese hohe Erhaltungszahl gegeben. Deshalb hat der Nebenbuhler BMW 507 den 300 SL im Wert heute längst überholt – doch obwohl der 507 eine

so gute Wertanlage ist, hat dies auch die Käufer des BMW Z8 Jahrzehnte später nicht überzeugt. Auch er muss wohl erst noch reifen...

Text: Johannes Hübner, Fotos: 507 BMW AG, IAA 1955 Mercedes-Benz AG

10th USCCC – The True American Way to Drive

Der US-Classic-Car Concours USCCC hat sich inzwischen als wichtige Veranstaltung für amerikanische Autos etabliert, die dem Original-Zustand entsprechen und nicht getunt oder optisch verändert wurden.

Der Restaurierungs-Standard europäischer US-Autos ist inzwischen teilweise höher, als in den USA selbst. Der USCCC ist das Forum für authentische Classics. Traditionell liegt der Schwerpunkt beim USCCC auf den Baujahren ab 1946, denn die uralten amerikanischen Fahrzeuge finden sich im klassischen Concours d'Elegance, um sie mit den anderen Automobilen des Weltmarktes vergleichen zu können. Im „Celebration Court“ unterhalb des Hirschbrunnens steht im Jahr 2022 als Sonderthema „120 Jahre Cadillac“, die Leitmarke von GM wurde 1902 gegründet. Neben dem ältesten Typ B von 1904 sieht man die ersten V8, die V12 und sogar zwei Sechszylinder und natürlich alle „Flossen-Caddies“ der Rock'n-Roll-Zeit. Doch trotz der Jubiläumspräsentation sind auch alle anderen US-Marken willkommen.

Im Rahmen des USCCC stellen sie sich dem Votum einer internationalen Jury, die vor allem auf originalgetreuen Zustand achtet. Der USCCC ist für Menschen, die US-Autos über alle Generationen hinweg lieben und leben, sich oft passend zu ihren Klassikern kleiden. Auch 2021 spielen amerikanische Musik, Accessoires, Mode und passende Snacks am Samstag und Sonntag eine atmosphärische Rolle.

Text: J. Hübner, Fotos: Georg Kludsky



Presenting a New C A D I L L A C



America's Greatest Motoring Gift To The World

WITH justifiable confidence, Cadillac offers for your approval the new Cadillac—triumphant climax to a quarter century of Cadillac leadership among fine cars.

Longer and lower than any previous Cadillac, it appears to be even longer and lower than actually it is—the result of adroit and advanced designing of the custom-built Fisher and Fisher-Fleetwood bodies.

Endowed with unique performance by its entirely new expression of the proven "V"-type principle—the new Cadillac marks an epoch in operative perfection as significant as the advent of the first eight-cylinder Cadillac.

A single glance at this new Cadillac—a single ride in it—and we confidently predict you will concede that it must appeal to the substantial, luxury-loving Cadillac clientele as will nothing else in motor cars.

Vorbild für die Besten 120 Jahre Cadillac

1902 wurde Cadillac vom Ingenieur Heinrich Leland und Unternehmer William Murphy gegründet. Der Name des Unternehmens leitet sich vom Namen des Gründers der Stadt Detroit Antoine de la Mothe Cadillac ab. Unter diesem Namen sollten fortan Autos von höchster Klasse und Qualität gebaut werden.

Der erste Cadillac, ein Einzylinder, wurde 1903 vorgestellt, zwei Jahre später erschien der neue 2-Zylinder, der begeistert aufgenommen wurde, weil seine Stahl-Karosserie auf Holzgerüst nicht mehr wie eine Kutsche aussah. Schon nach nur sechsjährigem Bestehen wurde das Unternehmen von 1909 für mehrere Millionen Dollar von General Motors übernommen, doch Leland und Murphy führten das Unternehmen weiter und konnten ihre Ideen verwirklichen. Bis 1910 war die Serienproduktion vollständig etabliert und Cadillac profilierte sich mit Innovationen wie einem Anlasser, der es den Fahrern ersparte, das Auto mit der Kurbel zu starten. Sehr früh bot man auch elektrische Beleuchtung und Zündung an, um den Cadillac alltagstauglicher zu machen – Beginn der Strategie von Cadillac, mit den besten Autos in der Premiumklasse den „Standard of the World“ zu setzen. Nach der Verleihung des Dewar-Preises im Jahre 1908 kam die Bezeichnung „Standard of the world“ hinzu.

Luxuswagen vom Fließband
Die Produktion von Autos gewann rasch an Dynamik, in den ersten drei Jahrzehnten wurden mehr als 20 verschiedene Modelle produziert. Mit der Vorstellung des ersten Typ 61, der bereits über Scheibenwischer und Rückspiegel verfügte, begannen die Innovationen, mit denen das Unternehmen immer „first of the world“ war. Als erstes Unternehmen

gründete Cadillac Ende der 20er Jahre eine eigene Designabteilung unter der Leitung von Harley Earl, dem Schöpfer vieler GM-Ikonen, wie etwa der Cadillac der Jahre 1957 bis 1960 oder des futuristischen Chevrolet Corvette ab 1953. Dank Earl etablierte sich Cadillac schon Anfangs der 30er Jahre trotz starker Oberklasse-Konkurrenz durch Auburn, Duesenberg, La Salle und Lincoln, der Spitzenmarke von Ford, als Top-Brand aller Marken und von General Motors. Dazu trugen vor allem auch richtungweisende Motoren mit 8, 12 und sogar 16 Zylindern bei, die sehr früh als kompakte V-Motoren ausgelegt waren und sich in dem neuen V-Logo von Cadillac spiegelten. Aber auch extravagante Karosserien führender Karosseriebauer mit Features wie der zweiten Frontscheibe für die Fondpassagiere im Convertible oder der beliebten „Golfers door“, die die Aufbewahrung der Golfausrüstung möglich machte, ohne den Kofferraum zu öffnen.

In den 30er Jahren gelang es Cadillac, seinen Autos den Inbegriff von Luxus und technologischer Innovationen zu verleihen, Cadillac nahm eine führende Position auf dem US-amerikanischen Automarkt ein. Oft wurden zum ersten Mal Entwicklungen angeboten, die später weit verbreitet waren. Beispielsweise hydraulische Bremsen, Einzelradaufhängung vorn oder servounterstützte Funktionen – revolutionäre Lösungen in ihrer Zeit. Gegen Ende der 30er Jahre wurde der neue Cadillac 60 Special eingeführt. Es kombinierte einen ansehnlichen Look mit einfacher Handhabung, bis Cadillac kriegsbedingt Panzer herstellen musste.



Bergrennen am Klausenpass

Von der Aerodynamik zum Flossendesign

Die erste Nachkriegsinnovation des Unternehmens waren aerodynamische Karosserien mit fließenden Kotflügeln, die in gemeinsamen Karosserien mit Chevrolet, Buick und Oldsmobile zum Ausdruck kamen, die im gemeinsamen Presswerk von Fisher Steel Bodies entstanden. Gleichzeitig kam ein neuer kompakter und wirtschaftlicher V-8-Motor zum Einsatz, der Cadillac den Status des schnellsten und leistungsstärksten amerikanischen Autos verlieh und hervorragend mit den zunehmend geordneten Automatik-Getrieben harmonierte. Gleichzeitig setzte Designchef Harley Earl vor allem auf richtungweisendes Design, mit Innovationen, die wie die Pan-



1963: John F. Kennedy in der Cadillac Präsidentenlimousine
Baujahr 1956 in Cork, Irland



Präsentation von Al Capones
kugelsicherem Cadillac 341A
im Jahr 1928



Die Karosserie des frontge-
triebenen Allanté wurde bei
Pininfarina produziert.

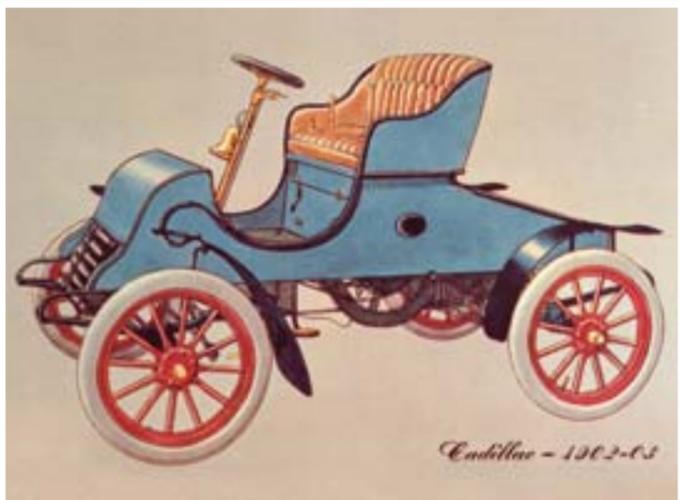


Entwurf eines „Low-Grill“-De-
signs aus der Feder William L.
Mitchells 1938



Cadillac 341A Dual Cowl Phaeton, Baujahr 1928

oramascheibe schnell auf der ganzen Welt nachgeahmt wurden. Das DeVille Coupé wurde schon Ende der 40er Jahre mit dem renommierten Motor-Trend Award ausgezeichnet. Besonders innovativ war die erste Servolenkung und der 1953 erschienene Eldorado verwirklichte den paradiesischen Gedanken, die vorderen Sitze elektrisch einzustellen und das Fernlicht mit einem „magischen Auge“ automatisch zu kontrollieren. 1957 wurde der Cadillac Eldorado Brougham präsentiert, der mit gewachsenen Heckflossen die anspruchsvollen Grundwerte des Unternehmens Cadillac verkörperte: einzigartiges Aussehen, Top-Zubehör, die besten Materialien und exklusive Ausstattung. So war der Weg zum 1958er Eldorado Biarritz (teils mit Edelstahl Dach) und dem 1959er Modell geebnet, das nicht zuletzt auch wegen Elvis Presley zum Inbegriff der Marke wurde. In den 60er Jahren wurden viele weitere Innovatio-



nen eingeführt, es kamen Doppelscheinwerfer und die Flossen verschwanden – das Design wurde glattflächiger und sachlicher. Ganz neue Designlösungen wurden ab 1980 implementiert, als Cadillac mit dem Seville erstmals einen kompakten Wagen anbot, der sich als Alternative zu Mercedes und Jaguar blendend verkaufte. Gleichzeitig war on Top of the Range ein 8,2-Liter V-8-Motor im Angebot, der in der Zusammenarbeit mit Oldsmobile die Vorderräder antrieb. Und in den 90er Jahren erschien in Zusammenarbeit mit Pininfarina das schicke Cabriolet Allanté, dessen Karosserien in Italien entstanden und nach der Verschiffung in USA komplettiert wurden. Ebenfalls 1990 erhielt das Unternehmen den Baldrige-Preis für innovative Technik. Cadillac hat sich als Innovator in der Entwicklung von Automobilen etabliert, der Trends schafft und sich den Markterfordernissen anpassen kann. Man

denke nur an den Catera, der als kleinstes Modell unter den High-End-Autos gilt. Oder die in den 2000er Jahren erschienene neue CTS-Limousinen-Reihe mit DOHC-Motoren, die auch in anderen GM-Produkten eingesetzt werden. Inzwischen gibt es auch mehrere SUV und aktuell auch Studien, die einen sportlich ambitionierten Cadillac versprechen. Man darf gespannt sein, ob sich auch Cadillac vor den Karren der E-Mobilität spannen lässt oder vernunftorientiert weiter auch klassische Antriebe anbieten wird.

Bildrechte: Illustrationen und Fotos S. 20, 22, 23 und S. 24 unten von The Henry Ford, Foto Seite 21 und Seite 23 oben Johannes Hübner, Fotos S. 24 oben und Seite 25 Georg Kludsky



Cadillac Fleetwood Sixty Special mit Klimaanlage, Baujahr 1956

Das Mus eum bebt

13. – 14. Mai 2023



brazzeltag.de



Technik Museum
Speyer



Best of Show

Pokale sind ein Zeichen für Qualität

Für den Teilnehmer sind Trophäen und Medaillen das Zeichen der Anerkennung von Jury und Mitbewerbern – sie müssen nicht aus Gold und Silber sein, sondern sind das Symbol für die Besten. Eine Auszeichnung überdauert die Zeit – die Sieger von einst können bei Oldtimern sogar die Sieger von morgen sein.

Aus diesen Gründen bitten die Veranstalter von Classic-Gala Schwetzingen seit einigen Jahren namhafte Künstler oder besonders kreative Handwerker, für den Best of Show eine besondere Trophäe anzufertigen.

Für das Jahr 2022 hat sich Ole Koch, Begründer der Manufaktur „Die Blechkisten“, bereit erklärt, die besondere Trophäe anzufertigen. Hier seine Begründung: „Best of Show“ bedeutet für mich etwas Vollkommenes. Man könnte auch sagen, etwas Unverfälschtes, Vollendetes, Zeitloses, Elegantes, Einzigartiges, aber auch Kompromissloses. Etwas Langlebiges und Beständiges. Stets souverän und über jeden Zweifel erhaben. Der Mittelpunkt und damit eine runde Sache.“

Seine Trophäe nimmt den Automobilismus der 20er Jahre auf, die Trophäe lässt Kotflügel wie Flammenzungen oder Blütenkelche senkrecht aufsteigen. Dies Kotflügel sind aus Aluminium und wurden zuerst ganz klassisch mit dem Holzhammer und Sandsack in Form gebracht und anschließend mit dem english wheel, einer Rollenstreckmaschine, geglättet. Der Sockel wurde aus Eisenblechen geschweißt, geschliffen und zum Abschluss brüniert.

Ole Koch interpretiert damit sein Thema der Kreation von automobilen Klassikern mit Originalmaterialien im halben Maßstab – wer seine Internetseite www.blechkisten-manufaktur.de öffnet, versteht sofort.

Die Trophäe sticht mit einer Gesamthöhe von ca. 66cm. Ganz bewusst aus allen anderen Pokalen heraus – man darf gespannt sein, welchem Automobil die internationale Expertenjury im Jahr 2022 diesen Preis zuerkennen wird.

Text: Johannes Hübner
www.blechkisten-manufaktur.de



Zu Gast beim Erfinder des Automobils

Zukunft braucht Herkunft – diese faszinierende Wechselwirkung zwischen Innovation und Historie erleben die Besucherinnen und Besucher des Mercedes-Benz Museums jeden Tag aufs Neue. Hier, direkt gegenüber dem Stammwerk der Marke in Untertürkheim, öffnen sich faszinierende Blicke auf eine seit mehr als 135 Jahren lebendige Innovationskultur. Mehr als elf Millionen Menschen haben sich davon bereits beim Ausstellungsbesuch und bei Veranstaltungen vom Konzert bis zum Kinoereignis begeistern lassen.

Vorhang auf für das 1886 von Carl Benz erfundene Automobil

Das Mercedes-Benz Museum zeigt, wie sich die Marke immer wieder neu erfindet: Es führt die Ausstellungsbesucher in einer Zeitreise von der Geburt des Automobils über die faszinierenden Ursprünge und Entwicklungen der Marke bis zum Blick in die Zukunft der Mobilität.

Eine Attraktion für sich ist die einzigartige und mehrfach preisgekrönte Architektur des 2006 eröffneten Museums. Der Entwurf stammt vom niederländischen Architekten Ben van Berkel von UN Studio, Amsterdam. Die Struktur des Gebäudes erinnert an die Doppelhelix der menschlichen DNA, in der die Erbgutinformationen gespeichert sind. Damit ist das Mercedes-Benz Museum auch ein gebautes Symbol für die visionäre Kraft der Erfinder und Entwickler des Automobils.

Mythos und Collection

In der Ausstellung sind mehr als 160 Fahrzeuge aller Art die Hauptdarsteller. Zusammen mit 1.500 weiteren Exponaten bilden sie das Herzstück der Dauerausstellung mit insgesamt 16.500 Quadratmeter Fläche.

Zwei Rundgänge führen in weiten Kurven durch die umfangreiche Dauerausstellung. Der Weg durch die sieben Mythosräume erzählt die Geschichte des ältesten Automobilherstellers der Welt seit der Erfindung des Automobils im Jahr 1886 in chronologischer Reihenfolge. Der zweite Rundgang durch fünf Collectionsräume präsentiert Fahrzeuge zeitübergreifend und thematisch geordnet. Die Besucher können jederzeit zwischen den beiden Rundgängen wechseln und so das Museum ganz individuell erleben. Den Schlussakkord setzt immer der Bereich Mythos 7: Silberpfeile – Rennen und Rekorde, die spektakuläre Inszenierung einer Steilkurve mit Renn- und Rekordwagen aus der gesamten Motorsporttradition der Marke. Daran schließt sich der Ausstellungsbereich Faszination Technik an. Er gibt einen Einblick in die Tätigkeit der Mercedes-Benz Designer.

So vielfältig wie die Automobilgeschichte ist das automobilen, kulturelle und kulinarische Programm des Mercedes-Benz Museums. Dazu kommen Sonderausstellungen und Präsentationen zu unterschiedlichen Themen.

Das Mercedes-Benz Museum ist während des gesamten Jahres von Dienstag bis Sonntag sowie an Feiertagen jeweils von 9 Uhr bis 18 Uhr geöffnet. Eine Tageskarte kostet 12 Euro für Erwachsene, ermäßigt 6 Euro. Kinder bis 12 Jahre haben freien Eintritt. Das Museum ist vollständig barrierefrei.

www.mercedes-benz.com/museum



ACV feiert Jubiläum

Vor 60 Jahren wurde der ACV gegründet. Bei der Classic-Gala Schwetzingen feiert der drittgrößte Mobilitätsclub Deutschlands als Teilnehmer seinen runden Geburtstag.

Das waren noch Zeiten, Anfang der Sechzigerjahre! Deutschland erlebt einen Autoboom. Der Liter Sprit kostet 58 Pfennig, für einen Standardkäfer mit 30 PS verlangt VW 3.810 Mark. Doch die Autos sind natürlich längst nicht so zuverlässig wie heute. Deshalb gründen die DEVK Versicherungen 1962 in Köln einen eigenen Automobil-Club. Sein Name: ACV. Damals steht die Abkürzung für den „Automobil-Club der Verkehrsbediensteten Deutschlands“, denn die Mitglieder sind überwiegend in der DEVK versicherte Eisenbahner. Die Ziele des Clubs gehen von Beginn an weit über die schlichte Pannenhilfe hinaus. Im Begrüßungsschreiben für Neumitglieder definiert sich der ACV als „kameradschaftlichen Zusammenschluß der an der Kraftfahrt interessierten Kreise zur Förderung der Kraftfahrt, des Motorsports, der Touristik, der Verkehrssicherheit, der internationalen freundschaftlichen Beziehungen und der Besserung der Verkehrsgesinnung“.

60 Jahre ist das her. Längst hat sich der ACV für alle Autofahrer geöffnet und zum Automobil-Club Verkehr gewandelt, einem modernen Mobilitätsdienstleister mit rund 500.000 Mitgliedern in ganz Deutschland. Zum Leistungsumfang gehört seit 2017 auch ein Fahrradschutzbrief. Und im Konzert der Pannenhelfer sticht der ACV heraus als erster

und bislang einziger klimaneutraler Automobilclub. Darauf ist Geschäftsführer Holger Küster stolz: „Wir haben uns bereits 2019 für eine eigene Klimastrategie entschieden. Unsere Tätigkeiten wurden von neutraler Stelle umfassend auf ihre ökologischen Auswirkungen hin untersucht. Die Emissionen unse-



Zeitdokument 1962: Die erste Mitglieder-Broschüre des Automobil-Clubs für Verkehrsbedienstete



rer Abschleppvorgänge sowie alle anderen derzeit noch nicht vermeidbaren Emissionen haben wir mit hochwertigen Klimaschutzzertifikaten ausgeglichen.“ Zum 60. Geburtstag präsentiert sich der ACV mit fünf ganz besonderen rollenden Botschaftern, getreu dem Motto „Zukunft braucht Herkunft“. Stellvertretend für die 60er hat der Club einen eleganten Ford 17M Coupé angeschafft. Für die Siebziger haben die Kölner einen T2 Bulli mit Westfalia-Ausstattung auf der Straße, dieses Auto wird auch in

Schwetzingen zu sehen sein. Für die Achtziger steht ein goldener Opel Rekord 2.0 E. Weitere schmutzige Klassiker des ACV sind ein seltener BMW M5 Touring der Baureihe E34 für die 90er, das neue Jahrtausend repräsentiert der Design-Klassiker Audi TT als Roadster mit edler Lederausstattung vom Typ „Mokassin“.

Text & Fotos: ACV
weitere Informationen: www.acv.de

Maßstab 1:18

CMC Ferrari 275 GTB/C, 1966
leicht, stark & schnell



CMC GmbH & Co. KG · Classic Model Cars
Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach
Tel.: +49 711 44 00 799-0
info@cmc-modelcars.de · www.cmc-modelcars.de

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH





110 Jahre Carrozzeria Bertone

Nuccio – der Meistermacher

Die Carrozzeria Bertone wurde von dem Stellmacher Giovanni Bertone (1884–1972) im Jahre 1912 gegründet. Aber erst 1922 bekam die Karosseriewerkstatt den ersten Auftrag die Karosserie für das Modell Torpedo auf Basis eines SPA 23S zu bauen. Klassische Karosserien mit Holz-Struktur mussten wegen der immer größeren Geschwindigkeit erheblich verstärkt werden. Folglich entwarf Bertone eine Reihe von hardtopähnlichen Dachkonstruktionen, um aus Wagen wie dem selbsttragenden Lancia Lambda von 1921 robustere und sicherere Limousinen zu machen.

In den 30er Jahren entwickelte sich Bertones Unternehmen zu einer echten Karosseriefabrik. Giovanni Bertones Sohn Giuseppe Bertone mit dem Spitznamen „Nuccio“ (1914–1997) stieg 1934 mit 20 Jahren in das Familienunternehmen ein, und drei Jahre später gewann das Unternehmen mit der stromlinienförmigen Karosserie für den Fiat 1500 den Turiner Stylingwettbewerb. Als Unternehmenschef verwandelte Nuccio Bertone das Unternehmen in eines der weltweit führenden Designbüros für Automobile.

Die goldene Zeit bis 1990

1954 wurde das von Bertone entworfene Coupé des Alfa Romeo Giulietta Sprint zum Inbegriff für das italienische Design der Nachkriegszeit. Sie brachte Bertone in den 1950er Jahren Aufträge von Aston Martin, Bristol, FIAT und NSU ein. Auch in den 60er Jahren entwickelte Bertone nach dem Riesenerfolg des vom jungen Giugiaro gezeichneten ALFA GT Junior weitere Modelle für Alfa Romeo, Aston Martin, BMW, Ferrari und FIAT und der Clou war der 1966 präsentierte Lamborghini Miura des Designers Marcello Gandini.

Nuccio Bertone begleitete seine Top-Designer und ließ sie gewähren. Nur so erklärt sich die Erfindung der sog. Keilform, erstmals gezeigt mit dem 1968 präsentierten Alfa Romeo 33 Carabo von Giugiaro, der gleich danach den Lancia Stratos nachlegte obwohl erschon selbständig war. Selbst Ikonen wie der Miura mussten weichen: 1971 erntete der von Marcello Gandini bei Bertone gezeichnete erste Prototyp des Lamborghini Countach höchstes Lob, während man sich kommerziell nach der Ölkrise von 1972 auf Autos für den täglichen Bedarf nach Art

des VW Polo (1975) konzentrierte. Man produzierte nach dem FIAT 850 Coupé und Spider später den Fiat Ritmo als Bertone Cabriolet sowie ab 1982 den Mittelmotor-Fiat X1/9 als Konkurrent zum VW-Porsche 914. Immer wieder versuchte Bertone, wie auch Ghia, Karmann oder Pininfarina, Sonderversionen von Serienautos zu bauen, etwa das Opel Kadett-E-Cabriolet, das Astra-F-Cabriolet sowie das sportliche Astra-G-Coupé (2000–2004) und das Astra-G-Cabriolet (2001–2005). Gleichzeitig entstanden immer wieder Studien wie der futuristische MX81 für Mazda.

Talentschmiede Bertone

Im Laufe der Jahrzehnte prägten sechs Designer den Bertone-Stil. Chefdesigner waren in dieser Zeit:

- Franco Scaglione (ALFA Giulia, Bertone BAT-Reihe u.a., 1952–1960)
- Giorgetto Giugiaro (ALFA GT-Junior, ISO Grifo und Lele u.a., 1960–1965)
- Marcello Gandini (Lamborghini Miura und Countach u.a., 1965–1979)
- Marc Deschamps (Citroen XM, BX u.a., 1979–1995)
- Giuliano Biasio (1995–2006)
- David Wilkie (2006–2014)

Auch Giovanni Michelotti und Sergio Pininfarina arbeiteten zeitweise im „Stile Bertone“ – Beweis, dass der geniale Designer-Entdecker Nuccio Bertone lieber die Besten der Welt für sich arbeiten ließ, als selbst zu entwerfen. Das Atelier Bertone entwickelte eine eigene, individuelle Designsprache für so unterschiedliche Fahrzeuge wie den Ferrari Dino 308 GT

4 (1973), den Lancia Stratos (1973) und das Volvo 780 Coupé (1985). Besondere Aufmerksamkeit erzielte Bertone immer wieder durch außergewöhnliche und das Automobildesign beeinflussende Prototypen und Konzeptstudien wie etwa den Corvair Testudo von 1961, den BMW 3200 CS, die Lamborghini Espada und Jarama oder den BMW C1-Roller. In der Blüte des Unternehmens wurden jährlich bis zu 70.000 Einheiten bei Bertone hergestellt. Anlässlich des 90. Geburtstages des Unternehmens wurde 2002 auf dem Genfer Automobilsalon die Studie des Bertone Novanta auf Saab 9-5-Basis präsentiert, der aber viel braver als der Opel Slalom GT aussah. Doch der Niedergang war nicht aufzuhalten, denn moderne Plattform-Strategien und modulare Fertigung machten Karosseriebauer überflüssig. In der Pkw-Absatzkrise Mitte der 2000er Jahre geriet die Unternehmensgruppe Bertone wie auch andere europäische selbständige Karosseriebauer (z. B. Karmann) in Zahlungsschwierigkeiten, ging in Konkurs und wurde zerschlagen. Nur das Design-Center Stile Bertone in Caprie war bis 2014 noch selbständig und wurde von Ermelinda Bertone, der Witwe Nuccios, geleitet. Heute ist das Unternehmen Bertone Geschichte, aber die Meilensteine des Designs dieses Hauses werden nie vergehen – Grund genug, in Schwetzingen den Bogen von Bertone-Prototypen zu atemberaubenden Serienautos zu spannen.

Text: J. Hübner, Bildrechte: Foto C1 & 3200 CS BMW AG, Foto ALFA Spider, Bertone Logo & BMW Garmisch & Autobianchi Runabout Georg Kludsky, alle anderen Fotos Archiv Hübner und Teilnehmer



Objektive für höchste Ansprüche und das perfekte Automobil-Foto Werbung

SIGMA (Deutschland) GmbH ist als langjähriger Partner aus der Fotobranche exklusiv auf der Classic-Gala Schwetzingen vertreten.

Heutzutage sind wir überall von digitalen Bildern umgeben und die Leistungsanforderungen an Objektive sind höher als jemals zuvor. Fotos können auf Computermonitoren angezeigt und Pixel für Pixel geprüft werden, sodass Farbabweichungen deutlich zu sehen und Unterschiede in der Objektiveleistung auf den ersten Blick zu erkennen sind. Genau aus diesem Grund konzentrieren wir uns auf höchste Bildqualität und unternehmen alle Anstrengungen, um Abbildungsfehler bereits in der Produktionsphase zu eliminieren und sind unablässig bestrebt, sicherzustellen, dass optische Daten den Bildsensor unbeeinträchtigt erreichen.

SIGMA zählt heute zu den führenden Herstellern von Objektiven, Kameras und Blitzgeräten. Besuchen und erleben Sie daher SIGMA als Exklusivpartner am SIGMALiner, lassen Sie sich von Objektivspezialisten beraten und informieren Sie sich über die breite Produktpalette an hochwertigen Objektiven. Wer neben persönlichen und direkten Beratungsmöglichkeiten Praxisbezug sucht, kann

sich zu den SIGMA Fotoworkshops anmelden. Weitere Informationen finden Sie auf der Website von SIGMA (Deutschland) GmbH und der Classic-Gala.

Gerne können Sie auch Objektive ausleihen und austesten. „Der SIGMALiner ist in den letzten Jahren bereits die Anlaufstelle für unzählige Fotografen gewesen. Wir freuen uns deshalb sehr, dass SIGMA die Partnerschaft ausgeweitet hat und das Thema Fotografie in Zukunft noch stärker im Konzept der Classic-Gala Schwetzingen integriert sein wird. Für die zahlreichen Besucher und Fotografen eine großartige Nachricht. SIGMA steht, wie auch unsere klassischen Automobile, für Qualität, Begeisterung und Liebe zum technischen Detail“, Classic-Gala Veranstalter Johannes Hübner.

SIGMA - Exklusivpartner aus der Fotobranche
Mehr Informationen über SIGMA bekommen Sie auf der 18. Classic-Gala Schwetzingen vom 2. - 4. September 2022 am SIGMALiner oder bei SIGMA direkt.

SIGMA (Deutschland) GmbH
Carl-Zeiss-Str. 10/2
D-63322 Rödermark
www.sigma-foto.de



Lotus Tech Innovation Centre, Raunheim, Germany (LTIC)

WE ARE FIRST, LAST AND ALWAYS FOR THE DRIVERS.

Das ganze Team von LTIC in Raunheim mit seinen fast 200 internationalen Ingenieurinnen und Ingenieuren wünscht der 18. International Concours d'Elegance Automobile Classic-Gala Schwetzingen viel Erfolg und allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern viel Spaß.

Hier bei uns in Raunheim am Frankfurter Flughafen entwickeln wir mit viel Engagement die Zukunft und die neueste Technologie der Marke Lotus. Fahrzeuge wie der Lotus Eletre stehen für Premium – und wir sind begeistert, unseren Beitrag hier zu leisten.

Wir sind stolz auf die Tradition, die Lotus zu einem einzigartigen Juwel in der Automobil Welt gemacht hat – und wir arbeiten mit unseren Kollegen auf der ganzen Welt daran, die Zukunft dieses Juwels zu entwickeln.

Mobilität verändert sich – die Faszination von großartigen Marken bleibt.

Fotos & Text: LTIC





Red Bull World of Racing

Verlängerung der Ausstellung

Benzingeruch liegt in der Luft; die ausgestellten Exponate strotzen vor PS. Mit etwas Fantasie kann man sich vorstellen, wie die abgefahrenen Reifen nach einer Wettfahrt dampfen. Nirgendwo sonst kommen Besucher den motorisierten Rennsport-Legenden näher – Sebastian Vettels RB9 oder aber Manuel Lettenbichlers Enduro-Maschine nur eine Handbreit entfernt. Sobald die Besucher die Halle 3 betreten, liegt ihnen die gesamte „Red Bull World of Racing“ zu Füßen. Nun ist es bestätigt: Das Technik Museum Sinsheim verlängert die aktuelle Sonderausstellung bis zum 8. Januar 2023.



Höher, schneller, weiter: Ob im Motocross oder der Formel 1, in der Wüste oder im Schnee, zu Land, auf dem Wasser oder in der Luft – Red Bull hat Motorsport in seiner DNA. Jährlich kämpfen weltweit hunderte Motorsportathlet*innen in ihren Rennserien um den Sieg. Unzählige Weltmeistertitel wurden dabei bereits gewonnen. Eine beachtliche Übersicht davon präsentiert das Technik Museum Sinsheim seit Frühjahr 2021 in seiner „Red Bull World of Racing“. Pünktlich zum 40. Geburtstag des Museums war die Sonderausstellung fertiggestellt. Dabei wurde jeder Motorsportbereich in Szene gesetzt: So repräsentiert unter anderem Daniel Bodins Schneemobil, mit dem er 2017 und als erster überhaupt einen doppelten Rückwärtssalto vollführte, die Wintersportecke. Das wohl härteste Rennen der Welt, die Rallye Dakar, erklären gleich drei Fahrzeuge, allen voran das Schwergewicht von 1988: ein Red Bull Dakar Truck. Unterschiedlich hohe Sprungtürme, sich drehende Podeste und bunte Grafiken machen die eigens für Sonderausstellungen konzipierte Halle 3 lebendig. Hier und da kann man noch den Reifenabrieb von Adrian Guggemos' GasGas TXT300 entdecken. Der Trial-Biker und Dauermitglied des Fördervereins Auto + Technik Museum e. V. brachte seine Maschine persönlich vorbei und drehte damit das Eröffnungsvideo zur Ausstellung – inklusive Reifenspuren.

„Mit dieser Ausstellung wollten wir vor allem das jüngere Publikum ansprechen. Bei uns kann der Nachwuchs erleben, dass Museen nicht nur staubig und trocken sind. Und wir hatten wohl recht.“

Fasst man die Kommentare in den sozialen Medien zusammen, ist die „Red Bull World of Racing“ ein voller Erfolg. Wenn es nach den Fans geht, sollten wir aus der Sonder- eine Dauerausstellung machen,“ erklärt Museumspräsident Hermann Layher voller Freunde und verkündet: „Nun hat Red Bull die Schau um ein komplettes Jahr verlängert, damit jeder die Gelegenheit hat, diese Ausstellung zu sehen.“

Und zu sehen gibt es viel: Aufwendig inszenierte Themenbereiche geben Einblicke in die actiongeladenen Welten hinter den zwei roten Bullen. Ausgewählte Exponate, wie der Red Bull RB9-Bolide des jüngsten Formel-1-Weltmeisters, Sebastian Vettel, der MINI ALL4 Racing der Dakar-Legende Nasser Al-Attiyah und das KTM 250 SX-F Motocross-Bike des 2019er MX2-Weltmeisters Jorge Prado aus Spanien können hier von den Besuchern bestaunt werden. Ganz besonders stolz sind die Museums-macher unter anderem auf die KTM 300 EXC TPI Enduro von Manuel Lettenbichler, mit der er sich 2019 zum WESS Enduro-Weltmeister krönte.

Im September hieß das Ausstellungsteam den Red Bull RB3 mit der „Faces For Charity“-Sonderlackierung willkommen. 30.000 Fotos von Menschen, die für die Wings for Life Stiftung spendeten, sind darauf zu sehen. Kein geringerer als David Coulthard fuhr diesen Boliden in Silverstone 2007 beim Grand Prix von Großbritannien. Wer die Rückenmarksforschung unterstützen möchte – neben dem besonderen Exponat steht eine Spendenbox. Und die kleinen Gäste kommen ebenfalls nicht zu kurz: Eine Rutsche befördert den Nachwuchs in die 3.000 qm große Halle. Für 2022 planen die Ausstellungsmacher so manches Event rund um die „Red Bull World of Racing“. Auf technik-museum.de/halle3 können sich die Rennsportfans auf dem Laufenden halten. Die Sonderausstellung kann täglich ab 9 Uhr in der Halle 3 des Technik Museum Sinsheim bestaunt werden. Der Besuch ist im Eintrittspreis des Museums enthalten.

Text & Fotos: Technik Museen
www.technik-museum.de

CLASSIC ENGINEERING. TIMELESS DESIGN.

The world's first luxury car fragrance brand.
Steel Diffuser - leather lid - fragrance ceramic.



HANDMADE *in* GREAT BRITAIN



Vom lokalen Schraubenladen zum globalen Zulieferer

Als Dienstleister in der Automobilbau-Branche und als Arbeitgeber setzt baier & michels (b&m) auf Verbindungen, die halten.

Wer Fahrzeuge herstellt, benötigt stets das, was vielen Baugruppen im Innersten nicht nur Halt gibt, sondern auch ein Plus an Nachhaltigkeit und Sicherheit: hochwertige Verbindungstechnik. Sie hat viele Facetten, von der Direktverschraubung über den Gewindeinsatz bis hin zum Blindnietsystem. Und sie hat unterschiedliche Einsatzbereiche, sei es im Sitz des Fahrzeugs, im Kühlsystem der Batterie oder in der Mischbauweise von Karosserien. Solche kleinen Kaltfließpressteile mit großer Wirkung in Eigenregie zu entwickeln und zu fertigen, hat sich baier & michels, kurz b&m, zur Aufgabe gemacht. Darüber hinaus bietet b&m neben anwendungstechnischer Beratung auch Schulungen und mit dem b&m-PORT ein Online-Portal, das verarbeitende Unternehmen bei der Standardisierung sogenannter C-Teile unterstützt.

1932 in Frankfurt am Main als Schrauben- und Eisenwarenladen gegründet, verlegte b&m 2002 seinen Sitz nach Ober-Ramstadt – mit damals 30 Beschäftigten. Heute schlägt das Herz des Unternehmens weiter in der Region Südhessen, die Frequenz steigt



Zuverlässiger Partner in Sachen Verbindungstechnik: Das in Ober-Ramstadt ansässige Unternehmen b&m hat sich auf OEMs und Zulieferer der Automobilbau-Branche spezialisiert.

kontinuierlich: Mit aktuell 500 Mitarbeitenden an neun Standorten in Europa, Asien und Nordamerika hat sich der Zulieferer als zuverlässiger Partner der produzierenden Industrie etabliert, vor allem im Automobilbau, zunehmend aber auch in der Elektro- und Medizintechnik. Über den Wachstumskurs sagt Geschäftsführer Jörg Pohl: „Wir setzen nicht nur als Dienstleister, sondern auch als Arbeitgeber auf Verbindungen, die halten.“

In der Ober-Ramstädter Firmenzentrale bietet b&m laut Jörg Pohl nicht nur Stabilität durch einen finanzstarken Mutterkonzern, die Würth-Gruppe. „Als Betrieb unterstützen wir dual Studierende und Auszubildende sowie Fachkräfte und Quereinsteiger in den Bereichen Büro, Handwerk, IT und Logistik dabei, sich individuell weiterzuentwickeln – und richtig durchzustarten.“ Mit Respekt und Offenheit innerhalb eines weltweiten Netzwerks. Mit Begeisterung für digitale und handwerkliche Lösungen. Und vor allem: mit einer familiären Atmosphäre und Tradition.

Letztere wird besonders auch von der 100-jährigen Automobilgeschichte in Ober-Ramstadt geprägt: Auf den Hersteller Falcon, der von 1922 an dort vier Jahre lang riesige Werkshallen unterhielt, folgte zwischen 1926 und 1935 mit der Röhr Auto AG ein Unternehmen, das durch

technische Innovationen bei den Branchenmessen in Europa für Aufsehen sorgte. Das Modell Röhr 8 Typ R punktete seinerzeit dank niedriger Bauweise, Zahnstangenlenkung und Einzelradaufhängung (Slogan: „Der sicherste Wagen der Welt“). Heute ist das Schmuckstück im Besitz von b&m – und als Ausstellungsobjekt bei der Classic-Gala in Schwetzingen dabei – wir freuen uns!

Text & Fotos: baier & michels

SIE WOLLEN IHR FAHRZEUG WIRKSAM VOR DIEBSTAHL SCHÜTZEN?

IHR PREISVORTEIL:

80 €

Wir haben die Lösung! Werden Sie jetzt Mitglied im ACV und sichern Sie sich das Ortungssystem BPT 1500 von Blaupunkt zum unschlagbaren Aktionspreis von 129 Euro! Auf den ersten Jahresbeitrag als ACV Mitglied gewähren wir Ihnen zusätzlich noch einmal einen Rabatt von 30 Euro.

Jetzt bestellen auf acv.de/ortung*



ACV Aktionsangebot Fahrzeugortung

Ortungssystem Blaupunkt BPT 1500	
Listenpreis:	179,- EUR
ACV Aktionspreis:	129,- EUR
ACV Mitgliedschaft für 1 Jahr	
Tarif Komfort:	69,- EUR
Aktionstarif:	39,- EUR
Summe:	168,- EUR

Wenn ein wertvoller Oldtimer oder Youngtimer gestohlen wird, zahlt im besten Fall die Versicherung. Aber sein geliebtes Auto sieht man in der Regel nicht wieder. Das Ortungssystem von BPT 1500 von Blaupunkt hilft dagegen, das Fahrzeug zurückzubekommen. Das verdeckt verbaute Telematiksystem meldet Ihnen zuverlässig per SMS und/oder Mail, wenn Ihr Klassiker unerlaubt auf Reisen geht. Auch Abschleppvorgänge oder das Unterbrechen der Bordspannung erkennt die Technik. Die Ortung erfolgt in Echtzeit bequem per Smartphone-App, EU-weit inkl. der Schweiz.



acv
Automobil-Club
Verkehr

*Die Geschäftsbedingungen zu diesem Aktionsangebot lesen Sie auf acv.de/ortung.



Grüßwort 7. ECOmobil Gala Schwetzingen

Liebe Teilnehmer*innen,

nachhaltige Mobilität erlebbar machen, das geht auch in diesem Jahr wieder auf der 7. ECOmobil-Gala in Schwetzingen. Zu bestaunen und erleben gibt es eine Vielzahl klimaneutral betriebener Fahrzeuge, innovativer Services und Informationen rund um die grüne Mobilität von heute und morgen. Besucher*innen können die Fahrzeuge sogar direkt vor Ort vergleichen und praktisch ausprobieren. Passend zum Motto „Zukunft trifft Classic“ bietet eine Sonderschau spannende Einblicke in die Vergangenheit und die Zukunft der Elektromobilität.

Ob E-Auto, E-Roller, Pedelec oder E-Bus – Elektromobilität ist bereits heute zu einem sichtbaren und festen Bestandteil unseres Alltags geworden. Sie ist entscheidender Hebel dafür, CO₂-Emissionen im Verkehrssektor einzusparen und die Klimaziele zu erreichen. Aktuell nimmt die E-Mobilität weiter an Fahrt auf – der Markthochlauf ist in vollem Gange. 2021 waren landesweit schon ein Drittel der neuzugelassenen Fahrzeuge batterieelektrisch oder Plug-in-Hybride. Damit hat sich der Bestand an E-Fahrzeugen innerhalb eines Jahres fast verdoppelt. Parallel dazu muss nun die Ladeinfrastruktur rasch mitwachsen. Unser landesweite SAFE-Ladenetz stellt bereits heute öffentliche Ladepunkte in einem 10-Kilometer-Raster sicher. Damit gehört Baden-Württemberg zu den bundesweiten Vorreitern. Das ist aber kein Grund sich auszuruhen – denn wir haben noch viel vor: Bis ins Jahr 2030 streben wir zwei Millionen öffentlich zugängliche und private Ladepunkte im Land an.

Baden-Württemberg hat sich in Sachen Klimaschutz viel vorgenommen. Als Klimaschutzland wollen wir bis 2040 klimaneutral werden. Für den Verkehrssektor heißt das, bis in acht Jahren mindestens 55 Prozent der CO₂-Emissionen zu reduzieren – eine riesige Herausforderung.

Um das zu schaffen, hat sich mein Ministerium fünf konkrete Ziele gesetzt. Bis 2030 soll jedes zweite Auto klimaneutral fahren. Außerdem wollen wir den öffentlichen Verkehr verdoppeln und den Kfz-Verkehr in Stadt und Land um 20 Prozent senken. Jede zweite Tonne soll klimaneutral transportiert und jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Diese Zielmarken zeigen, dass sich unsere Mobilität in den kommenden acht Jahren an vielen Stellen erheblich verändern muss – und dank Innovationen und verändertem Mobilitätsverhalten auch verändern kann.

Wichtige Bausteine dieses Wandels können Sie vom 2. bis 4. September auf der ECOmobil-Gala in Schwetzingen kennenlernen.

Ich freue mich, auch dieses Jahr wieder Schirmherr der 7. ECOmobil zu sein.

Allen Besucher*innen wünsche ich viel Freude beim Kennenlernen und Ausprobieren nachhaltiger Mobilitätsformen der Gegenwart und Zukunft.

Ihr

Winfried Hermann MdL



WIR ENTWICKELN FÜR SIE DIE MOBILE ZUKUNFT



 XBUS

WWW.XBUS.DE

Evetta

WWW.EVETTA.DE

 NITO

WWW.NITO.DE

Vom Modularen Alleskönner bis zur Neuaufgabe einer Ikone.
Electricbrands bringt Fahrzeuge auf den Markt,
die unsere Mobilität revolutionieren.

Zukunft trifft Classic

Die BesucherInnen der 18. ASC-Classic-Gala Schwetzingen durchwandern nicht nur im Schlosspark den Zeitstrahl der Mobilitätsgeschichte, sondern bereits vor dem Eintritt beim Fußweg über den Schlossplatz Schwetzingen. Dort kommen sie nämlich durch die nachhaltige Mobilitätsausstellung ECOMobil-Gala Schwetzingen, die am 3. und 4. September 2022 Exponate und Konzepte unter dem Motto „Zukunft trifft Classic“ präsentiert:



Carbon-Laufrad „sollso“, Foto: Olaf Tamm

Historische Stätte

Der Veranstaltungsort ist die Stelle, wo der Pionier Karl von Drais vor 205 Jahren nach der weltweit ersten Fahrt mit einem zweirädrigen Laufrad von Mannheim aus am Ziel ankam. Damit ist es der Ort, an dem das Fahrrad, das Motorrad und weiterführend auch das Automobil ihren Ursprung fanden. Ein Exemplar dieser bahnbrechenden Erfindung, genannt Draisine, kann vor dem Schloss neben einem modernen Laufrad bestaunt werden. Daneben findet sich die Zukunft des Laufrades – Inspiriert von dem Urtypen wurde das Carbon-Laufrad „sollso“ entworfen und folgt Drais' Gedanken einer unmotorisierten Mobilität.



Vanguard Citicar SV48, Foto: Lutz Herrmann

Historischer Klassenprimus

Im Gegensatz zu der Knutschkugel erinnert ein anderes historisches Exponat der ECOMobil-Gala 2022 eher an einen LEGO-Baustein. Das rote E-Auto „Sebring Vanguard Citicar SV48“ von 1976 erscheint im Kontext der ausgestellten modernen E-Automobile verschiedener Marken fast schon futuristisch und stromlinienförmig. Unter dem Eindruck der Ölkrise von 1973 wurden 4444 Exemplare hergestellt. Damit hielt das Citicar den Rekord des meistverkauften straßenzugelassenen Elektroautos der Automobilgeschichte, bis dieser an das seit 2012 gebaute Tesla Model S ging. 1976 wurden so viele Citicars hergestellt, dass Sebring-Vanguard zum sechstgrößten Automobilhersteller der USA nach GM, Ford, Chrysler, AMC und Checker aufstieg. Das, obwohl die frühen Modelle noch keine Sonderausstattung wie verschließbare Türen oder eine Klimaanlage hatten.

Historisches Vorbild

Wer kennt sie nicht? – Die BMW Isetta – die Knutschkugel – welche für die Nachkriegsgeneration der Einstieg (stille) über die Fronttür in die freie, kostengünstige Mobilität war. Oder der legendäre VW T1 Bulli. Diese Formen genießen seit jeher Kultstatus und werden zukünftig wieder häufiger auf den Straßen zu sehen sein. Die Evetta von ElectricBrands spiegelt das Motto „Zukunft trifft Classic“ einzigartig wieder.



X-Bus und Evetta, Foto: ElectricBrands

Blick in die Zukunft

Während das Fahren der historischen E-Automobile mehr mit Abenteuer als mit Luxus zu tun hat, sind moderne Elektro- und Hybridmodelle längst auch im Oberklassensegment angekommen. Bei den Modellen von Genesis beispielsweise kann dies eindrucksvoll während den angebotenen kostenlosen Probefahrten erfahren werden.

Die Automobile in Classic-Gala Schwetzingen haben mit Elektro-Autos eines gemeinsam: Viele von ihnen sind in geringer Stückzahl entstanden und deshalb heute echte Raritäten.



Genesis GV 60, Foto: Genesis Motor Europe

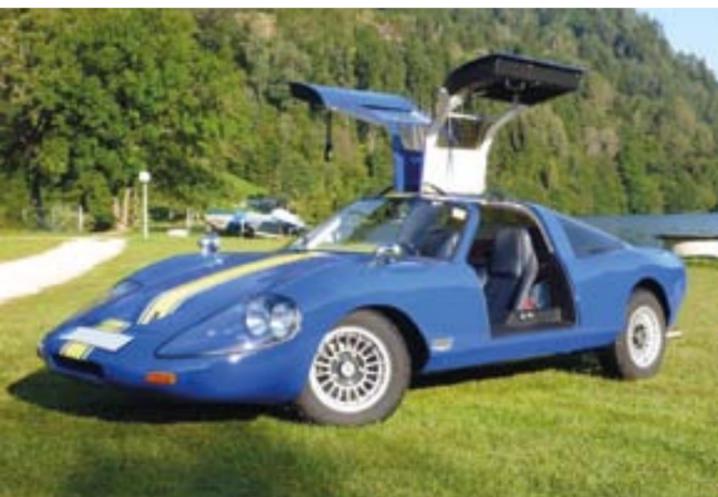
ECOMobil-Gala Schwetzingen

Die Ausstellung nachhaltiger Mobilität wird seit 2011 mit der Stadt Schwetzingen und unter der Schirmherrschaft des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg veranstaltet. Sie zeigt als „Gala“ den Querschnitt der nachhaltigen Mobilität und bietet Möglichkeiten zum Erfahren der verschiedenen Antriebskonzepte. Sie schlägt damit die einzigartige Brücke von der Zukunft in die Vergangenheit und zurück, je nachdem ob die BesucherInnen gerade in das Schloss zur Classic-Gala Schwetzingen gehen oder gerade herauskommen.

Texte: Wolfgang Gauf



Brixner Spyder



Thurner RS



Brixner Hundertmark

Fährst Du Prinz, bist Du König

NSU-Fahrzeuge für den Sport

NSU zeigte ab 1963, dass ein 4-Zylinder Heckmotor mit Luftkühlung ganz anders als ein VW sein kann. Der Reihenmotor stand hinten quer im Heck und hatte eine obenliegende Nockenwelle, die am linken Ende den Zündverteiler antrieb. Aus 996 cm³ Hubraum schöpfte er 43 PS, bot ein Drehmoment von 71,6 Nm und eine Spitze von 135 km/h.

Der Prinz 1000 und seine Folge Modelle boten dank obenliegender Nockenwelle und Querstromzylinderkopf viel Potenzial für Leistungssteigerungen und Tuner und Klein-Autobauer wurden spätestens 1965 mit Erscheinen des TT auf diesen drehfreudigen 4-Zylinder aufmerksam. In Verbindung mit geringem Wagengewicht gab es sportliche Fahreigenschaften, wie sie sonst nur BMW und Porsche zu bieten hatten. Im Dezember 1972 endete die Fertigung. Insgesamt entstanden in Neckarsulm etwa 196.000 NSU Prinz 1000 und NSU 1000, sowie zahlreiche TT und TTS. Nachdem Tuningfirmen wie Abt und Spiess den 1200er auf 75 und mehr PS gebracht hatten, begannen Konstrukteure wie Rudolf Thurner aus dem Allgäu und Kurt Brixner aus Beilstein eigene Sportautos zu bauen, in deren Heck die komplette Antriebseinheit des NSU Prinz samt Getriebe und Hinterachse installiert wurde. Dank dieser Anordnung konnte man ganz flache, aerodynamische Fahrzeuge entwerfen, die bei Kurt Brixner zu schnellen Bergspidern und Rundstrecken-Sportwagen führten. Der NSU-Spruch „fährst Du Prinz, bist Du König“ bekam eine ganz neue Bedeutung.

Fast gleichzeitig installierte der Motorradkonstrukteur Friedel Münch im hessischen Altenstadt den 4-Zylinder quer in einem eigenen Motorradrahmen und schuf mit der „Münch Mammut“ die erste 4-Zylinder dieser Art, die dann wohl auch bei Honda die Inspiration für die CB 750 als erstes Serienmotorrad mit quer eingebautem Vierzylinder war. Der TÜV hielt das Drehmoment der Mammut für so hoch, dass er für das Hinterrad eine Magnesium-Felge vorschrieb. Von 1966 bis 1976 wurden nur etwa 500 Mammut gebaut, die heute gesuchte Sammlerstücke sind. Was 1958 mit dem NSU Sportprinz von Bertone begann führte über den Wankelspider ab 1964 Ende der sechziger Jahre zu Sportfahrzeugen, die nicht zuletzt auch wegen zahlreicher Siege internationale Beachtung fanden.

Text: J. Hübner, Fotos: J. Hübner und Teilnehmer

VOLVO



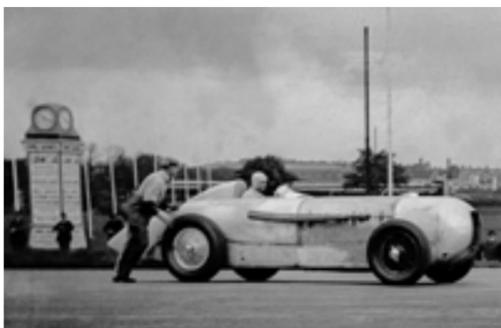
HEDTKE – IHR EXZELLENTES MOBILITÄTS-ZENTRUM IM RHEIN-MAIN-GEBIET.


HEDTKE.DE

Autohaus Hedtke GmbH & Co KG
Rudolf-Diesel-Straße 42 · 64331 Weiterstadt
Telefon: 06151 / 8255 – 0 · info@hedtke.de

Hedtke Automobile GmbH
Rudolf-Diesel-Straße 46 · 64331 Weiterstadt
Telefon: 06151 / 85066 – 0 · info-jlr@hedtke.de





Mercedes-Benz Classic bringt faszinierende Fahrzeuge der Motorsporthistorie nach Schwetzingen

Mercedes-Benz SSKL Avus-Rennwagen im Schlosspark

Ein Highlight ist der Mercedes-Benz SSKL Avus-Rennwagen mit Stromlinienverkleidung. Mit dem Vorbild dieses 2019 von Mercedes-Benz Classic mit hoher Authentizität rekonstruierten Einzelstücks gewinnt Manfred von Brauchitsch vor 90 Jahren das Internationale Avus-Rennen 1932. Der Rennsieg am 22. Mai 1932 verhilft von Brauchitsch im Autorensport zum großen Durchbruch – und ebenso der Aerodynamik im Automobilbau.

Das Jubiläum „70 Jahre SL“ gibt den Rahmen für eine Reihe der wichtigsten Fahrzeuge aus der einzigartigen Tradition dieser Sportwagen: vom 190 SL und 300 SL über den 230 SL und den R 107 bis zum R 129 und seinen Nachfolgern.

Classic-Gala Schwetzingen ist eine stilvolle Inszenierung von Klassikern aller Art bis hin zu außergewöhnlichen Rennwagen – dies alles gehört zum Flanieren auf dem Zeitstrahl, wie es nur in Schwetzingen möglich ist.

Der Sieg des Mercedes-Benz SSKL mit stromlinienförmiger Karosserie beim Internationalen Avus-Ren-

nen in Berlin am 22. Mai 1932 verändert dauerhaft die Konstruktionsprinzipien für Rennwagen. Denn dieses Fahrzeug verdeutlicht der Weltöffentlichkeit eindrucksvoll die Möglichkeiten einer herausragenden Aerodynamik. Das Einzelstück trägt auf einem SSKL-Chassis eine aerodynamisch optimierte Karosserie, die inklusive Unterboden den gesamten Rahmen verkleidet. SSKL steht für Sechszylinder-Siebenliter-Kurz-Leicht. Der Entwurf stammt von dem Aerodynamikspezialisten Freiherr Reinhard von Koenig-Fachsenfeld und wird aus Leichtmetall angefertigt. Der 221 kW (300 PS) starke Rennwagen erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h – das sind 20 km/h mehr als ein normaler SSKL. Die Zuschauer in Berlin geben dem außergewöhnlichen Rennwagen den Spitznamen „Gurke“. Rundfunkreporter Paul Laven dagegen bezeichnet diesen SSKL beim Avus-Rennen als „silbernen Pfeil“. Der 26-jährige Manfred von Brauchitsch verweist den etablierten Starfahrer Rudolf Caracciola (Alfa Romeo) auf den zweiten Platz – das ermöglicht dem Newcomer den Wechsel ins Profilage. Von Brauchitsch wird auf den Silberpfeilen von Mercedes-Benz ein umjubelter Star. 2019, im Jubiläumsjahr „125 Jahre Motorsport“, rekonstruiert Mercedes-Benz Classic den SSKL-Stromlinienrennwagen mit hoher Authentizität. Karosserie, Chassis, Motor: Alles entsteht innerhalb dieses aufwendigen Projekts so nah wie möglich am Original – schließlich darf jeder wissen, woher der Begriff „Silberpfeil“ kommt.

Text: J. Hübner, Fotos: Mercedes-Benz AG



Sportlich Leicht auf allen Straßen

Der Mercedes-Benz SL wird 70

Der Mercedes SL ist ein typisches Produkt der Wirtschaftswunder Zeit, denn vor dem zweiten Weltkrieg gab es in Deutschland mit Ausnahme des BMW 328 noch keine typischen Sportwagen. Die Idee des Sports Cars kam aus England, wo in den dreißiger Jahren vor allem der MG TC und der Jaguar SS 100 zeigten, dass Autos auch lediglich dazu gebaut werden können, den Menschen Freude zu bereiten. Schon fünf Jahre nach Kriegsende begannen bei Mercedes unter Entwicklungsleiter Uhlenhaut die Arbeiten an einem Sportwagen, der als besonders leichtes Fahrzeug in der Sportwagenmeisterschaft der 3 Liter-Fahrzeuge siegreich sein sollte. Mangels Leichtbaumaterialien schuf man bei Mercedes einen Gitterrohrrahmen, den man mit der Einspritzversion des Motors aus dem Regierungsmercedes 300 ausstattete. Diese Konstruktionsmerkmale sportlich und leicht führten zu jenem Kurzwort SL, das heute noch weltweit die Fans in Verzückung versetzt. Vor 70 Jahren erschien der Mercedes 300 SL, der wegen des Gitterrohrrahmens seine charakteristischen Flügeltüren bekam. Auf Anhieb siegte dieser Supersportwagen auf der berühmten Carrera Panamericana und auch die Einsätze bei der Mille Miglia und vielen anderen Langstreckenrennen waren so erfolgreich, dass die wohlhabenden Kunden bei Mercedes um eine Serienversion bettelten. Auf der IAA 1953 drehte sich der 300 SL als Coupé im Scheinwerferlicht und schon am ersten Tag war die Jahresproduktion 1954 ausverkauft. Bei der Rallye Wiesbaden 1954 traten bereits zwölf Mercedes 300 SL im Gesamtklassament an und 1956 gewann der Präsident des AvD, Fürst von Metternich, mit seinem Mercedes 300 SL den sechsten Rang bei der Mille Miglia. Die große Nachfrage nach Sportwagen ließ den amerikanischen Importeur Max Hoffmann in New York nicht ruhen, bis ihm Mercedes einen kleinen 300 SL versprach, der als 190 SL im Jahre

1954 vorgestellt wurde. Trotz seiner Ähnlichkeit zum 300 SL hatte der 190 SL das Chassis der Limousine 190, also keinen Gitterrohrrahmen. Er war von Anfang an als Roadster konstruiert worden – ein Konzept, das ihn bis 1962 für mehr als 25.000 Kunden attraktiv machte. So etwas wollten die 300 SL-Fahrer auch, aber es dauerte bis 1957, bis der Gitterrohrrahmen umkonstruiert war. Das 215 PS-Cabrio wurde Star in den Auto Quartetts und verkaufte sich bis 1962 mehr als 1800 mal. Dann folgte die Sensation: unter der Bezeichnung 230 SL fasste ein neues, vom französischen Chef Stilisten Paul Bracq entworfenes Cabriolet die Kunden von 300- und 190 SL zusammen. Der kompakte 150 PS Roadster wurde anfangs von den einen als zu teuer und den anderen als zu schwach bezeichnet, am Ende aber gaben mehr als 43.000 Exemplare dieses Typs inklusive 280 SL den Mercedes-Strategen recht.

Zur Ablösung erschien 1970 der neue 350 SL des Stilisten Karl Wilfert, dessen acht Zylinder mit 200 PS die Konkurrenz aufschreckte. Sofort startete BMW seinen 3.0 CS mit einer Einspritzanlage aus, damit auch der 3.0 CSI mit 200 PS aufwarten konnte und zwei Jahre später reagierte Porsche und setzte mit dem legendären Carrera RS die Bestmarke auf 210 PS. Der so genannte R 107 wurde der Erfolgsroadster schlechthin. Allein Bobby Ewings Auftritte in Dallas bescherten Mercedes mehr als 45.000 Aufträge für den 560 SL! In den 19 Jahren seiner Produktion gab es für dieses Auto vom kleinen 280 SL bis zum großen 560 SL V8 fast jede wichtige Motorisierung, so dass sein Nachfolger R 129 im Jahre 1988 in große Fußstapfen treten musste. Doch auch dies gelang, der erste Sicherheitsroadster von Mercedes, dessen Kleid von Bruno Sacco gestaltet wurde, war ein so großer Erfolg, dass Mercedes ihm 1996 mit dem kompakten SLK wieder einen kleinen Bruder zur Seite stellte. Seitdem sind SLK und SL eigenständige Geschwister, die dem Motto „sportlich leicht auf allen Straßen“ besser denn je gerecht werden.

Text: J. Hübner, Foto: Mercedes-Benz AG



Kucken Kost' Nix...!

...und was gäbe es schöneres, als sich anzuschauen, was international anerkannte Künstler zum Thema Automobil hier bei der Classic Gala im Südflügel des Schlosses zeigen? Die „Palette“ der ausstellenden Künstler reicht von Fotografie über Malerei, von digitaler Bildbearbeitung zu Dioramen, von Zukunftsvisionen bis hin zum Bau von ganzen Autos, die, maßstabsverkleinert, garantiert nicht nur Kinderherzen zum Strahlen bringen.

Als Kurator der Ausstellung freue ich mich, einige „Stammgäste“ begrüßen zu dürfen: Uli Bennert mit seinen aus sehr überraschenden Perspektiven gestalteten Fotografie, Bernd Michalak, Ex-Automobildesigner, mit seinen grafisch zu dramatischen Effekten bearbeiteten Fotos, Mauricio Franco Luque, dessen Malerei an den Hyper-Realismus des Amerika der 60er gemahnt, Jürgen Schmidt-Lohmann, der seine Bildbearbeitung „Gratografie“ nennt und natürlich auch Rudi Gunkel, dessen Dioramen, modellgewordene Traumgaragen, uns immer wieder erstaunen. Neu dabei sind in diesem

Jahr: Jennifer Gilhaus, die uns kunstvolle, farbenfrohe Bearbeitungen von Fotografien automobiler Schätze präsentiert. Und wir freuen uns, neben der doch sehr männlichen Dominanz der Künstlerschaft Ihnen auch eine Dame in unseren Reihen vorstellen zu können.

Christian Grajewski zeigt uns in einzigartiger Weise Futuristische Aussichten in Form digitaler „Malerei“. „Science Fiction“ reinsten Wassers in beeindruckenden Visionen, die anzuschauen sich lohnt.

Und last, but not least ein Gast, den ich erst vor vier Wochen „entdeckt“ und spontan eingeladen habe: Ole Koch zeigt uns mit seiner „Blechkasten Manufaktur“, wie mit traditionellen Techniken der Blechbearbeitung, Stellmacherarbeit, Polsterei, viel Phantasie und künstlerischem Blick große Automodelle entstehen, die nicht nur in Ihrer Anmutung begeistern! Die „Best of Show“-Trophäe wird in diesem Jahr durch Ole Koch gestaltet und gestiftet – vielen Dank dafür.

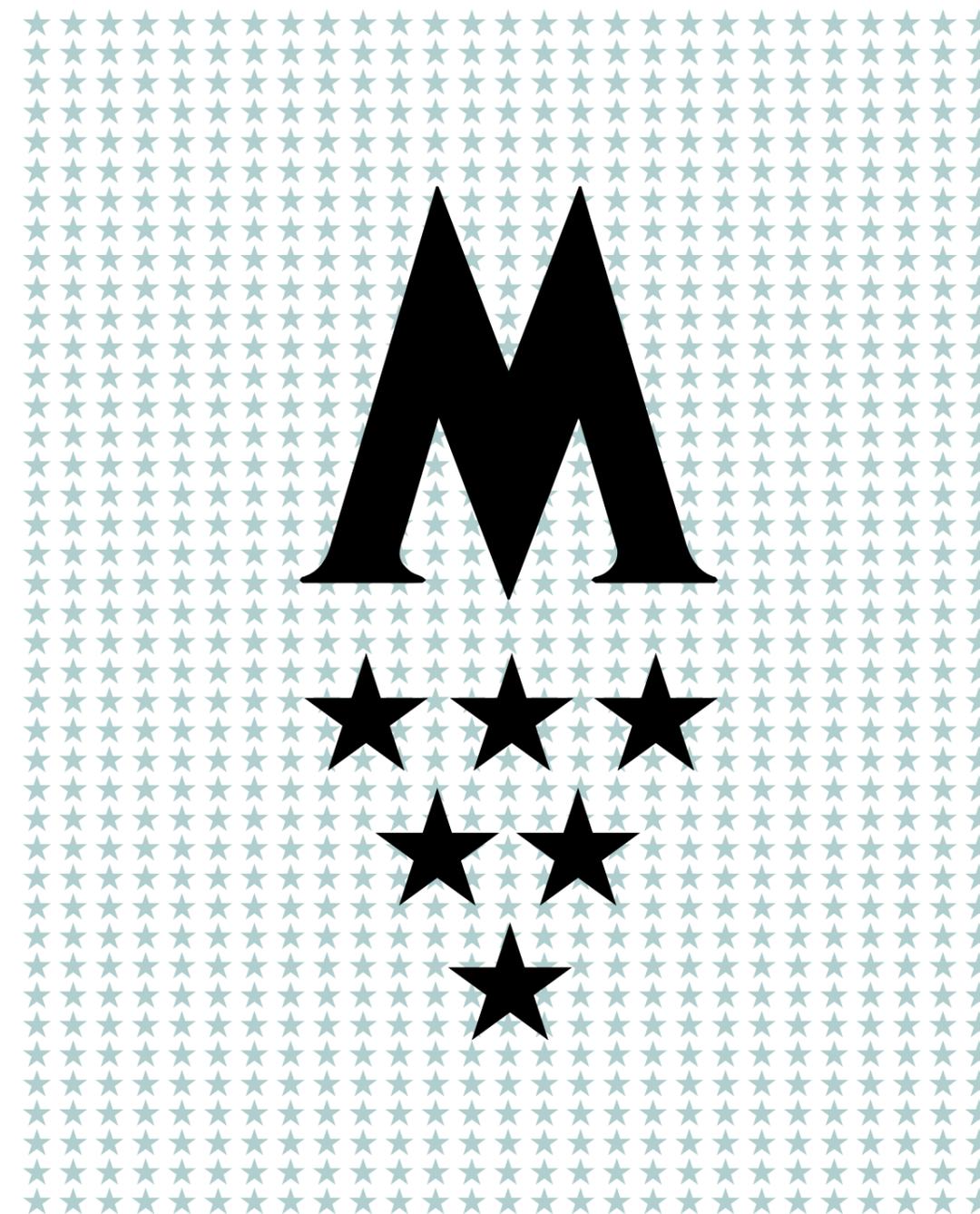
Und selbstverständlich bin auch Ich froh, wieder dabei sein zu können und Ihnen mit meinen Bildern automobiler Historie „erzählen“ zu dürfen. Kucken kost' nix, bringt Ihnen aber sehr viel Freude, garantiert! (Und ja, ich weiß, es wird mit „G“ geschrieben)

Viel Freude in unserer Galerie! Es freut sich auf Sie und begrüßt Sie alle ganz herzlich,

C. A. R. Curd Achim Reich
Text & Fotos: [Curd Achim Reich](#)

SEKTPARTNER DES GALA-ABENDS

MOTZENBÄCKER



SEKT ★ WEIN

BY MARIE MENGER-KRUG

Vinothek & Events bis 130 Personen
Platz 1 für Rieslingsekt im 11. Focus-Weintest: Riesling Brut
Villa im Paradies, 67146 Deidesheim, Weinstraße 80, Tel.: +49 (0) 6326-6040

Fahrzeugkatalog Classic-Gala 2022



Aaglander „Mylord“ Motorkutsche
D 2009

Der Aaglander ist kein Auto, sondern eine von Roland Belz erfundene neue Kutsche ohne Pferde, deren gekapselter Dieselmotor unter dem Sitz die Hinterräder über Kette antreibt. Man fährt fast lautlos durch Wald und Feld.

R-3-Zyl. Diesel, 900 ccm, 950 kg, 20 PS bei 2500/min, Automatik, 25 km/h, ca. 200 Stück seit 2003



Adler Primus Limousine
D 1932

Die vielseitige Frankfurter Firma baute fortschrittliche Automobile, der ab 1932 gebaute Primus sollte besser sein als Opel, Mercedes und Wanderer. Er hatte schon hydraulische Bremsen.

R-4-Zyl. 4-Takt, 1504 ccm, 990 kg, 32 PS bei 3500/min, 4-Gang, 95 km/h, 1932-36, 6.713 Stück



Adler Trumpf Sport
D 1936

Dieser offene Roadster entstand für die in den 30er Jahren so beliebten Langstrecken-Sport- und Zuverlässigkeitsveranstaltungen und wurde u.a. auch von Huschke von Hanstein gefahren.

4-Zyl. mit 1645 ccm, 950 kg, 47 PS bei 3800/min, 4-Gang, 115 km/h, ca. 300 Stück



ALFA 6C 1750 Testa Fissa,
I 1929

Der berühmte 1750er 6-Zylinder von Vittorio Jano hatte anfangs (wie Bugatti) feste Zylinderköpfe, um Kopfdichtungsprobleme zu vermeiden. Einer von 12 TF-ALFA bei Vintage & Prestige.

R-6 OHC, 1752 ccm, 85 PS bei 4500/min, 4-Gang, 920 kg, 150 km/h, 257 Stück aller 6C1750 Sport



ALFA Romeo 2000 Touring Spider V-8, I 1962

ALFA 2000 und 2600 Spider hatten fast identische Touring-Karosserien, der 2600 kam aber erst 1962. Das Exponat wurde zeitgenössische auf einen Chevrolet

V-8 OHC, 5425 ccm, 280 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1990 kg, 200 km/h, 5,4-Ltr.-V-8-Motor umgerüstet. 3.433 Stück von 1958 - 1961



AC Aceca Coupé
GB 1959

AC AutoCarrier wurde schon 1908 in England gegründet, aber erst ab 1937 für Sportwagen bekannt. Der Ace mit Chassis von John Tojero ist Vorläufer der späteren AC Cobra und hat den Motor des BMW 328.

R-6 OHV, 1971 ccm, 85 PS bei 4500/min, 4-Gang, 835 kg, 180 km/h, ca. 2169 St. von 1955 - 1963



Adler Trumpf Cabriolet
D 1932

Mit dem Trumpf trat man gegen Mercedes 170, Wanderer, Opel, aber auch Röhr an – der Adler war solide und als Cabriolett hoch angesehen, fast alle sind verschwunden.

4-Zyl. mit 1645 ccm, 950 kg, 38 PS bei 3800/min, 4-Gang, 100 km/h, ca. 2.500 Stück



Adler 2-Liter Cabrio-Limousine
D 1938

Die größere Karosserie ab 1937 war für den 1,6-Liter-Motor zu schwer, Adler brachte deshalb im Februar 1938 den 2-Liter mit 45 PS. Kriegsbedingt wurden die meisten 2-Liter ins Ausland exportiert.

4-Zyl. mit 1910 ccm, 1100 kg, 45 PS bei 3900/min, 4-Gang, 110 km/h, ca. 7.470 Stück bis 1940



ALFA Romeo 6C 2500 CS Pininfarina, I 1948

Gleich nach 1946 setzte ALFA den erfolgreichen 6-Zylinder 6C, der aus dem 1750 stammte, wieder im Motorsport ein, aber mit 2500 ccm. Pininfarina baute dieses perfekt restaurierte Cabriolett.

6-Zyl. DOHC mit 2443 ccm, 120 PS bei 4750/min, 4-Gang, 820 kg, 95 km/h, ca. 25 Stück



ALFA Romeo 2600 Sprint
I 1962

Der 1960 erschienene Sprint 2000 von Bertone nahm Stilelemente des GT Junior von 1962 vorweg. Nach dem Start des Junior bekam der Sprint den 2,6-Liter 6-Zylinder, um die Tradition des ALFA 6C fortzusetzen.

R-6-DOHC, 2584 ccm, 165 PS bei 5900/min, 4-Gang, 1340 kg, 200 km/h, 6.999 Stück von 1962 - 1968



ALFA Romeo GT 1300 Junior
I 1950

Die kleine Giulietta 1300 hieß mit der neuen, übrigens von Giugiaro bei Bertone gezeichneten Karosserie, GT 1300 Junior, bis etwa 1971 mit der typischen Kantenhaube.

4-Zyl.-DOHC, 1290 ccm, 102 PS bei 6000/min, 5-Gang, 990 kg, 170 km/h, ca. 80.623 Stück bis 197



ALFA Romeo Montreal Coupé
I1976

Bertone schuf für die Weltausstellung 1967 in Montreal das italienische Auto, ein Alfa-Mittelmotor-Coupé, zunächst mit 1600er Motor, aber in Serie wurde der V8 des Alfa 33-Rennwagens vorn eingebaut.

V-8-DOHC, 2593 ccm, 200 PS bei 6500/min, 5-Gang, 1270 kg, 220 km/h, 3.925 Stück von 1970 - 1977



AlVis TD21
GB 1959

Der 1919 gegründete britische Hersteller AlVis begann 1946 mit dem TA seine neue Modellreihe – der TD kam 1959 und wurde mit ParkWard- oder Graber-Karosserie angeboten.

R-6-Zyl., OHV, 2993 ccm, 135 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1400 kg, 165 km/h, 1067 St. ParkWard



Aston Martin DB 2/4 Mk 1 Coupé
GB 1955

Der Aston Martin DB 2/4 ist das zweite Modell, das die Initialen des Traktorenfabrikanten David Brown trägt, der die Firma übernommen hatte. Der DB 2 hatte den ersten Aston Martin- Sechszylinder.

R-6-OHC, 2922 ccm, 140 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1220 kg, 190 km/h, 491 Stück bis 1954



Austin A90 Atlantic
GB 1949

Der A 90 Atlantic verbindet die abgedeckten Hinterrädern des „Hooper-Style“ mit der Pontonform. Ein Nebelscheinwerfer ist in Kühlermitte, er war der Erste mit Blinkern. Sein Motor kam im Austin Healey.

R-4-SV, 2660 ccm, 84 PS bei 4000/ min, 4-Gang, 1300 kg, 161 km/h, ca. 3.500 Stück von 1949 bis 1950



Austin Healey Sprite Mk 1
GB 1959

Der Rennfahrer Donald Healey überzeugte Austin auch von einem kleinen Club-Sportwagen, mit Technik der A35 Limousine. In den USA mussten die Lampen 50 cm über der Straße sein, daraus wurde der „Froschauge“.

R-4-Zyl. SV, 948 ccm, 46 PS bei 5300/min, 4-Gang, 640 kg, 130 km/h, 48.999 Stück bis 1991.



ALFA GTV 2000
I 1974

Der beliebte GT Junior mit der Kantenhaube wurde über die Jahre geglättet und als 1750 und 2000 angeboten obwohl es ab 1974 auch das 3-türige Familiencoupe Alfetta GTV gab.

R-4-Zyl., DOHC, 1962 ccm, 150 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1040 kg, 195 km/h, 37.459 Expl. bis 1977



Alpina B12 5,7
D 1990

Der 850i mit V-12-Motor ist jetzt schon ein Klassiker der Zukunft, in Alpina-Ausführung erst recht. Er ist das letzte deutsche Auto mit Klappscheinwerfern und es gab ihn auch als 840 mit V8-Motor.

V-12-DOHC, 5646 ccm, 300 PS bei 5400/min, 6-Gang, 1865 kg, 300 km/h, 24 Exempl. Alpina B12 5,7



Armstrong Siddeley Special 6 Sports,
GB 1933

Einziger und letzter originaler Armstrong von vier VandenPlas Open Tourern, Motor aus Spezial-Aluminium, Interieur und Räder matching colours.

R-6-Zyl., OHV, 4960 ccm, 124 PS bei 3800/min, 4-Gang-Vorwahl m. OD, 1700 kg, 140 km/h, nur 253 Stück



Aston Martin DBS V 8 Coupé
GB 1977

Für den DBS schuf Designer William Towns 1972 eine völlig neue Form, in die schon ab 1969 der neue Viernockenwellen-V8 montiert wurde, die Basis aller modernen Aston-Martin.

V-8-DOHC, 5340 ccm, 315 PS bei 5000/min, 5-Gang, 1727 kg, 258 km/h, 405 Stück bis 1973



Austin A 40 Sports Convertible
GB 1951

Während die anderen Austin-Modelle noch bis 1954 geschwungene Kotflügel hatten, war der A40 Sports seitlich glatt, wie alle modernen Pontonkarosserien – für 1951 geradezu revolutionär.

R-4-SV, 1200 ccm, 50 PS bei 4400/ min, 4-Gang, 965 kg, 120 km/h, 4011 Stück von 1951 bis 1953



Bedford Buick Model 10 Runabout
GB 1908

Die britische Firma Bedford baute den Buick 10 in Lizenz, der 1908 ein modernes, sportliches Auto war, obwohl er noch Holzspeichenräder und keine Vorderbremsen hatte. Der Einzige in Deutschland.

4-Zyl. mit 2600 ccm, 650 kg, 22 PS bei 3500/min, 3-Gang, 90 km/h, ca. 3.500 Stück



Bentley R-Type Coupé Graber
GB/CH 1953

Die Schweizer Karosseriefirma Graber erfüllte den Wunsch, aus dem mit dem Rolls Royce Silver Dawn verwandten Bentley ein Coupé zu bauen, weil Bentley kein kleines Coupé anbot.

R-6-Zyl. mit, 4566 ccm, 1750 kg, 150 PS bei 4500/min, Automatik 150 km/h, 69 Stück von 1951 - 56



Mercedes 14/30 Tourer,
D 1909

Dieser Benz war in Südamerika und ist fast im Originalzustand, aber fahrbereit. Benz-Karosserie mit Zinnblech über Holz. Karbid-Beleuchtung, keine Vorderradbremmen.

R-4 Zyl. SV, 3564 ccm, 30 PS bei 1600/min, 4-Gang, 1550 kg, 80 km/h, 5351 Stück bis 1914



BMW 319 Sport Cabriolet
D 1935

Nach dem 315 kam ab 1935 der 319 als kleiner 2-Liter-6-Zylinder, von dem als Werkscabrio 6646 Stück gebaut wurden. Das leichte Sport-Cabriolet hatte 10 PS mehr und konkurrierte intern mit dem 319/1 Roadster.

R-6-Zyl. OHV, 1997 ccm, 55 PS bei 3800/min, 4-Gang, 715 kg, 110 km/h, ca. 120 Exemplare bis 1937.



BMW 502 V 8 Limousine
D 1958

Mit dem 502 baute BMW in der Oberklasse den ersten Nachkriegs-V8, zunächst mit 100 PS, ab 1957 mit 120 PS und größerer Heckscheibe. BMW legte bei jedem Auto 1500 DM hinzu - der „Barockengel“ musste von der Isetta gerettet werden.

V-8-OHV, 3196ccm, 120 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1450 kg, 170 km/h, bis 1961 3.935 Exemplare.



BMW 507 Roadster
D 1957

Der von Albrecht Graf Goertz entworfene 507 nahm auf der IAA 1957 dem Mercedes 300 SL die Alleinstellung als Roadster. Doch der V8 leistete 65 PS weniger als der Benz, so stach Leistung Schönheit - vom SL wurden 1800 Stück verkauft.

V-8 OHV, 3168 ccm, 150 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1330 kg, 200 km/h, 251 Stück bis 1959



BMW E3 3.0 S „The Inka“
D 1973

Die leistungsfähige Oberklasse-Limousine symbolisiert Sportlichkeit und Freude am Fahren und verbindet souveräne Sportlichkeit mit gediegener Eleganz. Inka (daher die Bezeichnung) war eine der beliebtesten Farben.

R-6 OHC, M30, 2985 ccm, 1420 kg, 200 PS bei 6000/min, 5-Gang, 205 km/h, 32.567 Stück, „Wundercar-Collection“



Benz Patentwagen
D 1885

Mit diesem 1-Zylinder-Dreirad begann 1885 bei Benz in Ladenburg die Automobilgeschichte. Der 1-Zylinder ist längs liegend im Heck, zwei verschiebbare Lederriemen bieten 2-Gänge, die Klotzbremse wirkt auf ein Hinterrad.

1-Zyl. liegend, wassergekühlt, 210 Kg, ca. 850 ccm, 1,75 PS bei 1800/min, 2-Gang, 35 km/h, ca. 600 Stk. bis 1895



Bitter CD
D 1977

Der Rennfahrer und Zubehörhändler Erich Bitter aus Schwelm baute die schönsten deutschen Kleinserien-Autos, meist auf Basis Opel, wie den Bitter CD, das Coupé Diplomat mit der Glasklappe, das aber nie so heißen durfte.

V8-Zyl. OHV, 5354 ccm, 230 PS bei 5400/min, Automatic, 1720 kg, 220 km/h, 395 Exemplare bis 1979



BMW 328 F2 „Großer Werkmeister“
D 1949

Direkt nach dem Krieg verwendete man mangels Sportmotoren für Rennen gern weiter den BMW 328, etwa bei AFM, Veritas und auch bei Werkmeister, hier ein F2-Einzelstück mit Alu-Stromlinienkarosse.

6-Zylinder, 1996ccm, 135 PS bei 6500/min, 4-Gang, 770 kg, ca. 225 km/h, 1 Exemplar



BMW Isetta 250,
D 1960

Bei der Kühlschrankfirma ISOThermos entdeckte BMW 1954 den Kleinwagen Isetta und baute sie ab 1955 mit dem Motor des Krads R25 in Serie. Die 2. Serie hat nur noch ein Seitenfenster, es gab auch Cabrio-Umbauten.

1-Zyl. 4-Takt, gebläsegekühlt, 341 kg, 245 ccm, 13 PS bei 5800/min, 4-Gang, 85 km/h, über 36.000 Stück bis 1964



BERTONE 110

BMW 3200 CS
D 1961

Die Form des 503-Nachfolgers BMW 3200 CS entwarf der junge Giorgetto Giugiaro bei Bertone als eine der ersten Arbeiten und verkleidete den 3,2-Liter V8-Motor des 3200 Super mit einer elegant leichten Linie.

V-8-Zylinder, OHV, 3168ccm, 185 PS bei 5800/min, 1480 kg, 4-Gang, 200 km/h, nur 538 Stück bis 1965



BMW 3.0 CS Coupé
D 1974

Die Linien dieses Coupés stammen nicht von Bertone, sondern von Wilhelm Hoffmeister, der mit dem 2000 CS die Erfolgsserie startete. Der 3.0 CS war das Spitzenmodell bis 1971 der CSI mit 200 PS kam.

R-6-Zylinder, OHC 2985ccm, 180 PS bei 6000/min, 1400 kg, 5-Gang, 213 km/h, 10.898 Stück



BMW M 635 CSI
D 1985

BMW erfüllte mit diesem Modell den Wunsch vieler Kunden nach dem Motor des M1 im 6er-Coupé - verbunden mit Komfort und Luxus der Oberklasse. Das gezeigte Auto ist wie neu und hat mehrfach in Schwetzingen gewonnen.

R-6-Zylinder, DOHC, 3453ccm, 288 PS bei 6500/min, 1510 kg, 5-Gang, 248 km/h, 5855 Stück



Bristol 405
GB 1955

Die britische Flugzeugfirma Bristol baute mit dem 405 von 1954 bis 57 den einzigen Viertürer ihrer Geschichte, immer noch mit dem ehemaligen Motor des BMW 328. Leichtbau und Luxus machten Bristol zur Marke für Kenner.

R-6-Zyl. OHV, 1971 ccm, 107 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1040 kg, 175 km/h, 297 Exemplare bis 1957



NSU-Lorenz Brixner
D 1972

Das Chassis des Brixner-NSU wurde auch von anderen Werkstätten genutzt, die, wie Lorenz, Brixner-Karosserien nutzten, um noch mehr Downforce zu haben. Je nach Achsübersetzung 150 bis 210 km/h Spitze.

R-4 OHC, 1150 ccm, 125 PS bei 8200/min, 5-Gang, 450 kg, 210 km/h, 0 auf 100 km/h in 6,8 Sek.



NSU Barquette
F 1980

Alain Robineau baute nach Art der NSU-Brixner einen Spider mit NSU-1200-Heckmotor, den er ab 1980 bei Bergrennen einsetzte, bevor er an die Rennfamilie Claude Mangot verkauft und schließlich zu Ulrich Latus kam, der ihn restaurierte.

R-4-Zyl. OHC im Heck, 1300 ccm, 120 PS bei 8000/min, 4-Gang mit Sperre, 450 kg, 150 km/h, 1 Stück



BMW Z1 Roadster
D 1991

Mit dem Roadster Z1 schuf der Designer Harm Lagaay 1988 auf Basis des BMW 525 die Synthese zwischen Klassik und Zukunft, die Falltüren sind einzigartig, ebenso der profilierte Unterboden und die GfK-Karosserie.

R-6-Zylinder, OHC 2494ccm, 1290 kg, 170 PS bei 5800/min, 5-Gang, 225 km/h, 1290 Stück bis 1991



NSU-Brixner Spyder Typ1,
D 1968

Der Konstrukteur Kurt Brixner nutzte den luftgekühlten 4-Zylinder des NSU TT zum Bau von offenen Rennwagen, denn er mochte keine Geschlossenen. Es gab sie auch ab 4.000 DM als Bausatz!

R-4 OHC, 996 ccm, 109 PS bei 8400/min, 4-Gang, 450 kg, 230 km/h, 0 auf 100 km/h in 8,8 Sek.



Brixner NSU 1200 Spider
D 1978

Der leichte und kompakte luftgekühlte NSU-Vierzylinder war für den Motorsport ideal. Ab 1969 wurde er von Kurt Brixner rund 70 Mal als Bausatz oder Fertigfahrzeug geliefert - sein Konstrukteur gewann viele Rennen.

R-4-Zyl OHC im Heck, 1167 ccm, 95 PS bei 6000/min, 5-Gang, 535 kg, 210 km/h, Bergspider. 70 Stück



Bugatti Typ 57 Stelvio Cabriolet,
F 1934

Mit dem Typ 57 überstand Bugatti 1933 bis 1940 die Weltwirtschaftskrise. Sie waren nach den Alpenpässen Stelvio, Ventoux, Galibier benannt, dieser Stelvio wurde von seinem Besitzer selbst restauriert.

Reihen-8-Zylinder, 3257ccm, 135 PS bei 3.500/min, 4-Gang, 1350 kg, 150 km/h, 630 Stück

Entdecken | Erleben | Experimentieren

- ◆ Technik erleben auf 9.000 qm
- ◆ Mitmachstationen für die ganze Familie
- ◆ Porsche-Fertigung, Dampflok & Co in Aktion

Täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr

www.technoseum.de
Museumsstraße 1, 68165 Mannheim



120 Jahre Cadillac

1-Zyl. SV, vorn, 1597 ccm, 8,5 PS bei 1800/min, 3-Gang, 650 kg, 45 km/h, ca. 2300 Exemplare

Cadillac B Runabout USA 1904

Die ersten Cadillac hatten nur einen Zylinder, aber viel Drehmoment und schon eine Kardanwelle zur Hinterachse. Der Wasserkühler lag zwischen den Vorderrädern.



120 Jahre Cadillac

V-16-Zyl. OHV, 7410 ccm, 175 PS bei 3500/min, 4-Gang, 2142 kg, 151 km/h, 182 Stück von 1929 - 30

Cadillac 4335 V16 Convertible Coupé, USA 1930

Mit dem V-16-Zylinder setzte sich Cadillac an die Spitze aller amerikanischen Hersteller. Unter den vielfältigen Karosserien ist dieses Werks-Cabriolet mit Dickie-Seat und Golfers-Door auf der Seite besonders selten.



120 Jahre Cadillac

V8- OHV mit 5786 ccm, 95 PS bei 3100/min, 3-Gang, 1850 kg, 110 km/h, 10.717 Stück alle Versionen

Cadillac 355 A Fleetwood USA 1931

Die Serie 355 hatte eine flachere Linie und einen ovalen Instrumententräger. Es gab 7 verschiedene Fleetwood-Ausführungen, weil die Karosseriefirma bis zu 500 Stück monatlich bauen konnte.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 5424 ccm, 156 PS bei 3400/min, Automatik, 1940 kg, 135 km/h, 14.900 St. im Jahr

Cadillac 62 Saloon USA 1941

Der Cadillac 62 Saloon war ein Auto für Selbstfahrer, mit dem Cadillac unterhalb der Spitzenmodelle Kunden gewann. Dieser ist überwiegend im Originallack mit erster Innenausstattung.



120 Jahre Cadillac

V-8 SV, 5675 ccm, 150 PS bei 3400/min, 3-Gang, 1920 kg, 160 km/h, 4.099 Stück von allen 62

Cadillac 62 Convertible USA 1941

Mit dem 62 von 1941 wagte Cadillac den Absprung vom Design mit Trittbrettern und freistehenden Lampen in die Moderne, auch wenn die Kotflügel noch betont werden.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 5422 ccm, 165 PS bei 3800/min, Automatik, 1980 kg, 155 km/h, 704 Stück im Jahr

Cadillac 62 Convertible Sedan USA 1949

Diese Ausführung als Convertible Sedan entstand auf dem sogenannten C-Body. Erstaunlich: Vom Cabriolet baute Cadillac mehr als von Coupé und Sedan zusammen.



120 Jahre Cadillac

V-8-Motor mit 5503 ccm, 89 PS bei 3500/min, 3-Gang, 1850 kg, 110 km/h, ca. 20.000 Stück

Cadillac 341 A Dual Cowl Phaeton Fisher, USA 1928

Cadillac baute vor der Wirtschaftskrise Stars unter den Luxuswagen der 20er Jahre, die mit klappbarer Zweitscheibe, Kurven- und Trittbrettlicht ausgestattet waren. Dieser ist völlig originalgetreu.



120 Jahre Cadillac

V-16-Zyl. OHV, 7410 ccm, 185 PS bei 3500/min, 3-Gang, 2142 kg, 151 km/h, ca. 2.800 Stk. von 1931-32

Cadillac 452 V16 „Fisher Coupé“ USA 1932

Der V-16-Motor war der erste mit Hydro-Stößeln. Dieses Coupé von Fisher hat ein höhenverstellbares Fahrwerk, versenkbare Front- und Heckscheibe und die seitliche „Golfers-Door“ für die Golfausrüstung.



120 Jahre Cadillac

V-16-Zyl. SV, 7063 ccm, 185 PS bei 3600/min, Automatik, 2230 kg, 190 km/h, 616 Stück von 1938 bis 40

Cadillac Series 90 Limousine USA 1939

Mit dem 16-Zylinder punktete Cadillac schon ab 1929 im Lager der „drei P“ Packard, Pierce und Peerless, die die Top-US-Autos anboten und übertraf sie! Ab 1935 gab es den Series 90, hier als Chauffeur-Limousine.



120 Jahre Cadillac

V-8 OHV, 5345 ccm, 2100 kg, 130 PS bei 4000/min, Automatik, 175 km/h, Original-Farbe Sand Rose

Cadillac 62 Sedan DeLuxe USA 1941

Im Jahr 1940 war die „Series 62“ von Cadillac das Einstiegsmodell. Als große Neuerung gab es die schlanke Torpedo-Karosserie, auch bekannt als C-Plattform, auf der auch verschiedene Buick- und Oldsmobile-Fahrzeuge aufbauten.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 5670 ccm, 150 PS bei 3400/min, Automatik, 2100 kg, 150 km/h, 6755 Exemplare

Cadillac 62 Convertible USA 1947

Fast tropfenförmig ist der Cadillac 62 von 1947 auf dem Weg zur Pontonform. In Originalfarbe restauriert, mit erster Innenausstattung, blauem Verdeck und Blue Tyres.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl., OHV, 5424 ccm, 150 PS bei 3600/min, Automatik, 2010 kg, 165 km/h, 55.352 Exemplare

Cadillac 62 Sedan USA 1951

Diesen Cadillac bekam der Schauspieler Hans Albers zu seinem 60. Geburtstag. Er wurde damit bis zu seinem Tod am 21. Juli 1960 von seinem Chauffeur gefahren – heute steht er im Nachfolge-Auto-Museum B. Busch in Wolfegg.

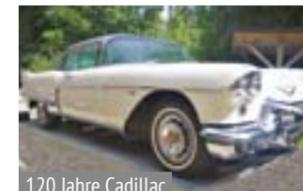


120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 5422 ccm, 233 PS bei 4600/min, Automatik 2005 kg, 165 km/h, 8.150 Stück im Jahr 1955

Cadillac Serie 62 Convertible USA 1955

1955 war für Cadillac das für lange Zeit beste Cabrio-Jahr, der 62 gefiel. Er hatte ein elektrisches Verdeck, Fensterheber, das „magic-eye“ zur Lichtregelung, sowie Servobremse und -Lenkung.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 5981 ccm, 285 PS bei 4600/min, Automatic, 2230 kg, 190 km/h, 704 Stück im Jahr 1958

Cadillac Eldorado Brougham, USA 1958

Nr. 652 von 704 gebauten, Lack und Ausstattung weiß „triple white“, für George Remington, alle Vanityitems samt magentischen Bechern, Parfümsprayer etc. Einziger in dieser Ausführung. Chauffeur-Türen ohne B-Säule, Fisher body.



120 Jahre Cadillac

V-8-Motor mit 6384 ccm, 325 PS bei 4200/min, Automatik, 2.480 kg, 160 km/h, ca. 19.158 Stück

Cadillac DeVille Coupe Sedan USA 1959

Das ist DER Cadillac mit den höchsten Heckflossen, Inbegriff von Elvis und Rock'n-Roll, opulenter Ausstattung und 5,72m King-size-Format. Dieser hat die Continental-Kit Stoßstange hinten mit Ersatzrad.



120 Jahre Cadillac

V-8 OHV, 6384 ccm, 325 PS bei 4800/min, Automatik, 2150 kg, 190 km/h, 25.000 Stück 1961

Cadillac 62 DeVille Coupé, USA 1961

DeVille wurde ab 1959 zu einer eigenen Modellreihe, die bis 2005 als zweitüriges Coupe DeVille und als viertürige Limousine Sedan De Ville angeboten wurde und meistverkauftes Luxusauto war. Coupé mit schlanker C-Säule.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 8200 ccm, 200 PS bei 4500/min, Automatik, 2230 kg, 190 km/h, 200 Stück im Jahr 1976

Cadillac Eldorado Bicentennial USA 1976

Der Bicentennial kam zum 200-jährigen Bestehen der USA und verband den größten V-8 mit dem mit Oldsmobile entwickelten Frontantrieb. Der Fisherbody hat ein elektrisches Verdeck und alle Extras seiner Zeit, überwiegend in weiß.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl, OHC, 4087 ccm, 175 PS bei 4500/min, Automatik, 1580 kg, 200 km/h, 21.000 St. ab 1987

Cadillac Allanté Cabriolet USA 1991

Den von Pininfarina gestalteten Allanté gab es von 1987 - 93 als Antwort auf den Mercedes 450 SL, der sich dank Dallas-Star Bobby Ewing in USA 45.000 mal verkaufen ließ. Der edle Allanté gewann nicht einmal die Hälfte an Kunden.



120 Jahre Cadillac

V-8 SV, 5972 ccm, 300 PS bei 4600/min, Automatik, 2100 kg, 170 km/h, 23.808 Stück Sedan deVille 62

Cadillac 62 Sedan de Ville, USA 1957

Mit dem Modelljahr 1957 waren die Vorderräder wieder frei, die Scheinwerfer unter einer Mütze und die Chromstoßstangen riesig - Designchef Bill Mitchell ließ auch die Flossen weiter wachsen.



120 Jahre Cadillac

V-8-Motor mit 6384 ccm, 310 PS bei 4600/min, Automatik, 2.280 kg, 180 km/h, 21.924 Exemplare

Cadillac Sedan DeVille USA 1959

Full options, die höchsten Heckflossen, die breiteste Panoramacheibe, lautlose Eleganz - das definierte Cadillac für sich als „standard of the world“! Show piece von Kautschuk-Klassik.



120 Jahre Cadillac

V-8-Motor mit 5972 ccm, 310 PS bei 4600/min, Automatik 2.100 kg, 180 km/h, 12.900 Exemplare

Cadillac Fleetwood 60 Special Hardtop Sedan, USA 1958

Für Fans ist das DER Cadillac aller Zeiten – markanter Bug, elegante Heckflossen, Panoramacheibe, full options – Cadillac nannte das „standard of the world“! Aus Oregon, 195.000 Kilometer.



120 Jahre Cadillac

V-8-Motor mit 7025 ccm, 340 PS bei 4600/min, Automatik 2.024 kg, 195 km/h, 19.200 Exemplare

Cadillac DeVille Convertible USA 1965

Der Präsident des „Elvis will never die“-Clubs zeigt ein Cabriolet, das sich großer Beliebtheit erfreute und auf 5,69 m Länge allen Comfort samt elektrischem Verdeck bieten konnte.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 6966 ccm, 182 PS bei 4000/min, Automatik, 2230 kg, 194 km/h, 1032 Stück

Cadillac Fleetwood USA 1976

Der ab 1946 lieferbare Fleetwood war besonders luxuriös, der Name kam vom renommierten Kutschenbauer Fleetwood. Limousine ist das Chauffeur-Modell mit längerem Radstand.



120 Jahre Cadillac

V-8-Zyl. OHV, 5032 ccm, 180 PS bei 3200/min, Automatik, 1885 kg, 180 km/h, ca. 200 Stück im Jahr 1989.

Cadillac Brougham Louis Vuitton USA 1989

Dieser Brougham wurde im letzten Jahr der großen 5,61m Cadillac als Sonderversion Louis Vuitton mit speziellem Vinyl Dach und Interieur ausgestattet. Foto des Interieurs vom traumautoarchiv.de



Chevrolet Fleetline Aerosedan
USA 1948

Die gestreckte Fleetline nahm das Fließheck des Cadillac 62 auf und war indirekt namensverwandt mit dem Cadillac Fleetwood. Chevys haben zu dieser Zeit noch Reihen-Sechszylinder – ein Traumwagen!

R-6-Motor mit 3858 ccm, 95 PS bei 3500/min, 3-Gang, 1.492 kg, 130 km/h, ca. 20.000 Stück



Chevrolet Bel Air und Impala Cabriolet, USA 1960

Der vornehme Villen-Stadtteil Bel Air in Los Angeles gab den Chevy-Spitzenmodellen ab 1952 den Namen bis 1958 der Impala kam. 60er Impala und Bel Air haben Doppellampen und flach gelegte Heckflossen.

V-8 OHV, 4637 ccm, 1830 kg, 172 PS bei 4200/min, Automatik, 170 km/h, ca. 70.000 Exemplare



Chevrolet Camaro RS/SS 350 Convertible, USA 1967 u. 1969

Chevrolet war 1964 nicht auf den Ford Mustang vorbereitet und kam erst 1967 mit seiner Antwort namens Camaro im Design von Bill Mitchell. Die Power-Version mit 300 PS wurde 29.270 mal gebaut, hinzu kamen etwa 4.000 Cabriolets.

V-8 OHV, 5733 ccm, 1430 kg, 300 PS bei 4800/min, Automatik, 195 km/h, ca. 4.000 Stück in 1967



Citroen SM Coupé Inj. F 1972

Als Citroen Maserati übernommen hatte, entstand der elegante Sport Maserati SM, mit dem gleichen Motor, wie der Maserati Merak, aber als 2+2-Sitzer GT mit Hydraulik, mitlenkenden Scheinwerfern etc.

V-6-Motor mit 2670ccm, 1450 kg, 185 PS bei 6250/min, 5-Gang, 220 km/h, 12.920 Stück bis 1976



Daimler Motorkutsche, D 1886

Das erste Auto von Gottlieb Daimler war noch eine Kutsche mit Drehschemellenkung und hinten eingebautem Motor. Es gibt keine Elektrik und nur eine Reibklotzbremse hinten. Es war ein Versuchswagen, aus dem die Victoria entstand.

1-Zyl. SV, 1200 ccm, 615 kg, 1 PS bei 900/min, 2-Gang, 20 km/h, Einzelstück, Nachbau



Daimler SP250 Dart GB 1959

Ab und zu baute man beim königlichen Hoflieferanten auch einen Sportwagen. Der Dart (Pfeil) von 1959 war dank GfK-Karosserie revolutionär, sein Image liess sogar die Polizei den 250 SP fahren.

V-8 OHC, 2548 ccm, 140 PS bei 5800/min, 4-Gang, 948 kg, 200 km/h, 2648 Stück bis 1964



Chevrolet Styleline Sedan
USA 1949

Dieser Chevrolet wurde als Repräsentationswagen neu nach Polen importiert und 40 Jahre so genutzt, dann weiterverkauft. Er wurde später in einem Wald gefunden, restauriert und gerettet.

R-6-Zyl. OHV mit 3594 ccm, 91 PS bei 3300/min, 3-Gang, 1450 kg, 115 km/h, 147.347 Stück



Chevrolet Corvette C2 Convertible
USA 1965

Die ab 1963 gebaute Corvette mit den Klappscheinwerfern hieß erstmals Sting Ray, heute auch C2-Designer Bill Mitchell war Hochseeeangler und gab ihr die Wellenform des Stachelrochens.

V-8-Motor mit 5358 ccm, 300 PS bei 5500/min, Automatik, 1375 kg, 190 km/h, ca. 72.418 Stück bis 1967



Citroen 11CV Normale
F 1936 bis 1954

Wegen seiner Einzelradaufhängung, der breiten Spur, dem langen Radstand, Frontantrieb und den ersten Gürtelreifen der Welt, war der „Traction Avant“ so fahrsicher, dass er zum Lieblingsauto der Gangster wurde.

4-Zylinder mit 1911 ccm, 1345 kg, 56 PS bei 3800/min, Frontantrieb, 118 km/h, 248.597 Stück



Covert 6,5 HP Phaeton
USA 1904

Aus Anlass der Weltausstellung von St. Louis 1904 gab es eine Zuverlässigkeitsfahrt von Buffalo nach St. Louis (Missouri), an welcher ein Covert Chainless als einziger seiner Klasse ins Ziel kam.

1-Zyl. SV, 1628 ccm, 30 PS bei 3000/min, 4-Gang, 1950 kg, 70 km/h



Daimler DB18 Special Sports Barke, GB 1951

Die DB18-Reihe gab es von 1939 bis 1959, neben etwa 8.000 Limousinen gab es 608 Cabriolets. Dieser war in Australien und später bei der deutschen Botschaft. Nur noch 57 Exemplare vorhanden.

R-6 Zyl, SV, 2522 ccm, 86 PS bei 4200/min, 4-Gang Vorwahlgetriebe, 1590 kg, 135 km/h, 608 Stück



Daimler DS 420 Saloon
DB 1987

Britische Daimler war Hoflieferant und schuf mit dem DS 420 das Repräsentationsfahrzeug für das Oberhaus, das aber genügend Distanz zu den Royals wahrte. Aus der königlichen Familie.

R-6-Zyl. DOHC, 4235 ccm, 248 PS bei 5500/min, Automatik, 2140 kg, 177 km/h, ca. 2.380 Exemplare

Technik fürs Leben



Bosch Boxberg Klassik

24. – 25. Juni 2023

Erleben Sie ein spannendes Oldtimer-Wochenende!
Großes Finale im Bosch Prüfzentrum Boxberg.

www.bosch-boxberg-klassik.de





Datsun 240 Z Coupé
J 1978

Erster japanischer Importwagen, der den Wünschen westlicher Kunden entsprach, Entwurf von Albrecht Graf Goertz (BMW 507). Erfolgreichster Sportwagen der Welt, in Japan als „Fairlady“, in USA auch im Motorsport.

R-6-Zylinder mit 2393 ccm, 1067 kg, 150 PS bei 5.600/min, 5-Gang, 205 km/h, ca. 150.000 Exemplare



DeDion Bouton Char-a-bancs
F 1909

Graf deDion und Ing. Bouton gründeten die erste französische Autofabrik. Dieser „Karren mit Bänken“ Char-a-bancs, wurde erst vor kurzem im Originalzustand gefunden und behutsam fahrbereit gemacht.

Vierzylinder mit 4400ccm, 40 PS bei 1780/min, 4-Gang, 1200 kg, 125 km/h, 5 Stück



BERTONE 110

DELTA Tatra Typ 14/4 Cabriolet
D 1928

DELTA, später DeTra ist die deutsche Lizenzfertigung des luftgekühlten Tatra mit Boxermotor. Dieser Wagen wurde behutsam aufbereitet und ist der einzig fahrbereite von drei noch existierenden.

4-Zyl. Boxer, 1056 ccm, 14 PS bei 2800/min, 4-Gang, 890 kg, 70 km/h, Produktion: 300 Stück



Dino 308 GT4
I 1973

Mit dem Dino 308 GT4 mit Bertone-Karosserie begann die Mittelmotor-Baureihe, die wieder von Pininfarina gebaut wurde. Wie sein Vorgänger 246 GTB durfte auch der 308 GT4 nicht als Ferrari verkauft werden.

V-8-Mittelmotor DOHC, 2926 ccm, 250 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1150 kg, 250 km/h, 2.826 Exemplare



DKW F1 FA 600
D 1931

Der binnen 6 Wochen konstruierte DKW F1 mit 2-Zylinder-Zweitakt-Motor und Frontantrieb revolutionierte die Autowelt. Er verkaufte sich so gut, dass er maßgeblich zur Finanzierung der Auto-Union beitrug – ein erster Volkswagen.

2-Zyl. 2-Takt mit 584 ccm, 15 PS bei 3500/min, 3-Gang, 450 kg, 75 km/h, ca. 4.353 Stück bis 1932



DKW Sonderklasse F 91
D 1954

Der DKW F 91 mit neuem 3-Zylinder-Motor war noch in Zschopau entwickelt worden und kam deshalb zeitgleich in der DDR als F 9 und in Ingolstadt als F 91 Sonderklasse heraus.

3-Zyl. 2-Takt, Frontantrieb, 896 ccm, 26 PS bei 4200/min, 4-Gang, 860 kg, 100 km/h, 59.475 Stück



Treuester Teilnehmer

DeDion Bouton Grand-Prix
F 1908

Graf deDion und Ing. Bouton gründeten die erste französische Autofabrik. Auch dieser ehemalige GPWagen hat die sog. DeDion-Hinterachse, keine Vorderradbremmen und Karbidbeleuchtung.

Vierzylinder mit 4400ccm, 1200 kg, 40 PS bei 1780/min, 4-Gang, 125 km/h, 5 Stück



DeLorean DMC 12,
IRL 1982

Er sah aus wie ein Mittelmotor-Wagen, hatte aber den PRV-V6 im Heck unter der unlackierten Edelstahl-Karosserie und wurde in Dunmurry in Irland gebaut. Der Star der Filmreihe „Zurück in die Zukunft“ mit Michael Fox.

V-6-Heck-Motor, 2849 ccm, 1220 kg, 135 PS bei 5500/min, 5-Gang, 210 km/h, 7700 Stück bis 1983



De Tomaso Pantera GTS Ghia
I 1972

Tom Tjaarda, ehemals Juror in Schwetzingen, entwarf den Pantera als Ford GT 40 im ital. Maßanzug, gebaut von Alejandro deTomaso. Der exotischen Mittelmotorwagen wurde über Jahre ein großer Verkaufserfolg.

V-8 OHV mittig, 5763 ccm, 1420 kg, 320 PS bei 6000/min, 5-Gang, 260 km/h, 2.033 Stück bis 1977



Dixi DA 1
D 1928

Dixi in Eisenach baute den Austin 7 in Lizenz und nannte ihn Dixi Auto 1. BMW übernahm die Fabrik und machte aus dem DA 1 das Auto München AM4, aber in Eisenach gebaut. Der DA1 ist der Ahn aller BMW-Automobile.

R-4-Zyl., SV, 743 ccm, 15 PS bei 3200/min, 4-Gang, Seilzugbremse, 450 kg, 60 km/h, ca. 2.900 Stück



DKW F5-K700 Luxus Sport Roadster,
D 1936

Grundlage für die Erfolge von DKW waren die robusten 2-Zyl.-2-Takter und der Frontantrieb. Jeder konnte ihn selbst reparieren. Dieser Roadster hat eine Stahl-Karosserie

2-Zyl.-2-Takt, 692ccm, 20 PS bei 3500/min, 3-Gang Stockschialtung, 700 kg, 90 km/h, ca. 550 Stück



Dodge Dart Swinger Coupé
USA 1973

Der Dart ist Konkurrent zu Mustang und Camaro. Dieses Compact-Car ist mit „swiss-finish“, blauem Leder, Vinyl Dach, Klima, getönten Scheiben, Tiefbettfelgen und allen Extras ausgerüstet.

V-8-Zyl. OHV, 5300 ccm, 152 PS bei 3600/min, Automatik, 1460 kg, 184 km/h, 89.240 Stück



BMW 327/2
D 1955

Der BMW 327 wurde in der DDR als EMW im Werk Eisenach weitergebaut und 327/2 genannt. Die durchgehende Stoßstange vorn und die Blinker sind einziges Indiz der Nachkriegsreihe – und das weiß-rote EMW-Emblem.

6-Zyl. OHV, 1971 ccm, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1100 kg, 135 km/h, 517 Stück bis 1955



Ferrari 308 GTS
I 1978

Der 308 GTS ist der offene Ferrari, den die Stars in „Miami Vice“ fuhren. Er entstand aus dem Dino 308 GT4 mit Bertone-Karosserie, wurde aber wieder von Pininfarina gebaut. Es gab kein Vollcabriolet.

V-8-Mittelmotor DOHC, 2926 ccm, 250 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1273 kg, 245 km/h, 3.042 Stück



FIAT 500 Weinsberg Roadster,
D 1939

Die Karosseriefabrik Weinsberg bei Neckarsulm verwandelt den beliebten FIAT-Kleinwagen Topolino in einen Roadster ohne Seitenfenster, dessen Verdeck in einen Spalt hinter den Sitzen passte.

R-4-Zyl., OHV, 570 ccm, 16,5 PS bei 3000/min, 4-Gang, 510 kg, 100 km/h, 300 Expl. von 1938 bis 1940



FIAT-1100 / 103D
I / D 1958

Aus dem beliebten Millecento wurde schon ab 1953 die glattflächige Limousine, die später auch bei NSU als „Neckar“ und „Europa“ gebaut wurde – oft auch als „Bi-Colore“ wie das gezeigte Auto.

R-4-Zyl., OHV, 1089 ccm, 880 kg, 39 PS bei 4800/min, 4-Gang, 130 km/h, 136.931 Stück 1957 bis 1960



FIAT Dino 2000 Spider Pininfarina
I 1968

Der FIAT Dino sollte helfen, den gleichzeitig erschienenen Dino 206 GT von Ferrari als Serien-GT zu homologieren. Dies mißlang, weil der FIAT den Motor vorn hat. Bertone baute das Coupé.

V-6 DOHC, 1987 ccm, 160 PS bei 7200/min, 5-Gang, 1490 kg, 201 km/h, 1.166 Stück bis 1967 - 69



BERTONE 110

FIAT Dino 2400 Coupé Bertone
I 1968

Das FIAT Dino Coupé war ein 2+2-Sitzer, wie bei Ferrari zu fast doppeltem Preis der 365 GT 2+2. Die Karosserie von Bertone war elegant, nach dem 2-Liter gab es ab 1969 den 2,4-Liter.

V-6 DOHC, 2418 ccm, 180 PS bei 6600/min, 5-Gang, 1380 kg, 205 km/h, 2.398 Stück von 1969 - 72



Facel Vega FV-2 Coupé
F 1957

Der Stahl-Industrielle Jean Daninos wollte mit dem hinreißenden Facel-Vega an Marken wie Delahaye, Delage und Talbot anknüpfen, die den hohen französischen Steuern zum Opfer gefallen waren.

V-8-Motor OHV, 5413 ccm, 285 PS bei 4400/min, Automatik, 1650 kg, 198 km/h, 13 Exemplare



FIAT 500 A Topolino
I 1936

Der FIAT 500 A kam 1936 auf den Markt, als Walt Disney in Italien Micky Maus einfuhrte – italienisch genannt Topolino. Weil der FIAT 500 wie eine Maus aussah, bekam er seinen Spitznamen.

R-4-Zyl., SV, 569 ccm, 13 PS bei 4000/min, 4-Gang, 535 kg, 80 km/h, 122.213 Stück von 1936 bis 1948



BERTONE 110

FIAT 500 Marino Bertone
I 1953

Mit diesem von ihm selbst entworfenen FIAT 500 nahm Nuccio Bertone 1947 u.a. mit Nr. 100 an der Mille Miglia teil. Er war bis 2020 in der Bertone-Familie und ist das erste Design von Nuccio.

R-4 SV, 569 ccm, 25 PS bei 4500/min, 4-Gang, 470 kg, 120 km/h, Prototyp



FIAT 600 Furgoncino
E 1961

Als italienischer Volkswagen gab es zahlreiche Varianten des FIAT 600, auch als SEAT in Spanien mit Kastenaufbau, hier für eine Schokoladenfabrik. Der wassergekühlte Motor ist unter der Ladefläche im Heck.

R-4-Zyl. im Heck, 767 ccm, 32 PS bei 4800/min, 45-Gang, 710 kg, 100 km/h, nur wenige Exemplare.



FIAT 500 L Roll Dach-Limousine
I 1972

Der luftgekühlte Cinquecento ist bis heute Italiens beliebtester Kleinwagen. Dieser war auf der Insel Bari und ist nun erst in zweiter Hand. Überwiegend im Originalzustand.

2-Zyl. Twin im Heck, OHV, 499 ccm, 18 PS bei 4400/min, 4-Gang, 500 kg, 95 km/h, 1.479.894 Stück

badisches temperament.

ell edle weine und obstbrände

haslacher straße 44 oberkirch haslach
fon 07802-1629 www.ell.eu

ell

BERTONE 110



R-4 OHV im Heck, 843 ccm, 34 PS bei 4800/min, Idromatic, 900 kg, 110 km/h, ca. 5-10 Exemplare

FIAT 850 Visitor-Bus Bertone
I 1975

Bertone warb mit attraktiven Prototypen um die Gunst der großen Hersteller. Der 6-türige Bus für Werksbesichtigungen war lange im Einsatz, auch Papst Johannes Paul II. gehörte zu den Gästen.

BERTONE 110



R-4 OHC mittig, 1290 ccm, 83 PS bei 6000/min, 4-Gang, 840 kg, 170 km/h, ca. 141.100 Exemplare

FIAT X1/9 Bertone
I 1972

Mutig, den Nachfolger des 850 als Mittelmotor-Coupé nach Art des Porsche 914 zu bauen. Bertones Entwurfsnummer X1/9, ein Design für DeTomaso, hörte sich italienisch als „Ixnove“ jung an.



Vierzylinder, 2884 ccm, 635 kg, 20 PS bei 1700/min, 2-Gang, 52 km/h, ca. 16.000 Stück in Kanada

Ford T-Model Runabout
CAN 1925

Ein Runabout ist einer der ersten Sportwagen, die Bezeichnung kommt von einer 2-sitzigen Kutsche. Das 2-Ganggetriebe wird mit Pedalen geschaltet, es gibt keine Vorderradbremmen.



R-4-Zyl-SV, 3285ccm, 40 PS bei 2200/min, 3-Gang, 1100 kg, ca. 90 km/h, jährl. 100.000 Stück.

Ford A Pickup
USA 1929

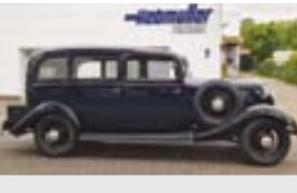
In USA gibt es Farmen mit 100 km Straßennetz. Da braucht man flinke LKW - der robuste Ford A Pickup war die logische Folge des Ford T und die Motorisierung von Farmer-Generationen.



4-Zyl.-Motor mit 3285ccm, 960 kg, 40 PS bei 2200/min, 3-Gang, ca. 95 km/h, jährl. 800.000 Stück

Ford A DeLuxe Roadster
USA 1930

Es gibt nichts besseres und langlebigeres als den robusten Ford A und wenn es noch ein Roadster ist, macht er ein Leben lang Spaß. Notfalls gibt's zwei ausklappbare Sitze hinten. Ein Gast aus der Schweiz.



R-4-Zyl.-OHV mit 3236 ccm, 50 PS bei 2800/min, 4-Gang, 1435 kg, ca. 105 km/h, ca. 150 Stück

Ford Rheinland Pullman Limousine
Hebmüller, D 1934

Karosserie Hebmüller verlängerte das Chassis des Rheinland um 30 Zentimeter, um der Nachfrage des Taxigewerbes nachzukommen. Die Karosserie hat ein Holzgerippe. Erst 2004 gefunden.



V-8-Zyl. SV, 3.622 ccm, 85 PS bei 3.800/min, 3-Gang, 1280 kg, 140 km/h

Ford V-8 Coupé
USA 1936

Mit seinem ersten V-8-Motor reagierte Ford 1932 auf den Blue-flame-6-Zylinder von Chevrolet und 1934 kam erstmals eine aerodynamische Ganzstahl-Karosserie - der V-8 wurde auch in Europa gebaut.



V-8-Zyl. mit 2268ccm, 80 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1330 kg, 145 km/h, ca. 1.466 Stück bis 1954

Ford Comète Facel Coupé
F 1953

Das Coupé Comète im „style romande“ ist legitimer Vorfahre des Facel Vega, denn er wurde in der gleichen Fabrik gebaut. Er hat ein Cotal-Vorwahlgetriebe, Leder-Ausstattung und rahmenlose Fenster.



V-8-Zyl. mit 3990 ccm, 105 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1350 kg, 158 km/h, ca. 699 Stück bis 1954

Ford SAF Comète Monte-Carlo
F 1954

Das Coupé Comète wurde in der gleichen Fabrik wie Facel Vega gebaut und gehörte einem Kunsthändler. Er hat ein Cotal-Vorwahlgetriebe, 2-Farb-Lack, Leder-Bezüge und rahmenlose Türfenster.



V-8 mit 4740 ccm, 220 PS bei 5000/min, 3-Gang, 1710 kg, 200 km/h, 410.000 Stück in 1965

Ford Mustang Coupé
USA 1965

Der Mustang wurde 1964 für die Generation „Baby-Boomer“ als sportliches Familiencoupé lanciert. Das Hardtop-Coupé war als Renn-tourenwagen zugelassen. Motto: „Win Sunday, sell Monday“



V-8 mit 4740ccm, 200 PS bei 4400/min, 3-Gang, 1182 kg, 185 km/h, 72.119 Stück in 1966

Ford Mustang Convertible
USA 1966

Der Mustang wurde 1964 für die Generation „Baby-Boomer“ als sportliches Familiencoupé lanciert. Das Fließheck erschien erst 1965 und war als GT eingestuft. Cabrio-funktion ist elektrisch.



V-8 mit 4740ccm, 190 PS bei 4500/min, Automatik, 1250 kg, 190 km/h, nur 317.404 Stück in 1968

Ford Mustang HardTop Coupé
USA 1968

Das Heck des 68er Mustang zeigt die muskulösere Neugestaltung mit den 6 einzelnen Rückleuchten im eingezogenen Heckblech. Für Rentner gab es zum letzten Mal auch einen Sechszylinder.



V-6 OHV, 1998 ccm, 90 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1030 kg, 165 km/h, ca. 60.000 Stück bis 1972

Ford Capri 2000 GT
D 1970

Dieser Ford Capri wurde 1970 für die Fernsehlotterie von fast allen wichtigen Persönlichkeiten aus Sport und Gesellschaft signiert, später von Karstadt gekauft und im Museum B. Busch ausgestellt.



DKW 1-Zyl. luftgekühlt mit 200 ccm, 490 kg, 6,5 PS bei 3500/min, 4-Gang, 45 km/h

Framo LTP 200
D 1936

Die FRAnkenberger MÖtorenwerke bauten von 1932 bis '37 überwiegend 3-Rad-Wagen mit 200, 400 und 600 ccm, die als Taxi und vor allem Lasttransporter LTP große Verbreitung fanden.



2-Zyl.-2-Takt-Twin im Heck, 395 ccm, 20 PS bei 5000/min, 4-Gg, 520 kg, 100 km/h, 1 Prototyp

Glas M61 Prototyp
D 1961

Glas plante mit dem M61 einen Goggo-Nachfolger, der 1961 als Prototyp gebaut wurde. Der provisorische Wagen wurde genutzt und erst 1981 abgemeldet. Glas baute lieber den modernen 1004.



2-Zyl.-2-Takt Grade mit 808 ccm, 400 kg, 16 PS bei 1800/min, Reibrad, 75 km/h, etwa 12 Exemplare

Grade-F2-Rennwagen
D 1921

Hans Grade war Flugpionier, Erfinder und Konstrukteur. Sein Grade Eindecker war ein erfolgreiches Flugzeug und den Grade-Rennwagen baute er für die 1921 neu eröffnete AVUS-Strecke mit stufenlosem Reibradgetriebe.



V-8 mit 5784 ccm, 1400 kg, 179 PS bei 4400/min, 3-Gang Automatik, 190 km/h, nur 302 Stück in 1973!

Ford Mustang Convertible
USA 1973

Dieser Mustang war bis 1983 das letzte Cabriolet, weil man in den 70ern Überrollbügel für Sicherheit hielt. Und im Zeichen der Ölkrise drosselte man die Leistung des Cleveland V-8.



6-Zyl. Alu-Motor luftgekühl, 3400 ccm, 1590 kg, 32 PS bei 3200/min, 3-Gang, 70 km/h

Franklin 11B Tandem Sport
de Causee, USA 1927

Franklin war auch eine Flugzeugfabrik und verwendete als Pionier einen luftgekühlten Sechszylinder mit zusätzlicher Ölkühlung und als einer der ersten hydraulische Bremsen. Es wurden nur 17 Stück gebaut!



2-Zyl.-2-Takt-Twin im Heck, 247 ccm, 13,6 PS bei 5400/min, 4-Gg, 415 kg, 80 km/h, 284.491 Exemplare

Goggomobil TS 250 Coupé
D 1957 bis 1959

Obwohl der Innenraum nur 1,60 m lang ist, bot das Goggomobil Coupé Platz, aber das Gepäck musste auf den Dachträger, denn vor Füßen und Pedalen steht das Ersatzrad.



1 Zyl.-Dampfmotor im Heck, 6,5 PS, 320 kg, 35 km/h. Gesamtsieger Pebble Beach 1986.

Grout Steamer
USA 1900

Die Firma Grout gehört zu den amerikanischen Auto-Pionieren und setzte auf den Dampftrieb. So ein „Dog-Kart“ fuhr fast lautlos und ohne Bremse 35 km/h - die Pferde scheuten.





Hanomag 1.3-Liter Typ 13
D 1939

Hanomag stellte seinen konservativen Modellen den revolutionären Typ 13 zur Seite, Aerodynamik von Wunibald Kamm. Er war kriegsbedingt kein Erfolg mehr, seine Karosserie ganz aus Stahl, aber in der Produktion zu teuer.

4-Zyl. mit 1298 ccm, 970 kg, 32 PS bei 3600/min, 4-Gang, 115 km/h, 9.187 Stück



Horch 780 Sport-Cabriolet,
D 1934

Mit dem 780 gelangte Horch in die Oberliga des Automobilbaus. Das 780 Cabriolet hat eine dreigeteilte Frontscheibe. Von Firma Riedel komplett restauriert.

R-8-Zyl. OHC mit 4944 ccm, 100 PS bei 3400/min, 4-Gang+Overdr., 2100 kg, 125 km/h, ca. 200 Stück bis 1936



BERTONE 110

Innocenti 90 SL
I 1978

Innocenti, ehemals auch FIAT-Lizenznehmer, baute den britischen Mini. Die vielfache Frage nach einer Heckklappe löste man mit einer Karosserie von Bertone, die großen Anklang fand. War 38 Jahre bei einer „Donna“, nur 6 in Deutschland.

R-4-Zyl. OHC, 998 ccm, 44 PS bei 5500/min, 4-Gang, Frontantrieb, 720 kg, 144 km/h, ca. 160.000 Stück



Jaguar E-Type S 2 Roadster
GB 1970

Die ab 1969 gebaute Serie 2 des E-Type hatte den 4,2-Liter-Motor und die für den US-Markt geänderten Leuchteinheiten mit höher gelegten Stoßstangen vorn und hinten.

R-6-Zyl. DOHC, 4235ccm, 1265 kg, 265 PS bei 5400/min, 5-Gang, 240 km/h, 8.630 Stück



Kaiserauto 501
D 1935

Leopold Kaiser arbeitete bei Zeppelin und baute sich ein Auto mit leinenbespanntem Rohrgerüst und dem Motor des NSU 501-Motorrades - es wurde vollständig restauriert und ist fahrbereit.

1-Zyl. OHV, 494 ccm, 20 PS bei 3500/min, 4-Gang, 270 kg, 100 km/h, 1 Stück 1935



Vintage & Prestige

Lagonda LG45 Team Car
Replika, GB 1933

Der LG 45 Rapide wurde als schnellstes Auto seiner Zeit gepriesen. Dies ist der Nachbau eines TeamCars mit Touren-Karosserie.

R-6 OHC, 4453 ccm, 210 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1250 kg, 180 km/h, 25 Stück bis 1935



Hispano-Suiza H6B
Cabriolet Spohn, E/CH 1932

Der Schweizer Marc Birkigt baute die besten Luxusautos der Welt, auf deren Kühler ein Storch flog und die Verbindung zwischen Spanien und seiner schweizer Heimat symbolisierte. Das Spohn-Cabriolet ist einmalig. Autosammlung Steim.

R-6-Zyl. OHC mit 7982 ccm, 180 PS bei 3000/min, 4-Gang+Overdr., 2250 kg, 160 km/h, ca. 264 Stück bis 1936



Ihle Kleinstauto
D 1955

Die Firma Ihle in Bruchsal konzentrierte sich nach 1950 auf den Bau von Autos für Karussells, Auto-Scooter und Parkbahnen. Letztere hatten sogar eigenen Antrieb mit Motorradmotoren - heute sehr selten.

1-Zyl.-2-Takt, ILO mit 125 ccm, 3 PS bei 4500/min, Automatik, 100 kg, 15 km/h.



Jaguar XK 120 FHC Coupé,
GB 1951

Der XK 120 war als erster Nachkriegs-Sportwagen von Jaguar mindestens 120 Meilen schnell und ein erfolgreicher Rennwagen, anfangs ganz aus Aluminium gebaut, auch als Roadster und DHC-Cabriolet.

R-6-Zyl. DOHC, 3442 ccm, 1020 kg, 165 PS bei 5200/min, 4-Gang, 210 km/h, 2678 Expl. von 1951 - 1954



Jaguar E-Type S III V 12 Coupé
GB 1972

Der 1971 neue Jaguar E-Type V12 bot den Zwölfzylinder aus dem XJ 13 und souveräne Fahrleistungen, die ihn im Club der 12er zur Attraktion machten. Basis ist der 2+2, um innen mehr Komfort zu bieten.

V-12-Zyl. DOHC, 5343ccm, 1515 kg, 286 PS bei 5850/min, 5-Gang, 245 km/h, 7.990 Stück. bis 1975



Vintage & Prestige

Lagonda 2L LC Tourer
GB 1929

Nr. 1 von 4 Lagonda-Werkswagen mit Low-Chassis für Rennen in der 2-Liter-Klasse, abnehmbare Kotflügel und Lampen, eleganter Torpedo-Body.

R-4 OHC, 1998 ccm, 110 PS bei 36800/min, 4-Gang, 1250 kg, 150 km/h, 4 Teamcars bis 1930



Vintage & Prestige

Lagonda M 45
GB 1937

Ab 1935 setzte der neue Lagonda-Chef Alan Good mit W.O. Bentley auf den 4,5-Liter Meadows-Motor ähnlich dem des Invicta - dieser wurde vollständig restauriert.

R-6 OHC, 4453 ccm, 150 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1450 kg, 180 km/h, 85 Stück bis 1939



DER ELECTRIFIED G80
KLASSISCH, ELEGANT
UND VOLLELEKTRISCH



Genesis Electrified G80 272 kW (370 PS): Stromverbrauch kombiniert in kWh/100km: 19,1 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (WLTP); Elektrische Reichweite kombiniert in km: 520 (WLTP)
www.genesis.com/de/de/DAT-Leitfaden.html

Vintage & Prestige



Lagonda V12 DHC
GB 1939

W.O. Bentley wollte für LeMans unbedingt einen V12-Motor, weil er keinen Kompressor mochte. 2 Rennautos und 189 Serienwagen hatten diesen Motor. Alu-Karosserie, Rapide-Kotflügel, hydraulische Bremsen.

V12-OHC, 4480 ccm, 200 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1850 kg, 180 km/h, 189 Stück bis 1939

BERTONE 110



Lamborghini Espada S 1 Bertone
I 1969

Aus dem 6-Zylinder-Prototypen Marzal und dem Einzelstück Jaguar Piranha formte Bertone den flachen Viersitzer Espada, für viele das aufregendste Familiencoupé aller Zeiten – mit V12-Motor im Bug.

V-12 DOHC mit 3929 ccm, 370 PS bei 7500/min, 5-Gang, 1695 kg, 250 km/h, gebaut 575 Stück.



Lancia Fulvia Zagato
I 1965

Das Fulvia Zagato Coupé war dank Alu-Karosserie 25 kg leichter als die Fulvia und aerodynamisch besser. Man kann die Heckscheibe elektrisch öffnen und sie als Spoiler nutzen.

RV-4 OHC mit 1216 ccm, 85 PS bei 6000/min, 4-Gang, 885 kg, 170 km/h, gebaut 202 Stück bis 1967

BERTONE 110



Lancia Stratos Bertone Gr. 4
I 1974 - 75

Der Lancia Stratos war das schnellste Rallye-Auto vor der Allrad-Zeit, weil seine Fahrer das Heckmotor-Konzept so perfekt in Speed umsetzen konnten, dass sogar die Weltmeisterschaft erreicht wurde.

V-6 DOHC, 2481 ccm, 210 PS bei 7000/min, 5-Gang, 980 kg, 230 km/h, 500 Stück bis 1975



Loreley L4
D 1913

Alfred Ley in Arnstadt nannte seine Autos nach der Sirene vom Rhein. Der 4-Sitzer Doppelphaeton kostete 4800 Mark und wurde auch im Ausland gut verkauft. Um 1913 hatte man in Arnstadt 1200 Mitarbeiter.

R-4-Zyl. SV, 1500 ccm, 10 PS bei 1900/min, 3-Gang, 850 kg, 60 km/h, Kardanantrieb



Maserati 3500 Sebring
I 1964

Der Inhaber der italienischen Costa-Reederei ließ seinen Maserati Sebring im Werk mit einem einmalig modifizierten Bug ausstatten. Der Motor hat Doppelzündung und stammt vom Formelwagen 250 F.

6-Zyl. OHC mit 3485 ccm, 260 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1200 kg, 235 km/h, 444 Stück bis 1969



Lamborghini P 400 Miura
I 1967

Kein Auto war wie der Miura: Wimpern aus Metall, Stierhorn-Türen, Lamellen über dem Mittelmotor, jeder Millimeter einzigartig. Dieser hatte mehr als 10 verschiedene Farben und ist jetzt ein Kunstprojekt.

V-12 DOHC mit 3929 ccm, 350 PS bei 7000/min, 5-Gang, 980 kg, 260 km/h, gebaut 475 Stück



Lancia Aprilia Sport Zagato Barchetta, I 1967

Dieser Aprilia Zagato wurde 1937 an den Rennfahrer Eugenio Minetti ausgeliefert, fuhr 1940 mit Nr. 40 die Mille Miglia, wurde im Krieg zerstört und 2006 auf dem Originalrahmen wieder aufgebaut.

RV-4 OHC mit 1351 ccm, 56 PS bei 4000/min, 4-Gang, 980 kg, 125 km/h, gebaut 2 Stück



Lancia Stratos Bertone,
I 1974 - 1975

Kein anderes Auto war je so kompromisslos auf seinen Zweck zugeschnitten wie der Lancia Stratos mit der Keilform von Bertone, die sogar Helmflächen in den Türen vorsah. Motor vom Dino 246 GT, Rallye-Weltmeister 1975.

V-6 DOHC, 2481 ccm, 210 PS bei 7000/min, 5-Gang, 980 kg, 230 km/h, 500 Stück bis 1975



Le Zebre A3 Rotonde
F 1911

Jules Salomon gründete 1909 in Suresnes bei Paris gemeinsam mit dem Sohn des Komponisten Bizet die Marke Le Zebre, die sie nach ihrem Lieblingscafé „Zebra“ nannten. Ein erfolgreicher Kleinwagen.

1-Zyl. SV mit 645ccm, 5 PS bei 1.200/min, 415 kg, 2 Gänge, 35 km/h Stückzahl unbekannt



Maier Leichtbau
D 1935

Kleinwagen von Friedrich Eugen Maier, Berlin, DKW-Heckmotor, später VW, höhenverstellbarer Fahrersitz, mitlenkender Scheinwerfer, höhenverstellbares Fahrwerk, selbsttragender Wagenkasten. Gerettet von Jörg Jansen, Erkelenz.

4-Zyl. Boxer im Heck, 1180 ccm, 24,5 PS bei 3300/min, 4-Gang, 684 kg, 100 km/h, 1 Exemplar



Maserati Quattroporte III
I 1980

Ob gegen Mercedes 6.9 oder Jaguar V12, Maserati brauchte vor allem am US-Markt eine große Limousine und so wurde der für seine Zeit so typisch kantige Giugiaro-Viertürer auch dank des 4.9-Liter V-8 ein guter Erfolg.

V-8-Zyl. OHC, 4895ccm, 1800 kg, 310 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1978 Stück bis 1986

DIE KLASSIK WELTMESSE



33. WELTMESSE FÜR OLDTIMER, CLASSIC- & PRESTIGE-AUTOMOBILE, FUTURE CLASSICS, MOTORSPORT, CLASSIC TUNING, MOTORRÄDER, ERSATZTEILE, RESTAURIERUNG, YOUNGTIMER UND WELT-CLUBTREFF

PREVIEW

12-13-14-15-16 APRIL 2023





Maybach SW 38 Cabriolet
D 1939

Aus dem V-12 entwickelte Maybach den halben 6-Zylinder mit Einzelradaufhängung, genannt Schwingachswagen SW 38, weil 3,8 Liter Hubraum. Hier das einmalige Cabriolet D von Petera & Söhne.

R-6-Zyl., OHV, 3791 ccm, 140 PS bei 4000/min, Halbautomat, 2350 kg, 2150 km/h, 520 Stück alle SW

BERTONE 110



Mazda MX81 Coupé Bertone
J 1981

Bertone unterhielt Kontakte zur Welt-Autoindustrie und für Mazda hatte er schon 1966 den Sedan entworfen Das Coupé MX81 bot Platz für die Familie und hatte ein Gliederband-Lenkrad und elektronisches Cockpit.

R-4-Zyl., OHC, 1970 ccm, 120 PS bei 5300/min, Automatic, 1150 kg, 205 km/h, Studie auf Basis 929



Mercedes 500 Nürburg Limousine
D 1931

Der 1927 eröffnete Nürburgring war Namensgeber des SSK-Nachfolgers, der mit dem Horch 8 konkurrierte, den Paul Daimler entwickelt hatte. Den 500 gab es nur 1931 und 1932.

Reihen-8-Zyl. mit 4918ccm, 100 PS bei 3100/min, 4-Gang, 2200 kg, 110 km/h, 110 Exemplare



Mercedes 170 W15
D 1932

Der einzige clubübergreifende Oldtimerverband in Deutschland, DEUVET, präsentiert den Mittelklasse-Mercedes der 30er Jahre, der den Trend zum kleinen 6-Zylinder einleitete, dem BMW mit dem 315 und Opel mit dem 18 folgte.

R-6-Zyl. SV, 1692 ccm, 32 PS bei 3200/min, 3-Gang, 1050 kg, 90 km/h, 13.775 Stück bis 1936



Mercedes 230 Cabriolet A
D 1936

Der Mercedes 230 gehörte zur oberen Mittelklasse und die Sindelfingen-Karosserie eines 2+2-sitzigen Cabriolets A war meist zweifarbig lackiert.

R-6-Zyl. SV, 2229 ccm, 55 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1690 kg, 125 km/h, 966 Stück bis 1937



Mercedes 170 V Cabriolimousine
D 1937

Die Typenbezeichnung steht für 1,7-Liter Vorn-Motor, das Gegenstück zum ebenfalls angebotenen 170 H mit Heckmotor. Die Cabrio-Limousine hat ein Rolldach oberhalb der Seitenfenster.

R-4 Zyl. mit 1697 ccm, 38 PS bei 3400/min, 4-Gang, 1150 kg, 105 km/h, ca. 500 Exemplare



Mazda 360 Coupé
J 1962

Der kleine Mazda 360 entsprach wie der Honda N360 einer Hubraum-Klasse in Japan, die vor allem wegen der engen Stadtstraßen sehr beliebt war. Der Mazda 360 hat einen Heckmotor. Leihgabe: Sammlung Frey.

V-2-Zyl., OHV, 360 ccm, 16 PS bei 5300/min, Automatic, 395 kg, 105 km/h, 23.417 Stück bis 1969



MCA Jetstar
D 1963

Hinter MCA verbirgt sich die Motor-Car-Agentur von Ulrich Otten in Bremen, der rund 50 dieser GfK-Sportwagen mit VW-Motor nach Art des amerikanischen Devin baute, bevor er 1964 aufgab.

B 4-Zyl. OHV, 1570 ccm, 54 PS bei 4000/min, 4-Gang, 570 kg, 145 km/h, ca. 50 St. bis Ende 1964



Mercedes SSKL AVUS-Rennwagen
D 1932

Nach dem Benz Tropfenwagen von 1923 baute Mercedes erst mit dem SSKL wieder einen Stromlinien. Manfred von Brauchitsch, siegte mit 255km/h auf der AVUS überlegen vor Rudolf Carracciola.

R-6-Zyl., OHV, 7100 ccm, 240 PS bei 2100/min, 4-Gang, 1600 kg, 230 km/h, Leihgabe Mercedes



Mercedes 500 Cabriolet B
D 1934

Die Krönung der stärksten Mercedes-Reihe war nicht der Spezial-Roadster, sondern dieses Sindelfingen-Cabriolet B mit 4 Sitzen, das überlegene Fahrleistungen bot. Bis ins Detail originalgetreu und zu verkaufen.

R-8-Zyl., OHV, 4982 ccm, 160 PS bei 3400/min, 4-Gang, 1750 kg, 160 km/h, 122 Stück Cabriolet B.



Mercedes 170 V OT
D 1937

In geringer Zahl gab es im Krieg „Dienstcabriolets“ auf Basis des 2-türigen Mercedes 170 V, die man „offene Tourenwagen“ OT nannte. Sie fuhren Spitze 108 km/h – dieser hat in der ehemaligen DDR überlebt.

R-4-Zyl. m. 1697 ccm, Wasserkühlung, 38 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1075 kg, max. 50 Stück OT



Mercedes 170 V Kombi Miesen
D 1951

Der Krankenwagenspezialist Miesen in Bonn baute auch Werkstatt-Kombis wie diesen, der als Unimog-Servicewagen mit Westfalia-Werkzeuganhänger unterwegs war. Leihgabe Centralgarage Bad Homburg.

R-4-Zyl. m. 1697 ccm, Wasserkühlung, 38 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1075 kg, max. 50 Stück OT



Mercedes 300 S Cabriolet
D 1955

Der 300 S war ein luxuriöser Zweisitzer, den es als Cabriolet und Roadster gab. Es war der erste Mercedes mit Blinkern. Sein Motor ist Basis des 300 SL. Er kostete zwei Jahresgehälter eines Direktors.

6-Zylinder mit 2996ccm, 150 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1700 kg, 175 km/h, 141 Exemplare



Mercedes 300 SL Roadster
D 1961

Das Design des offenen 300 SL war schon 1955 fertig, aber der neue Gitterrohrrahmen durfte erst 1957 in Serie gehen – der Flügeltürer wurde eingestellt. Er hat die ersten ovalen Scheinwerfer.

R-6-Zyl., OHV, 2996 ccm, 215 PS bei 5900/min, 4-Gang, 1360 kg, 230 km/h, 1858 Stück bis 1963



Mercedes 230 SL W 113
D 1966

Zeitlos elegantes Design des französischen Stilisten Paul Bracq. Die letzten 230 SL wurden bis August 1966 gebaut, dann folgte bis 1968 der 250 SL mit identischer Leistung, aber mehr Drehmoment.

R 6-Zyl. mit 2306 ccm, 1295 kg, 150 PS bei 5600/min, 4-Gang, 200 km/h, 19.831 Exemplare



Mercedes 220 D /8 W 114
D 1970

Dieser Mercedes 200 wurde nie gefahren, hat erst 530 km auf dem Tacho, hat die ersten Reifen, ist im Neuzustand und wurde zum Erhalt der Technik aufgebockt in der Halle 330 km „gefahren“! Einmalig.

R 4-Zyl. Diesel, 2197 ccm, 1360 kg, 65 PS bei 4200/min, 4-Gang, 135 km/h, 420.270 Exemplare



Mercedes 280 E
D 1982

Die Baureihe W123 war der S-Klasse W116 so ähnlich, dass der „kleine Mercedes“ riesige Verbreitung fand. Der 280 E bot den Motor des 280SE, er war die erste Power-Kompaktlimousine.

6-Zyl. mit 2746 ccm, 185 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1475 kg, 200 km/h, 126.004 Exemplare



MG WA Tickford DHC
GB 1939

Der ab 1938 gebaute MG WA war der größte MG, seine Cabriolet-Variante entstand bei Salmons & Sons. Von der Limousine gab es nur 369 Stück, das Cabrio war noch seltener, der Wettbewerb mit Riley, Alvis und Jaguar war zu stark.

R-6-Zyl. OHV, 2561 ccm, 95 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1600 kg, 140 km/h, 57 Stück als DHC



Mercedes 190 SL Roadster
D 1955

Der kleine Bruder des 300 SL basiert auf der Plattform des Mercedes 190 und hat dessen Motor, aber mit 105 PS. Der US-Importeur Max Hoffman hatte diesen Wagen bei Mercedes durchgesetzt.

R 4-Zyl. OHV, 1991ccm, 105 PS bei 6500/min, 4-Gang, 1100 kg, 175 km/h, 25.250 Stück bis 1963



Mercedes 190 SL Roadster
D 1961

Der kleine Bruder des 300 SL basiert auf der Plattform des Mercedes 190 und hat dessen Motor, aber mit 105 PS. Dieser wurde von einem alten Meister selbst restauriert.

R 4-Zyl. OHV, 1991ccm, 105 PS bei 6500/min, 4-Gang, 1100 kg, 175 km/h, 25.250 Stück bis 1963



Mercedes 280 SE Coupé 3.5 W111
D 1970

Mit dem 3,5-Liter-Motor sprang Mercedes über die 200 km/h-Marke und signalisierte den V-8-Motor durch eine flachere Motorhaube. Das übrige Design von Paul Bracq blieb unangetastet.

V-8-Zyl. OHC, 3499 ccm, 200 PS bei 5800/min, Automatic, 1790 kg, 205 km/h, 3270 Stück bis 1971



Mercedes 450 SLC 5.0
D 1979

1970 baute Mercedes kein S-Klasse-Coupé, sondern verlängerte den neuen Roadster R107 um rund 30 cm, um daraus einen Familien-GT zu machen. Sport-Chef Erich Waxenberger baute daraus den erfolgreichen Rallye-WM-Wagen.

V8-Zyl. OHC mit 4971 ccm, 240 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1560 kg, 225 km/h, 1.615 Stück bis 1983



Mercedes 560 SEC W 126
D 1990

Die Krönung der von Bruno Sacco entworfenen „Familie“ vom W201 bis zum W126 war das große Coupé, das es ab 1980 als 380, 500, später als 420 und 560 SEC gab. Firmen wie Lorinser boten Tuningversionen.

V-8-Zyl. mit 5547 ccm, 300 PS bei 5250/min, Automatic, 1740 kg, 250 km/h, 28.929 Stück bis 1991



MG A 1500 Roadster
GB 1956

Der MG A errang 1955 im belgischen Knokke den Weltrekord für 1500 ccm-Autos über 24 h mit 160 km/h und war den Kunden anfangs viel zu modern. Ab 1959 gab es den 1600 - ein Riesenerfolg!

R-4-Zyl. OHV, 147 ccm, 902 kg, 68 PS bei 5500/min, 4-Gang, 158 km/h, 58.750 Stück bis 1959



MG A 1600
GB 1960

Nach dem Y fing MG wieder mit A an und der aerodynamische Roadster war damals schockierend neu, ist heute aber ein Klassiker. Ab 1959 kam der 1600 mit 80 PS, es gab auch 6.272 Coupés.

R-4-Zyl., OHV, 1588 ccm, 80 PS bei 5600/min, 4-Gang, 910 kg, 160 km/h, 40.320 Stück von 1959 bis 1962



Morgan Aeromax
GB 2008

Der seit 1936 gebaute Morgan +4 wurde werksseitig aerodynamisch optimiert, weil das Werk im weltweiten Langstreckensport antrat. Was nostalgisch aussieht, ist tatsächlich Hightech in Gulf-Farben.

V-8 OHC, 4799 ccm, 375 PS bei 6500/min, Automatik, 1150 kg, 277 km/h, 100 Stück bis 1935



Nash Ambassador Airflyte
USA 1951

Die Firma Nash traute sich ab 1949, die Räder ihrer Autos nahezu völlig zu verdecken, was ihnen einen Autoscooter-Look gab. Der Airflyte suggeriert ein lautloses Gleiten mit Automatik - Nash war sehr modern!

R-6-Zyl. mit 3800 ccm, 115 PS bei 3400/min, 3-Gang-Automatik, 1528 kg, 162 km/h, etwa 75.000 Exemplare



NSU Sportprinz Bertone Coupé
D 1961

NSU ließ sich für den Umstieg der Motorradfahrer auf das Auto auch den Sportprinz einfallen, den Bertone als Coupé mit kleinen Heckflossen gestaltete. Aus ihm wurde der Wankelspider.

2-Zyl.-Twin im Heck, 583 ccm, 30 PS bei 5500/min, 4-Gang, 565 kg, 133 km/h, 20.831 Stück bis 1967



NSU TT 1400
D 1967

Ein Rennauto auf einen Concours? JA, dieser TT ist ein Meilenstein und zeitgenössisch getunt. Der Name kommt von der Tourist Trophy, wo NSU-Motorräder schon in den 30ern siegten. Dieser hält an allen deutschen Bergen den Streckenrekord!

R-4-Zyl. im Heck, 16V, 1400 ccm, 204 PS bei 10.200/min, 5-Gang, 690 kg, 192 km/h, Serie 49.327 Stück



NSU Ro 80 Limousine
D 1977

Die vom verstorbenen Klaus Luthe gestaltete Form des Ro80 ist Vorläufer aller modernen Keilform-Autos - sie war so revolutionär wie der Wankelmotor, der sehr zu Unrecht als unzuverlässig galt.

2-Kammer-Wankel, 995 ccm, 115 PS bei 5500/min, 3-Gang Automat, 1210 kg, 180 km/h, 38.052 Stück bis 1977



Morgan F 4 Threewheeler
GB 1934

Der F4 war der erste Morgan mit 4-Zylinder-Motor, bekannt aus dem Ford Anglia. Er wurde nur bis 1936 gebaut, als der erste Morgan 4/4, also Vierrad mit Vierzylinder herauskam.

R-4-Zyl., OHV, 993 ccm, 22 PS bei 4000/min, 4-Gang, 405 kg, 100 km/h, 840 Exemplare bis 1936



Münch 1200 TTS Mammut
D 1972

Der Rennfahrer und Konstrukteur Friedel Münch aus Altenstadt setzte den luftgekühlten Motor des NSU TT quer in seinen Motorradrahmen und schuf das stärkste Motorrad seiner Zeit.

R-4-Zyl., OHC, 993 ccm, 88 PS bei 6150/min, 4-Gang, 290 kg, 200 km/h, 212 Exmpl. bis 1977



NSU Prinz II
D 1960

„Fährst Du Prinz, bist Du ein König“, lockte NSU als bis 1956 größte Motorradfabrik der Welt ab 1958 die Zweiradfahrer mit dem unverwechselbar schicken Kleinwagen, der auch im Sport siegreich war.

2-Zyl.-Twin im Heck, 583 ccm, 30 PS bei 4600/min, 4-Gang, 474 kg, 105 km/h, 94.549 Stück bis 1962



NSU Wankelspider
D 1964

Felix Wankel fand im NSU Sport-Prinz eine ideale Basis für seinen kompakten Wankelmotor, der sogar ein Cabriolet mit Kofferraum möglich machte. Der Wankelspider wurde das erste Serienauto mit Kreiskolbenmotor.

1-Kammer Wankel im Heck, 500 ccm, 65 PS bei 6000/min, 4-Gang, 700 kg, 153 km/h, 2.375 Stück.



NSU Prinz 4
D 1964

Mit dem Prinz 4 folgte NSU 1961 der Linie des Chevrolet Corvair, die auch den BMW 1800 und den FIAT 1300 inspirierte - der kleine Prinz war sehr modern. Und leicht, sparsam und beliebt.

2-Zyl.-Twin im Heck, 598 ccm, 30 PS bei 6000/min, 4-Gang, 570 kg, 116 km/h, 570.000 Stück bis 1973



Oldsmobile 98 Starfire
USA 1957

Der Oldsmobile 98 Starfire entsprach dem Chevrolet Bel Air Sport Sedan und dem Pontiac Bonneville als Coupé-Limousine, war aber 60 PS stärker und verkaufte sich besser.

V-8 OHV, 6077 ccm, 265 PS bei 4400/min, Automatic, 1905 kg, 165 km/h, 53.923 Stück 1957

Persönlichkeit beginnt am Handgelenk.

Meister Chronoscope
27/4222.02

Seit den 1930er Jahren tragen die feinsten Uhren des Hauses das Prädikat Meister. Bis heute verbinden sie die Faszination für die Uhrmacherei und ästhetische Gestaltung auf souveräne Art und Weise. Junghans Meister Chronoscope: Automatikwerk, Stoppfunktion, wasserdicht bis 5 bar. www.junghans.de

JUNGHANS
GERMANY. SINCE 1861



Opel 4/8 PS Doktorwagen Tourer D 1908

Dieser robuste Wagen wurde bei Landärzten so beliebt, dass er „Doktorwagen“ genannt wurde. Der Im Block gegossene 4-Zylinder-Motor ist vorn, der Antrieb hinten, es gibt noch keine Vorderradbremsen.

R-4-Zyl. SV mit 1029 ccm, 8 PS bei 1800/min, 4-Gang, ca. 525 kg, 50 km/h, ca. 8.000 Exemplare



Opel Regent 2-Liter Pullman Limousine, D 1936

Der 2-Liter sah dem 1.3-Liter bewusst ähnlich und man baute den Pullmann mit gutem Erfolg als Taxi und für die mittleren militärischen Ränge als Antwort auf den langen Mercedes 200 6-Zylinder.

R-6-Zyl. SV mit 1932 ccm, 36 PS bei 3300/min, 4-Gang, 1060 kg, ca. 100 km/h, 2050 Exemplare



Opel Kapitän Limousine D 1947

Den Vorkriegs-Kapitän gab es auch ab 1947, dann leicht modernisiert von 1951 bis Ende 1953, dann kam der Ponton-Nachfolger. Er machte Opel zum Marktführer der Oberklasse.

R-6-Zyl. OHV mit 2473 ccm, 65 PS bei 3900/min, 4-Gang, 1.200 kg, 125 km/h, ca. 25.000 Stück



Opel Admiral A V8 D 1965

1964 erweiterte Opel die Oberklasse auf die 3 Modelle Kapitän, Admiral und Diplomat, um Mercedes 190, 220 und 300 Paroli zu bieten. Der Admiral A wurde versuchsweise mit dem 4,5-Liter V8 des Diplomat A gebaut.

V-8-Zyl., OHV, 4638 ccm, 190 PS bei 4800/min, Automatik, 1530 kg, 200 km/h, nur 623 Stück mit V8



OPEL GT 1900 D 1972

Anders als oft angenommen, war der Opel GT VOR der Corvette C3 auf dem Markt - sein Designer Erhard Schnell zeigte die Studie schon 1965 auf der IAA. Es gab ihn mit 1100 und 1900 ccm.

R-4-Zyl. OHC, 1897 ccm, 90 PS bei 5400/min, 4-Gang, 940 kg, 185 km/h, 99.800 Stück von 1968 bis 1973



Packard 1101 Cabriolet Graber USA/CH 1934

Die renommierte Karosseriebau-firma Graber schuf im Importmarkt Schweiz Sonderkarosserien für viele Marken. Der Packard 1101 ist aus der 11. Serie ab 1933 und hat den mittleren Radstand.

R-8 OHV, 6267 ccm, 144 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2136 kg, 128 km/h, ca. 5120 Stück bis 1938



Opel 4/34 PS Limousine D 1927

Opel war schon zwei Jahre vor dem Zusammenschluss mit GM im Jahre 1929 eine der größten Automarken. Der 7/34 begründete den Trend zum kleinen 6-Zylinder, dem Mercedes 170 und BMW 315 später folgten.

R-6-Zyl. SV mit 1706 ccm, 34 PS bei 3600/min, 3-Gang, 1170 kg, 80 km/h, ca. 4.000 Expl. bis 1928



Opel Blitz 2,5-32-15 Feuerwehr D 1939

Opel baute in Brandenburg die wichtigsten 2,5-To-LKW der 30er Jahre. Die Spezialfirma Bachem in Düren stellte auf dem stabilen Chassis den Feuerweraufbau für ein LF 8 mit 8 Sitzen her, das bis 1968 im Einsatz war.

6-Zyl. OHV mit 2473 ccm, 2.120 kg, 54 PS bei 3600/min, 4-Gang, 80 km/h, ca. 5639 Exemplare



Opel Blitz 1,5-45 Rettungswagen D 1951

Dieser Rettungswagen nahm den heutigen RTW mit großzügigem Versorgungsraum vorweg, gebaut vom Spezialisten Miesen in Bonn. Er diente der FW Köln und wurde von seinem Besitzer authentisch restauriert.

6-Zyl. OHV mit 2473 ccm, 2.100 kg, 55 PS bei 3600/min, 4-Gang, 85 km/h, ca. 500 Exemplare



Opel Diplomat A Coupé D 1966

Mit dem Coupé des Diplomat bot Opel als zweiter deutscher Hersteller ein Oberklasse-Coupé mit V-8-Motor. Es wurde in Osnabrück bei Karmann gebaut und kostete mit 25.000 DM mehr als ein Mercedes 300 SE Coupé.

V-8-Zyl., OHV, 5354 ccm, 230 PS bei 4700/min, Automatic, 1630 kg, 205 km/h, nur 304 Exemplare



Packard 236 Tourer USA 1926

Mit Gründung 1899 ist Packard eine der ältesten Automarken der Welt, doch leider wurde sie 1958 geschlossen. Packard gehörte zu den großen 3 P - Packard, Pierce und Peerless als US-Top-Marken.

R-8 OHV, 58631 ccm, 132 PS bei 3600/min, 3-Gang, 1820 kg, 135 km/h, 2749 Stück bis 1932



Packard 120 B Roadster, USA 1936

Mit Gründung 1899 ist Packard eine der ältesten Automarken der Welt, doch leider wurde sie 1958 geschlossen. Der 120 war als 8-Zylinder unterhalb des teuren V12, der 1932 präsentiert wurde.

R-8 OHV, 4730 ccm, 132 PS bei 3600/min, 3-Gang, 2300 kg, 135 km/h, ca. 6.000 Stück bis 1942



Paige 6-66 Lachmont Sport-Tourer USA 1922

Die Luxusmarke Paige hatte schon ab 1914 Sechszylinder und das erste Auto, das 100 Meilen schnell war. Dieser war 45 Jahre in einer Garage, ist unrestauriert und eines von 12 Stück weltweit.

R-6 SV, 5430 ccm, 66 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1900 kg, 85 km/h, Scheibenräder, Prototyp



Pierce Arrow Model 38-C4 Tourer USA 1915

Nach dem Sieg im Gliden-Run 1905 wurde die 1901 in Buffalo gegründete Marke Pierce-Arrow schnell zur wichtigsten US-Luxusmarke, Präsident Roosevelt fuhr auch einen. Bis 1913 waren die Lampen am Grill.

R-6-Zyl. SV mit 6800 ccm, 72 PS bei 2800/min, 4-Gang, ca. 2.400 kg, 80 km/h, ca. 1500 Exemplare



Pontiac Big Six Fisher Sedan, USA 1929

Pontiac war sportliche Marke bei GM, während Buick eher Luxus und Chevrolet Everybody's Darling waren. Der von 1929 bis 1932 gebaute Big Six zählt zur oberen Mittelklasse und ist restauriert.

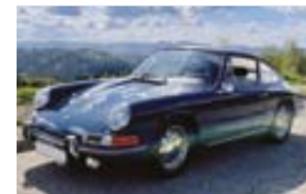
R-6-Zyl. mit 3277 ccm, 60 PS bei 3000/min, 3-Gang, 1090 kg, 75 km/h, 120.000 Stück in 1929



Porsche 356 A Coupé 1600 D 1955 und 1958

Kein Porsche zeigt die Linie des 356 besser als das A-Coupe, vor allem wenn es bis ins Detail originalgetreu ist. Ein Besitzer hat die Restaurierung in jahrelanger Arbeit selbst gemacht, der andere feierte den Autogeburtstag per Anzeige.

4-Zylinder Boxer im Heck, 850 kg, 1582 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 175 km/h, 812 Stück



Porsche 912 D 1967

Der Porsche 912 war erfolgreicher und sportlicher als sein Ruf. Rund 100 kg leichter als der 911, ließ er sich durch Tuning auch auf 120 und mehr PS bringen. Er verkaufte sich dreimal mehr als der 6-Zylinder Typ 911.

4-Zyl. Boxer OHV mit 1840 ccm, 120 PS bei 5800/min, 5-Gang, 970 kg, 185 km/h, 27.738 Stück



Renault 4CV 1063 F 1955

Der schon 1947 erschienene Kleinwagen Renault 4CV weckte sofort die Tuner Amedée Gordini und Jean Brédère (Alpine) und sorgte für zahllose Rennsiege in der Klasse bis 750 ccm.

R-4 Zyl. OHV, 747 ccm, 36 PS bei 5500/min, 4-Gang, 550 kg, 120 km/h, ca. 100 St. Competition



Peerless GT2 GB 1959

Der britische Peerless GT basiert auf dem Triumph TR 3, von dem es kein Coupé gab und hat eine Karosserie von Bertone, die der des ALFA Giulia Coupé ähnlich ist.

R-4 OHV, 2200 ccm, 156 PS bei 5500/min, 4-Gang, 899 kg, 195 km/h, GfK-Body, 47 Exemplare LHD



Plymouth Special DeLuxe USA 1950

Plymouth DeLuxe waren bis zum Erscheinen des Belvedere V-8 1955 die typisch amerikanischen Mittelklasseautos mit 6-Zylindern. Das Exponat hat am Seitenfenster eine Fahrtwind-Verdunster-Klimatisierung.

R-6 SV, 3772 ccm, 132 PS bei 3600/min, 3-Gang, 1450 kg, 130 km/h, 234.0841 Stück in 1950



Pontiac Firebird TransAm USA 1991

Der Pontiac Firebird TransAm ist der wilde Bruder des Chevy Camaro. Hier ein Einzelstück in dieser Farb- und Ausstattungsvariante mit werkseitigem Spezialheck im Corvette-Style.

V-8-Zyl. OHC, 5002 ccm, 220 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1946 kg, 214 km/h, 637 Stück in 1991



Porsche 356 B Cabriolet D 1962

Die B-Serie des 356 hatte die höher gelegten Stoßfänger, die der US-Markt verlangte. Es gab Motoren mit 60, 75 und 90 PS, den Carrera und auch ein so genanntes Hardtop-Coupé.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1571 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 936 kg, 175 km/h, 76.302 Stück



Range Rover Serie 1 GB 1970

Mit dem Range Rover erfand Rover 1970 die Klasse des SUV, den heute jede Marke hat. Mercedes konterte 1979 mit dem knorrigem G-Modell. Den Range aus Alu gab's lange nur 2-türig. Er musste mehrmals die harte Camel-Trophy bestehen.

Alu-V-8 OHC, 3532 ccm, 1742 kg, 156 PS bei 5000/min, Automatik, Allrad, 155 km/h, 96.331 Expl. bis 1996

badisches temperament.

ell edle weine und obstbrände

haslacher straße 44 oberkirch haslach
fon 07802-1629 www.ell.eu

ell



Röhr 8 Typ R 9/50 PS
D 1929

Aus dem ersten 2-Liter-Serienwagen der Röhr AG wurde 1928 der R mit 2,3-Liter-Achtzylinder. Sein Tiefbett-Kastenrahmen bot eine Einzelradaufhängung. Frühester erhaltener Röhr Typ R.

RV-8 OHV, 2246 ccm, 50 PS bei 3250/min, 3-Gang Warner, 1080 kg, 100 km/h, 1078 Stück bis 1931



Röhr 8 Typ F Stromlinien-Limousine Autenrieth, D 1933

Dieses „Limousinen-Coupé“ wurde 1932 als Einzelstück für die internationalen Autosalons gebaut, war lange in USA und wurde dann vom Röhr-Spezialisten Lautenschläger perfekt restauriert.

R-8-Zyl. OHV, 3287ccm, 69 x 108 mm, 75 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1700 kg, 130 km/h, 406 Stück aller 8 Typ F bis 1935



Röhr Junior Limousine,
D 1933

Nur wenige Röhr Junior sind noch fahrbereit wie diese Limousine mit Sonderkarosserie aus den Niederlanden im Originalzustand, die nicht mit einem Rolldach ausgestattet ist.

B-4 OHV, 1485ccm, 75 x 84 mm, 30 PS bei 3500/min, 4-Gang, 915 kg, 90 km/h, 1730 Stück bis 1935



Röhr 8 F 13/75 PS Cabriolet B
Autenrieth, D 1933

Der von Porsche konstruierte Motor bot endlich Oberklasse-Leistung und eine Spitze von 125 km/h. Das perfekte Cabriolet wurde vom Automuseum Melle aus Schrott wieder aufgebaut.

RV-8 Zyl. OHV, 3287ccm, 75 x 84 mm, 775 PS bei 3200/min, 4-Gg., 1600 kg, 125 km/h, ca. 250 Stück aller 8 Typ F Cabriolets



Röhr Junior Cabriolet
Langenthal (CH), D 1934

Chassis mit Zentralrohr Lizenz Tatra 75, luftgekühlter Boxer vorn, Pendelachse hinten, achslose Aufhängung vorn. Das Cabriolet wird von der SK-Sammlung präsentiert.

B-4 OHV, 1485 ccm, 75 x 84 mm, 30 PS bei 3500/min, 4-Gang, 915 kg, 90 km/h, 1730 Stück bis 1935



Röhr 8 F 13/75 PS Cabriolet B,
Gläser, D 1934

Einer der wenigen Röhr-Wagen mit Gläser-Karosserie, Pendelachse hinten, achslose Aufhängung vorn. Das weltweit einmalige Cabriolet wird von der SK-Sammlung präsentiert.

RV-8 OHV, 3287ccm, 69 x 108 mm, 75 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1450 kg, 100 km/h, 406 Stück aller 8 Typ F bis 1935



Röhr 8 RA 10/55 PS Aerable
Monobloc Autenrieth, D 1930

Aus dem 8 Typ R Serienwagen der Röhr AG wurde 1930 der RA mit 2,5-Liter-Achtzylinder, als VR mit 10 Grad Zylinderwinkel. Vorn die erste Serie mit senkrechtem Kühlergrill. (Baier & Michels)

RV-8 OHV, 2496 ccm, 55 PS bei 3200/min, 3-Gang Warner, 1400 kg, 100 km/h, 322 Stück bis 1933



Röhr 8 RA 10/55 PS Aerable
Monobloc Autenrieth, D 1932

Wer genau hinsieht, erkennt den leicht nach hinten geneigten Kühler des 8 Typ RA im Vordergrund, Zeichen für die zweite Baureihe. Der Begriff „Aerable“ beschrieb die Cabrio-Limousine elegant.

RV-8 Zyl. OHV, 2496ccm, 69 x 108, 55 PS bei 3200/min, 4-Gg., 1400 kg, 110 km/h, 322 Stück aller Röhr 8 Typ RA bis 1933



Röhr Junior „Tatzelwurm“
D 1933

Der Ingenieur Karl-Wilhelm Ostwald verkleidete ein Röhr-Junior-Chassis mit einer aerodynamischen Ponton-Karosserie, um sie auf der im Bau befindlichen Autobahn bei Darmstadt zu testen.

B-4 OHV, 1485 ccm, 75 x 84 mm, 30 PS bei 3500/min, 4-Gang, 880 kg, 100 km/h, Prototyp



Röhr Junior Limousinen-Cabriolet Drauz, D 1934

Auch das Limousinen-Cabriolet der Heilbronner Firma Drauz bot dank Zentralrohrrahmen eine größere Verwindungsfestigkeit, als übliche Cabriolets, weil die Türrahmen unverändert blieben.

B-4 OHV, 1485 ccm, 75 x 84 mm, 30 PS bei 3500/min, 4-Gang, 915 kg, 90 km/h, 1730 Stück bis 1935



Röhr Junior Limousinen-Cabriolet Drauz, D 1933

Die solide Stahl-Karosserie des vom Tatra 75 abstammenden Junior überdauerte trocken gelagert die Zeit und der luftgekühlte Boxermotor verspricht die Chance, dass er eines Tages wieder fährt.

B-4 OHV, 1485 ccm, 75 x 84 mm, 30 PS bei 3500/min, 4-Gang, 915 kg, 90 km/h, 1730 Stück bis 1935



Röhr Junior Roadster
D 1934

Dieser leichte Röhr Junior Roadster Autenrieth nahm 1934 an der 2000-km-Deutschlandfahrt teil. Danach wurde er von der späteren Zeitungsverlegerin Marion Gräfin Dönhoff erworben.

4-Zyl. Boxer, OHV, 1485 ccm, 30 PS bei 3500/min, 4-Gang, 850 kg, 110 km/h, 1730 Stück bis 1935

APZ



Exklusive Services für Sportwagen und Klassiker:

Wir teilen Ihre Leidenschaft für exklusive Klassiker und stilvolle Youngtimer. Für die kleinen Details, aus denen sich große Träume zusammensetzen. Für echte Individualität und liebevolle Handarbeit.

Unsere sport & classics Leistungen:

- Fachgerechte Lackanalyse und -aufarbeitung
- Hochglanzpflege
- Langzeitversiegelung
- Lederinstandsetzung und -pflege
- Bring- und Holservice für Klassiker im geschlossenen Transporter
- Beratung durch erfahrene APZ Wagenmeister

NANO-VERSIEGELUNG
mit High-End-Pflegeprodukten

APZ CarMotion sport & classics: Sie vertrauen uns Ihren Traum an – und wir pflegen ihn, als wäre es unser eigener.

www.apz.de





R-8-Zyl. OHV, 3287ccm, 69 x 108 mm, 100 PS bei 3800/min, 4-Gang, 1650 kg, 140 km/h, 4 Stück Typ FK Olympier bis 1935

Röhrl 8 Typ FK Olympier Autenrieth D 1934/1935

Diese Limousine ist der letzte von 4 gebauten Röhrl mit Kompressor und die einzig verbliebene 2-türige Limousine Autenrieth. 100 PS und 140 km/h waren damals auf Horch-853-Niveau.



R-6-Zyl. SV, 3127 ccm, 53 PS bei 3500/min, 3-Gang, 1560 kg, 90 km/h, 2.940 Stück aller 20 HP

Rolls Royce 20HP Barker All Weather Convertible, GB 1923

Dieser „Little Ghost“ war 48 Jahre in königlichem Besitz des Maharaja of Gwalior in Indien. Die verstellbaren Kühlerlamellen der frühen 20HP sind waagrecht, die Karosserie aus wetterfestem Aluminium.



R-6-Zyl. OHV mit 3.699 ccm, 70 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1500 kg, 70 km/h, 3.824 Stück aller 20/25

Rolls Royce 20/25 Doctors Coupé GB 1927

Das „Doctors Coupé“ zeigt, wie harmonisch die Linie des „kleinen Rolls“ auch als Cabriolet mit zwei Sitzen ausgeführt werden kann. Die frühen Typ 20/25 hatten noch den Kühlergrill mit waagerechten Lamellen, die man verstellen kann.



R-6-Zyl. mit 3.669 ccm, 115 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1750 kg, 115 km/h, 3.827 Stk., Einzelstück

Rolls Royce 20/25 HP Gurney Nutting, GB 1934

Der Typ 20/25 galt als kleiner Rolls Royce, aber sein Chassis war bei Karosseriebauern so beliebt, dass darauf auch große Wagen, wie dieser Saloon von Gurney Nutting gebaut wurden.



V-8-Zyl. OHV mit 6.230 ccm, 230 PS bei 4500/min, Automatik 1955 kg, 175 km/h, 2.118 Exemplare

Rolls Royce Silver Cloud II GB 1961

Der 1955 präsentierte Silver Cloud bestimmte die 60er Jahre – wer etwas auf sich hielt, fuhr ihn! Der Silver Cloud II hat den neuen V-8-Motor mit rund 230 PS, der äußerlich nicht erkennbar ist



V-8-Motor mit 6.230 ccm, 2100 kg, 240 PS bei 4600/min, Automatik, 190 km/h, 17.829 Exemplare

Rolls-Royce Silver Shadow GB 1969

Als Pininfarina auf dem Genfer Salon 1965 den Silver Shadow sah, soll er völlig begeistert gesagt haben, es sei die wahre Kunst, große Autos auch schön zu gestalten! Der Silver Shadow ist zeitlos und war ein Riesenerfolg.



RV-8 Zyl. OHV, 3287ccm, 75 x 84 mm, 75 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1600 kg, 125 km/h

Röhrl 8 F 13/75 PS Cabriolet B Autenrieth, D 1935

Dieses perfekt restaurierte Cabriolet wurde 1935 nach dem Ende der „Neue Röhrl-Werke“ noch fertiggestellt und ist einer der letzten offiziell gebauten Röhrl.



R-6-Zyl. SV, 7668 ccm, 100 PS bei 2750/min, 4-Gang, 2300 kg, 120 km/h, 2.212 Stück aller Phantom1

Rolls Royce Phantom I Hooper Tourer 57EF, GB 1927

Der Phantom I löste 1925 den Silver Ghost als Spitzenmodell ab und war mit Karosserien von mehr als 70 Spezialfirmen lieferbar. Hier das Einzelstück für einen indischen Maharadja.



R-6-Zyl. OHV mit 3.669 ccm, 75 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1850 kg, 115 km/h, 3.827 Stück aller 20

Rolls Royce 20/25 All Weather Cabrio, GB 1932

Die sinkende Nachfrage nach Chauffeurwagen ließ Rolls Royce den 20 entwickeln. Gill & Sons bauten für den Allrad-Erfinder Ferguson dies Allweather-Cabrio mit versilberten Beschlägen.



6-Zylinder mit 4887ccm, 1900 kg, 150 PS bei 4500/min, 4-Gang, ca. 155 km/h, 3 Stück

Rolls-Royce Silver Cloud I Hooper Empress, GB 1957

Karosserien von Hooper haben immer geschwungene Formen und Mitte der 50er die Scheinwerfer unter Hutzen, die Lady Docker sich gewünscht hatte. Der Hooper Saloon wirkt größer als der SC 1.



V-8 OHV, 6230 ccm, 2200 kg, 180 PS bei 3200/min, Automatik, 180km/h, 38 Expl. James Young

Rolls-Royce Silver Cloud II LWB James Young, GB 1961

Die zweite Serie des Rolls Royce Silver Cloud hatte den neuen V-8 und Klima, blieb äußerlich aber unverändert. Der erste RR V-8 war auch als LWB mit langem Radstand lieferbar – hier voll restauriert mit James Young Karosserie.



V-8 mit 6230 ccm, 225 PS bei 4600/min, 4-Gang, 2245 kg, ca. 200 km/h, 2810 Stück bis 1993

Rolls Royce Silver Spirit II GB 1981

Der 1980 vorgestellte Silver Spirit ist Nachfolger des Silver Shadow und war ein Bestseller im Rolls Royce-Programm. Für USA ist die Leistung auf 225 PS gedrosselt, ein PS muss etwa 10 kg bewegen.



V-8 mit 6750 ccm, 250 PS bei 4600/min, Automatik, 2322 kg, ca. 190 km/h, 570 Stück bis 1976

Rolls Royce Corniche I Convertible, GB 1972

Das Cabriolet zum Silver Shadow heißt nach der Straße an der Riviera Corniche. Die erste Serie hat Lederverdeck und Chromstoßfänger.



R-6-Zyl. SV, 1901 ccm, 60 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1450 kg, 125 km/h, 1705 Stück bis 1947

Rover 14 P2 Saloon GB 1939

Mit 125 km/h zählte der Rover P2 ab 1939 zu den schnellen Saloons in der 2-Liter-Klasse. Er hat „quick“ Fensterheber, Zentralschmierung, selbstrückstellende Winker, Freilauf – alles perfekt restauriert.



R-4-Zyl. OHC, 1300 ccm, 100 PS bei 6800/min, 4-Gang, 500 kg, 180 km/h, Unikat mit GfK-Karosserie.

Sbarro ACA Spider CH 1966

Auf Basis des NSU 1200TT entwickelte der Schweizer Konstrukteur und Designer Franco Sbarro ein Gegenstück zum Abarth 1300 und dem Brixner. Der Spider mit GfK-Karosserie blieb ein Einzelstück.



R-4 Zyl. DOHC mit 1395 ccm, 65 PS bei 5000/min, 4-Gang, 780 kg, 160km/h, ca. 25 Stück.

SIATA 1250 GT Zagato I 1953

SIATA startete schon 1926 mit dem Tuning von FIAT-Autos und begleitete FIAT mit vielen Sonderversionen für den Sport, die der Großhersteller sonst nicht gebaut hätte. Das Alu-Coupé war auch bei der MM erfolgreich.



R-6 Zylinder mit 3570 ccm, 90 PS bei 6200/min, 3-Gang, 1375 kg, 110 km/h, nur 1.280 Stück

Studebaker Dictator Coupé USA 1936

Studebaker war selbstbewusst: Hätte man sonst Champion, Commander oder gar Dictator gebaut? 1937 fiel Dictator weg. Man konnte ihn mit 10 l/100 km fahren. Sehr selten!



V-8-Zyl. OHC, im Heck, 2500 ccm, 105 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1600 kg, 160 km/h, 14.450 Stück bis 1975

Tatra 603-2 CZ 1965

Der tschechische Tatra 603 ist der vorletzte Überlebende der gemeinsamen Konstruktion von Hans Ledwinke und Ferdinand Porsche mit luftgekühltem Heckmotor, genannt Regierungszigarre. Vom Besitzer selbst restauriert



V-8 mit 6728 ccm, 224 PS bei 4200/min, Automatik, 2450 kg, ca. 219 km/h, 25 Stück

Rolls Royce Corniche IV Anniversary, GB 1992

Die letzte Version des Corniche erinnert als Cabriolet Anniversary an das 20-jährige Jubiläum. Es gibt Cocktailbars in den Türen, neue Raddeckel und eine Plakette im Handschuhfach.



R-4 Zyl. OHV, 65 x 98 mm, 1301 ccm, 40 PS bei 3500/min, 4-Gang, 830 kg, 125 km/h, ca. 1000 Stück bis 1936

Salmson S4 Sport F 1950

Die Firma Salmson baute ab 1920 leichte, sportliche Autos, bis man ab 1938 mit dem S 4 auch 2,3-Liter-Autos ins Programm nahm. Der S4 konkurrierte mit Rally und Amilcar.



V-12-Zyl. DOHC, 5474 ccm, 442 PS bei 6800/min, 6-Gang, 1500 kg, 300 km/h, Unikat mit GfK-Karosserie

Sbarro Tornado SB2 CH 1994 / 2005

Der schweizer Designer Franco optimierte Fahrzeuge aller Fabrikate, 2004 auch einen Ferrari 456GT, der als Barchetta an den TR 250 von 1956 erinnern sollte. Ein Einzelstück bei Classic-Bid.



Zweizylinder-Dampfmaschine, 25 kW, getriebelos, 1530 kg, 60 km/h, etwa 7.000 Stück

Stanley Steamer Dampfwagen USA 1919

Bis 1920 war noch nicht entschieden, dass das Benzinauto den Markt erobern würde. Es gab auch gute und schnelle Dampfwagen wie diesen lautlosen Stanley Steamer ohne Vorderradbremse.



V-8-Motor mit 2476ccm, 125 PS bei 5000/min, 4-Gang Vorwahlgetriebe, 1000 kg, 200 km/h, 12 Stück!

Talbot Lago T14 America F 1956

Der BMW V-8 im Talbot kam zu spät und war zu teuer, denn der französische Sportwagenmarkt ächzte unter der Luxussteuer. Nach Steuerformel hieß er 14CV als T14. Auch als T26 S und 2.5 GT.



R-4 OHC im Heck, 1177 ccm, 640 kg, 65 PS bei 5500/min, 4-Gang, 180 km/h, 121 Expl. von 1969-1974

Thurner RS D 1968

Der „Kunststoffporsche mit Flügeltüren“ oder die „deutsche Alpine“ wurde der Thurner RS genannt, für den Rudolf Thurner die Technik des NSU 1200C verwendete. Sein Heckmotor forderte Könnern, aber die konnten damit oftmals siegen.



Triumph TR3A Roadster
GB 1958

1953 startete mit dem TR 2 die Roadster-Story von Triumph, 1955 kam der TR 3 und 1957 dann der TR3A mit dem breiten Kühlergrill, von dem die 7-fache Stückzahl des Urmodells verkauft wurde.

R-4-Zyl. mit 1991ccm, 105 PS bei 5000/min, 4-Gang Overdrive, 940 kg, 177 km/h, 58.236 Exemplare



TVR Tuscan Speed 6 Red Rose Mk 1 Targa, GB 2000

TVR in Blackpool (GB) existiert seit 1954 und nahm mit dem Tuscan einen Typ von 1967 neu auf. Er hat wie alle TVR eine leichte GfK-Karosserie, der Motor ist weit hinter der Vorderachse eingebaut.

R-6 DOHC, 3996 ccm, 1180 kg, 360 PS bei 7700/min, 5-Gang, 290km/h, insges: 2685 St. bis 2007



Volvo P 1800 S Coupé, S 1964

Der P1800 S entstand in Zusammenarbeit mit Frua und wurde zunächst bei Jensen in England gebaut. Die ersten hatten nach innen hochgebogene Stoßstangen vorn und hinten. Berühmt wurde er mit Roger Moore im Film „The Saint“.

R-4-Zyl., OHV, 1799 ccm, 1135 kg, 96 PS bei 5600/min, 4-Gang OD, 175 km/h, 9.624 Stück bis 1969



Volvo 262 C Solaire S 1962

Das ohnehin seltene Bertone-Coupe des Volvo 264 wurde in USA zum Cabriolet „Solaire“ umgebaut und mit allen Finessen ausgestattet. Dieser Solaire ist der einzige in Deutschland.

R-6-Zyl.-OHC, 2664 ccm, 155 PS bei 6000/min, Automatik, 1450 kg, 185 km/h., 15 Exemplare



Volvo 780 Turbo Coupé Bertone S 1985

Der Erfolg des 262 C ließ Volvo auf Basis des 760 ein weiteres Bertone-Coupé bauen. Es hat den 2,5-Liter 6-Zylinder Turbo, meist in Kombination mit Automatik. Klimaanlage war serienmäßig.

R-6-Zyl.-OHC, 2316 ccm, 175 PS bei 5400/min, Automatik, 1560 kg, 205 km/h. 8.518 Stück bis 1990



Volkswagen „Brezelkäfer“ D 1952

Heckmotor, Heckantrieb und Luftkühlung waren zuverlässig simpel, sparten Gewicht und leicht zu reparieren – Erfolgsbasis für 21 Millionen Käfer – hier die Basis mit 24,5 PS, unsynchronisiertem Getriebe und Magerausstattung.

4-Zyl. OHV Boxer im Heck, 1131ccm, 24,5 PS bei 3300/ min, 4-Gang, 105 km/h, 21 Mio Stück



Volkswagen Käfer Cabriolet D 1954

Das Cabriolet war von Anfang an im Programm. Dieses ist aus erster Hand, ungeschweißt, silbergranit neu lackiert, Original-Polster, kein Radio, aber neues Verdeck. Sehr selten.

4-Zyl. Boxer OHV, im Heck, 1192 ccm, 30 PS bei 3400/min, 4-Gang, 110 km/h



VW-Rometsch „Lawrence“ D 1957

Rometsch in Berlin-Wilmersdorf hatte wahre Blechkünstler, die auf Basis des Käfer den Lawrence bauten. Er hat einen Motosacoche Kompressor, der die Leistung verdoppelt.

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1192ccm, 56 PS bei 4500/min, 4-Gang, 135 km/h, 85 Exemplare



VW-Rometsch „Lawrence“ Coupé D 1959

Rometsch baute Traumwagen mit VW-Chassis: geschwungene Linien, große Fensterflächen, individuelle Accessoires. Das Coupé hat dank OKraSA-Tuning 68 PS, wie es schon 1959 angeboten wurde.

4-Zyl.-Boxer im Heck, 150 ccm, 68 PS bei 6000/min, 4-Gang, 170 km/h, 85 Exemplare



VW-Bus Camping T1 D 1966

Der VW-Bus wurde ab ca. 1960 auch als Campingwagen gebaut, oft mit Aufstelldach und Extras wie Tropfenfenstern, aufklappbaren Frontscheiben, Dachträger, Zweifarblack und Wohneinbauten. Mit Eriba Pan Wohnwagen.

4-Zyl.-Boxer im Heck, OHV, 1493 ccm, 50 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1115 kg, 105 km/h, 233 Stück



VW Karmann Ghia Cabriolet D 1968

Das Cabriolet des VW Karmann Ghia ist sehr beliebt. Zunächst war 1955 kein Cabriolet geplant, doch Karmann entwickelte die offene Version, die von VW offiziell ins Programm genommen wurde.

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1584 ccm, 50 PS bei 4000/min, 4-Gang, 810 kg, 140 km/h



VW Buggy D und S 1996

Die Idee des leichten GfK-Strandwagens aus USA wurde von der VW-Zeitschrift Gute Fahrt begeistert aufgenommen, auf meist verkürztem Chassis gab es zig verschiedene Versionen des „Dune Buggy“ – hier aus Schweden.

B-4-Zyl. OHV, 1493 ccm, 44 PS bei 4000/min, 4-Gang, 670 kg, 120 km/h

BUMAT



AUTO_DREHSCHLEIBEN

Drehscheiben jeder Größe und Tragkraft

Kauf oder Miete

Smart-Home integrierbar

Made in Germany. Since 1948

BUMAT GmbH

D-68766 Hockenheim

bumat.turntables

www.bumat.com

Concours der klassischen Zwerge



BMW Isetta Standard 250, D 1958

1-Zyl., 250 ccm,
13 PS bei 5.800/min, 341 kg,
85 km/h



BMW Isetta Dreirad 250, D 1960

1-Zyl., 250 ccm,
13 PS bei 5.800/min, 341 kg,
85 km/h



BMW 600, D 1959

2-Zyl., 582 ccm,
19,5 PS bei 2.500/min, 515 kg
100 km/h
34.813 Stück



BMW 600 m. Wohnwagen, D 1960

2-Zyl., 582 ccm,
19,5 PS bei 2.500/min, 515 kg
100 km/h,
34.813 Stück



Brütsch Zwerg, 1955

1-Zyl.-2-Takt, 175 ccm,
7 PS bei 5.000/min, 185 kg,
95 km/h



Champion 400, D 1951

2-Zyl. 2-Takt, 398 ccm,
15 PS bei 4.000/min, 520 kg,
80 km/h,
5450 Stück



FIAT 600 Berlina Zagato, I 1959

4-Zyl.-Motor mit 622 ccm,
22 PS bei 4.600/min, 585 kg,
100 km/h,
ca. 30 Exemplare



Glas Goggomobil Coupe, D 1958

2-Zyl. 2-Takt, 293 ccm,
14,8 PS bei 5.000/min, 415 kg,
105 km/h



Glas Goggomobil Lim., D 1960

2-Zyl. 2-Takt, 293 ccm,
14,8 PS bei 5.000/min, 415 kg,
105 km/h



Heinkel Kabinenroller, D 1955

1-Zyl. 4-Takt, 173ccm,
10 PS bei 5500/min, 285 kg,
90 km/h,
13.974 Stück bis 1958



Kleinschnittger, D 1953

1-Zyl. 2-Takt ILO, 123ccm,
6 PS bei 5000/min, 150 kg,
65 km/h



Lloyd 600, D 1956

2-Zyl. mit 596 ccm,
19 PS bei 4.500/min, 4-Gg., 850 kg,
100 km/h,
36.296 Stück



Maico 400, D 1955

2-Zyl. 2-Takt, 396 ccm,
18 PS bei 5.000/min, Heinkel-Motor,
540 kg, 90 km/h.



Messerschmitt KR 201, D 1956

1-Zyl. 2-Takt mit 191 ccm,
9,7 PS bei 5.000/min, 220 kg,
90 km/h



Messerschmitt KR 200 Rekord, D 1955

2-Zyl. 2-Takt, 494 ccm,
20 PS bei 5.000/min, 350 kg,
130 km/h



FMR Tg 500 Tiger, D 1959

2-Zyl.-2-Takt, 494 ccm,
20 PS bei 5.000/min, 350 kg,
130 km/h,
936 Exemplare



NSU-FIAT 500 Belvedere, D 1954

R-4-Zyl. OHV, 569 ccm,
16 PS bei 4.400/min, 610 kg,
95 km/h



Scootacar, D 1958

1-Zyl. 2-Takt mit 197 ccm,
8 PS bei 4500/min, 229 kg,
88 km/h



Sebring Vanguard Citycar SV48 USA 1976

E-Motor, 3 kW bei 3.500/min, 790 kg,
57 km/h,
7000 Stück, nur 92 in Deutschland



Zündapp Janus 200, D ab 1957

2-Zyl. 2-Takt mit 248 ccm,
16 PS bei 5.000/min, 425 kg,
90 km/h,
6209 Exemplare

Alle Oldtimergutachten veralten - unsere nicht!

Nur bei der classic-analytics Kurzbewertung

- 10-Punkte-Check der wichtigsten Baugruppen
- Schutz vor Unterversicherung durch kostenlosen Update-Service

**ANERKANNT VON ALLEN
OLDTIMERVERSICHERUNGEN**



Mit der classic-analytics Kurzbewertung zeigen Sie Ihrer Versicherung, was Ihr Fahrzeug wirklich wert ist. Bundesweit bei über 1000 erfahrenen classic-analytics Sachverständigen.

Ihr classic-analytics Partner vor Ort:

Sachverständigen.Büro.Anweiler, Karlsbader Ring 40, 68782 Brühl, Tel: 06202 9782542

FIVA-Class A Ancestor 1880 - 1904			
1886	Benz	Dreirad	Höbig
1900	Grout	Steamer	Fuchs
1903	Covert	6,5 HP Phaeton	Presinger
1904	Cadillac	B Runabout	Klingels

FIVA-Class B Veteran 1905 - 1918			
1908	De Dion	Bouton Char a bancs	Höbig
1908	DeDion Bouton	Grand Prix	Trunk
1909	Bedford Buick	Model 10	Lochbühler
1909	Benz	14/30 Doppelphaeton	Höbig
1909	Opel	Doktorwagen	Rohwedder
1911	LeZebre	Double Phaeton	Fuchs
1913	Loreley	L 4 Tourer	Presinger

FIVA-Class C 1919 - 1930 Vintage			
1919	Stanley	Steamer	Mohr
1921	Grade	Rennwagen	Lapoehn
1922	Fiat	521 Rennwagen	Rein
1922	Paige	Lachmont / 6-66 Convert. Sport Touring	Barbaric
1923	DELTA Tatra	11 PS	Buschbaum
1923	Rolls Royce	20 HP Barker all Weather Cabriolet	Hoedt
1924	Pierce Arrow	33 Golfers Roadster	Krämer
1925	Ford CAN	Model-T Runabout	Velling
1926	Packard	236 Phaeton Tourer	Zapf
1927	Franklin	11B Tandem Sport	Hoedt
1927	Opel	7/34 Cabrio	Brühler
1927	Rolls Royce	20 Doctors Coupe	Wehr
1928	DIXI	DA 1 offen	Ziegner
1928	Dixie Ihle	DA 1	Martin
1928	Ford	A Pickup Cabriolet	Gölz
1929	Alfa Romeo	6 C 1750 TF	Vintage Prestige
1929	Ford	76-A Roadster Pickup	Keil
1929	Lagonda	2 Litre LC	Vintage Prestige
1929	Pontiac	9-29 Sedan	Noack
1929	Röhr	8 Typ 12	Urzinger
1930	Cadillac	4335 V16 convertible coupe	Bouwman
1930	Ford	Deluxe Roadster	Etter
1930	Hispano Suiza	H6B Cabriolet Spohn	Steim
1930	Röhr	8 Typ RA	Baier und Michels

FIVA-Class D Post Vintage 1931 - 1945			
1931	Cadillac	335A Fleetwood	Kautschuk
1931	Mercedes	Nürburg 500	Winet
1932	Horch	780 V 12	Riedel
1932	Mercedes	170/6 W15 Limousine	Lambert
1932	Röhr	8 Typ F Stromlinie	Lautenschläger
1932	Röhr	8 Typ RA	Röhr
1932	Rolls Royce	20/25 All weather Cabriolet	Wehr
1933	Armstrong	Special 6 Sports	Kautschuk
1933	Lagonda	LG45 Team car	Vintage Prestige

1933	Röhr	F Achtzylinder	Rössler
1933	Röhr	Junior	Röhr
1933	Röhr	Junior Limousine	Plomb
1933	Röhr	Junior Tatzelwurm	Schollenberger
1934	Bugatti	Typ 57 Cabriolet Usine	Braunschweig
1934	Ford	Rheinland Hebmüller	Hebmüller
1934	Mercedes	500K	Rübsam
1934	Morgan	F4 Threeweeler	Heep
1934	Packard	1101 Eight Graber Cabrio	Zapf
1934	Röhr	8 Typ FK Olympier	Lautenschläger
1934	Röhr	Junior	Schollenberger
1934	Röhr	Junior Cabrio 6/20	Bacquet
1934	Röhr	Junior Roadster (ex Dönhoff)	Hecker
1934	Röhr	Junior rot	Röhr
1934	Rolls Royce	20/25 Gurney Nutting	Schweikert
1935	BMW	319 Sportcabriolet	Mäder
1935	Framo	LTP	Schneider
1935	Kaiserauto	501	Breitschuh/Ellert
1935	Röhr	8 F Cabrio Autenrieth	Zapf
1935	Röhr	8 TYP F13/75 Gläser Cabriolet	Bacquet
1936	BMW	326 Cabrio Reutter	Schmiedel
1936	DKW	F5 K-700 Luxus Sport	Hunstock
1936	Fiat	Topolino	Torrano
1936	Ford	68-770	Roesner
1936	Mercedes	2,3 L Cabriolet A	Vetter
1936	Opel	6 Pullman	Gregor
1936	Packard	120 B Roadster Convert. Coupé	Stendel
1936	Studebaker	Dictator	Vögele
1937	Lagonda	M45 Tourer	Vintage & Prestige
1937	Lancia Aprilia	Sport Zagato	Curridor
1937	Leichtbau Maier	Prototyp	Jansen
1937	Mercedes	170 V OT Typ II	Vellmer
1938	Mercedes	170 V Cabrio-Limousine	Braungard
1939	Cadillac	90 Series V16	Schoppmeyer
1939	Fiat	Topolino A Roadster	Just
1939	Hanomag	Autobahn 1,3l	Drobny
1939	Lagonda	V12 DHC	Vintage Prestige
1939	Maybach	SW38 Cabriolet D	Wehner
1939	MG	WA Tickford DHC	Hopkins
1939	Opel	Blitz Feuerwehr	Pfeiffer
1939	Rover	P2 Saloon	Drescher
1941	Cadillac	62 Sedan	Weigand

FIVA-Class E Post War 1946 - 1960			
1947	Cadillac	Series 62, Convert., V8	Kempkes
1947	Opel	Kapitän	Gregor
1948	Chevrolet	Fleetline 2 door sedan	Stöhr
1948	Salmson	S4 Sport	Link
1949	Austin	A40 Atlantic Cabrio	Pröhl
1949	Cadillac	C Body Convertible Sedan Serie 62	Kliebenstein
1949	Chevrolet	Styleline Special	Pankiewicz

1950	Nash	Airflyte	Cajacob
1950	Plymouth	P20 Special de Luxe	Gözl Baur-Gözl
1951	Austin	A40 Sports Convertible	Lippert
1951	Cadillac	Typ 62 Conv. Hans Albers	Auto und Traktor Museum
1951	Daimler	DB 18 Special Sports DHC	Greiss
1951	Jaguar	XK 120 FHC	Klaas
1951	Mercedes	170 V Kombi mit Westfalia Anhänger	Dressel
1951	Opel	Blitz Feuerwehr Rettungswagen	Niederborn
1952	BMW-EMW	Großer Werkmeister	Detscher
1952	Champion	400 Limousine	Jakoby
1952	VW	Brezel Käfer	Reul
1953	Bentley	R-Type Graber	Grau
1953	Ford France	Comete Coupe	Wallmann
1953	Jaguar	XK120 FHC	Auernig
1954	Chevrolet	210 Sedan	König
1954	Citroen	11 BL	Zell
1954	DKW	F91	Gerne
1954	EMW	327/2	Franz
1954	Fiat	C Belvedere	Just
1954	Ford SAF	Comete Monte Carlo Facel	King
1955	Aston Martin	DB 2/4	Unbehaun-Maier
1955	Brütsch	Zwerg	Dipold
1955	Cadillac	Convertible V8	Baier
1955	Kleinschnittger	F 125	Kröger
1955	Mercedes	300 S Cabrio	Höbig
1955	Renault	4CV 1063	Pilz
1955	VW	Käfer 151	Junghänel
1956	Bristol	405 Saloon	Maier
1956	Heinkel	Kabine 150	Honold
1956	Lloyd	600	Reichart
1956	Messerschmitt	Kabinenroller Cabrio gelb	Schreiber
1956	MG	A	Spandöck
1956	Talbot Lago	T14 LS	Maier
1957	A.C. Cars	Aceca AEX 660	Bietenholz
1957	Cadillac	Series 62 Sedan de Ville	Laser
1957	Facel Vega	FV 2	Muthwill
1957	Ford	Lincoln Premiere Coupé	Reinecke
1957	Mercedes	190 SL	Streuf
1957	Oldsmobile	Starfire 98	Hoffmann
1957	Rolls Royce	Silver Cloud Hooper	Dohse
1957	Zündapp	Janus	Kröger
1958	BMW	502	Gerding
1958	BMW	600 mit ES Piccolo Bj.54	Wehrhahn
1958	Cadillac	Eldorado Brougham	Härtel
1958	Fiat	1100 / 103 D Limousine	Werkmeister
1958	Goggomobil	Coupe	Barth
1958	Maico	500/4	Hermann
1958	Mercedes	190 SL	Brecht
1958	Messerschmitt	Rekord Kabinenroller	Dipold
1958	Porsche	356 A T2 Coupe	Schomburg
1959	BMW	507	Bonczkowitz

1959	BMW	600 Isetta	Stücklen
1959	Cadillac	Fleetwood Sixty Spezial	Kliemann
1959	Cadillac	Series 62 Hardtop-Sedan	Kautschuk
1959	Mercedes	190 SL	Bachmeier
1959	Mercedes	300 SL Roadster	Vagt
1959	Peerless	GT2 Gran Turismo Phase 1 Bertone	Bach
1959	Scootacar		Hermann
1959	Triumph	TR3A	Maier
1959	VW-Rometsch	Lawrence-Cabriolet	Koch
1959	VW-Rometsch	Lawrence-Coupé	Koch
1960	Alvis	TD21	Müller-Postel
1960	Austin Healey	Sprite MK1	Frei
1960	BMW	Isetta 3-Rad	Benignus
1960	BMW	Isetta Export	Pfeiffer
1960	Chevrolet	Impala Cabrio	Rinker
1960	Fiat	600	Herfurtner
1960	MG	A	Hopkins
1960	NSU	Prinz IIE	Dipold

FIVA-Class F 1961 - 1970

1961	Cadillac	62 Coupe	Hoedt
1961	Glas	Prototyp M61	Michel
1961	Mercedes	SL 190 EW121 BII	Müller
1961	Messerschmitt	Tiger	Barth
1961	NSU	Sportprinz Coupe Bertone	Hundertmark
1961	Rolls Royce	Silver Cloud II	Helmers
1962	Alfa Romeo	2000 Touring Spider	Rupp
1962	BMW	3200 CS Coupe Bertone	Hübel
1962	Daimler	Dart 250 C Spez. festes Dach	Drautzburg
1962	Goggomobil	Limousine	Kreuzer
1962	Mazda	R360 Coupe	Frey
1962	Porsche	356 B Cabrio	Hundertmark
1962	Rolls Royce	Silver Cloud II LWB	Grau
1963	MCA	Jetstar	Waasner
1964	Daimler	Dart 250 C Spez. Cabrio	Drautzburg
1964	Maserati	Sebring 3500 Speciale	Hübel
1964	NSU	Wankel Spider	Hundertmark
1964	Volvo	P1800 S	Michel
1965	Cadillac	DeVille Convertible	Glanzer
1965	Chevrolet	Corvette C2 Sting Ray Capriolet	Schwab
1965	Ford	Mustang	Sarközi
1965	Gordon Keeble	Coupe	
1965	Mercedes	230 SL W113 Pagode	Zumbrunn
1965	Opel	Admiral V 8 Limousine	Rohwedder
1965	Sbarro	ACA Spider	Brandes
1965	Tatra	603-2	Jahn-Fiedler
1966	Alfa Romeo	GT Junior	Hartjes
1966	Ford	Mustang Convertible	Beu
1966	NSU	Wankel Spider US Version	Koch
1966	Opel	Diplomat V8 Coupe	Rohwedder
1966	VW	T1 Bus mit Eriba Pan	Klenert

1967	Chevrolet	Camaro	Sattel
1967	Fiat	500 Nuova	Emekci
1967	Fiat	Dino Spider 2.0	Appel
1967	Lamborghini	P 400 Miura Multicolor	Gebhardt
1967	NSU	TT	Davidovic
1967	Porsche	912 Coupe	Gaa
1968	Brixner	Rennwagen Typ 1	Brixner
1968	Ford	Mustang Coupe	Blaschke
1968	VW	Karmann Ghia Typ 14 Cabriolet	Probst
1969	Jaguar	E-Type Roadster Serie 2	Spandöck
1969	Lamborghini	Espada S1	Drechsler
1969	Rolls Royce	Silver Shadow 1	Buch
1969	VW	Buggy	Korella
1970	BMW	E3	Zschocke
1970	Datsun	240 Z	Link
1970	Mercedes	280SE Coupe 3,5	Eickhoff
1970	Mercedes	W114 /8	Wemmert
1970	NSU	Typ 47 Prinz 4 L	Pressmar

FIVA-Class G ab 1971

1971	Alfa Romeo	Montreal Bertone silber	Krauß
1971	Brixner	Rennwagen Typ 2	Brixner
1972	Alfa Romeo	Berlina 200	Hartjes
1972	Alfa Romeo	Montreal	Müller
1972	DeTomaso	Pantera GTS	Gottschall
1972	Fiat	Dino 2400 Coupé	Kräker
1972	Ford	Capri 1 Fernsehlotterie	Auto und Traktor Museum
1972	Münch	Mammut 1200 TTS	Katzschner
1972	NSU	Lorenz Brixner Spider	Hug
1972	Opel	GT AL 1900	Chambers
1972	Thurner	RS	Stark
1973	Dodge	Dart Custom Swinger Coupé	Camenzind
1973	Ford	Mustang Convertible V8	Wolff
1974	Alfa Romeo	2000 GT Veloce	Frisenda
1974	BMW	3.0 CS Karmann	Wurmseer
1974	Jaguar	E V12 Rds	Bolenski
1975	Fiat	850 Visitor Bus	Kleemeyer
1975	Lancia	Stratos	Kehm
1976	Bitter	CD	Heinzel
1976	Cadillac	Eldorado Bicentennial	Lüthcke
1976	Cadillac	Eldorado Convertible	Renn
1976	Cadillac	Fleetwood Formal Limousine	Grätz
1976	Dino	308 GT4	Scheyrer
1976	Lancia	Stratos Gruppe 4	Aulenbacher
1976	NSU	RO 80	Herrmann
1976	Rolls Royce	Silver Shadow 1	Eisenmann
1976	Sebring Vanguard	Citicar SV48	Herrmann
1977	Aston Martin	V8 Coupe	Pawlik
1978	Ferrari	308 GTS	Kalt
1979	Maserati	Quattroporte III	Neisel
1979	Mercedes	450 SLC 5.0	Lauter

1980	Fiat	Bertone X1/9	Soonberg
1980	Ford	Granada MKII	Schmidt
1980	Innocenti	90 SL	Göbel
1980	NSU	Barquette	Latus
1980	Range Rover	Serie 2	Hedtke
1981	Dino	308 GT4	Schulz
1981	Mazda	Studie MX 81 Bertone	Frey
1981	Volvo	262 C Solaire Cabrio	Richter
1982	DeLorean	DMC12	Mattussek
1982	Mercedes	500 SEC Lorinser	Oehl
1982	Mercedes	280E	Oberle
1985	BMW	M 635 CSi	Heiland
1985	Rolls Royce	Silver Spirit	Brauner
1987	Daimler	Limousine Royal	Vanik
1988	Rolls Royce	Corniche	Kappel
1989	BMW	Z1	Schneider
1989	Cadillac	Brougham Louis Vuitton	Desch
1989	Volvo	780 Coupé Bertone	Rittig
1990	Alpina	B12 5,7	Riexinger
1990	Mercedes	SEC 560	Klug
1991	Cadillac	Allanté Cabriolet	Schwenk
1991	Pontiac	Firebird Transam	Trindler/Camenzind
1992	Rolls Royce	Corniche IV Anniversary	Backof
2000	TVR	Tuscan Speed Six Roadster	Scherhauser
2008	Aston Martin	Vantage	Berke
2008	Morgan	Aeromax Gulf	Lerbscher
2015	Aaglander	Motorkutsche	Gärtner



Sammlung, Leidenschaft, Restaurierung und Handel von Oldtimern. Wir freuen uns auf Ihren Besuch bei uns am Stand!

Freitag	Previewday
Ganztägig	Eintreffen der Teilnehmer und Platzierung der Fahrzeuge
09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
ab 10:00 Uhr	Programm der Classic-Gala Schwetzingen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile Jubiläen und Sonderschauen: Röhr Automobile präsentiert von baier & michels, 110 Jahre Carrozzeria Bertone, 120 Jahre Cadillac, 70 Jahre Mercedes-Benz SL u.a. ▪ Mercedes-Benz Museum präsentiert „AVUS SSKL“ und „Benz-Patent Motorwagen“ Stand E6 ▪ Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse ▪ „Strangers“ Jazz-Show am Schlossrestaurant ▪ Fotoobjektiv-Verleih am SIGMAliner Stand E8 ▪ Probefahrtangebot Genesis – Anmeldung an der Genesis-Lounge Stand E9 ▪ US-Classic Car Concours mit Burgern, Live-Auftritten im Rockabilly-Style USCCC ▪ Erste öffentl. Präsentation der neuen ElectricBrands Modelle Stand E2 ▪ Ausstellung "WERTE – Handwerk & Restauration" im Südflügel ▪ Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel ▪ Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstaussstellung im Südflügel ▪ Kulinarische Angebote der Marketender (Kaffee, Wein, Eiscreme, Burger u.v.m.)
18:00 Uhr	Schließung des Parks für die Öffentlichkeit
19:00 Uhr	Welcome-Barbecue für Teilnehmer und geladene Gäste mit Eröffnungsfeuerwerk bei Einbruch der Nacht

Samstag

09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
ab 10:00 Uhr	Programm der Classic-Gala Schwetzingen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile Jubiläen und Sonderschauen: Röhr Automobile präsentiert von baier & michels, 110 Jahre Carrozzeria Bertone, 120 Jahre Cadillac, 70 Jahre Mercedes-Benz SL u.a. ▪ Mercedes-Benz Museum präsentiert „AVUS SSKL“ und „Benz-Patent Motorwagen“ Stand E6 ▪ Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse ▪ „Strangers“ Jazz-Show am Schlossrestaurant ▪ Fotoobjektiv-Verleih am SIGMAliner Stand E8 ▪ Probefahrtangebot Genesis – Anmeldung an der Genesis-Lounge Stand E9 ▪ US-Classic Car Concours mit Burgern, Live-Auftritten im Rockabilly-Style USCCC ▪ Erste öffentl. Präsentation der neuen ElectricBrands Modelle Stand E2 ▪ Ausstellung "WERTE – Handwerk & Restauration" im Südflügel ▪ Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel ▪ Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstaussstellung im Südflügel ▪ Kulinarische Angebote der Marketender (Kaffee, Wein, Eiscreme, Burger u.v.m.)
14:00 Uhr	Historisches Picknick - Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West) Stand 26
18:00 Uhr	Programmende des ersten Tages
19:00 bis 23:00 Uhr	Classic-Gala Abend mit Sektempfang, Klassik-Konzert im Rokoko-Theater und anschließendem Dinner im Schloss Schwetzingen für Teilnehmer und geladene Gäste.

Sonntag	
09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
ab 10:00 Uhr	Programm der Classic-Gala Schwetzingen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile Jubiläen und Sonderschauen: Röhr Automobile präsentiert von baier & michels, 110 Jahre Carrozzeria Bertone, 120 Jahre Cadillac, 70 Jahre Mercedes-Benz SL u.a. ▪ Mercedes-Benz Museum präsentiert „AVUS SSKL“ und „Benz-Patent Motorwagen“ Stand E6 ▪ Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse ▪ „Strangers“ Jazz-Show am Schlossrestaurant ▪ Fotoobjektiv-Verleih am SIGMAliner Stand E8 ▪ Probefahrtangebot Genesis – Anmeldung an der Genesis-Lounge Stand E9 ▪ US-Classic Car Concours mit Burgern, Live-Auftritten im Rockabilly-Style USCCC ▪ Erste öffentl. Präsentation der neuen ElectricBrands Modelle Stand E2 ▪ Ausstellung "WERTE – Handwerk & Restauration" im Südflügel ▪ Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel ▪ Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstaussstellung im Südflügel ▪ Kulinarische Angebote der Marketender (Kaffee, Wein, Eiscreme, Burger u.v.m.)
14:00 Uhr	Historisches Picknick - Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West) Stand 26
ca. 16:00 Uhr	Prämierung der Siegerfahrzeuge und Präsentation Bühne am Arion-Brunnen
18:00 Uhr	Veranstaltungsende

Änderungen vorbehalten

EnBW

Wir laden Deutschland

Willkommen im
EnBW HyperNetz.

enbw.com/WirLadenDeutschland



Die Jury

Bei ihrer Bewertung legt die Jury ein besonderes Augenmerk auf die Authentizität und Originalität der Fahrzeuge und orientiert sich dabei an internationalen FIVA-Regularien. Darüber hinaus nehmen sie die technischen sowie ästhetischen Aspekte, wie Form, Design und Eleganz unter die Lupe. Den Vorsitz der Jury hält Dipl. Ing. Hans-Robert Schramm

Blaube, Wolfgang		Automobilhistorische Gesellschaft
Bietenholz, Michael	Schweiz	Experte, Swiss Venture Club
Cüpper, Jürgen		Oldtimer-Experte, ADAC Nordrhein
Dellantonio, Georg	Italien	Design-Consultant
Diehl, Peter		Karosserie u. Fahrzeug Vogel-Verlag
Fuchs, Werner		ASC-Experte Messingwagen
Herczeg, Gabor		Automobildesigner
Hoffmann-Sinnhuber, Andreas		Lt. Jury USCCC
Ihrig, Ronald		Designer
Koch, Nicola		Kuratorin der Jury
Kodama, Hideo	Japan	Honorary Judge Design
Krukenkamp, Detlef		Automobilhistoriker
Kübler, Bernd		Experte, Württembergische Versicherung AG
Leutiger, Burkhard		Dipl.-Designer
Lindberg, Mikael	Schweden	Designer, vormals Koenigsegg
Niemeyer, Jochen		ASC, Kfz-Sachverständiger
Plagemann, Christian		Experte, Classic-Trader
Meiswinkel, Gustav		Ingenieur-Sachverständiger
Eichler, Tina		Automobil-Expertin
Rufer, Mark	Schweiz	Experte und Koordinator, OCB Bern (CH)
Sahin, Tamer		Lack- und Karosserie-Experte
Scheidl, Andreas	Italien	Experte, Carrozzeri Italiani
Schramm, Dipl. Ing. Robert		Ingenieur, Technischer Referent ASC, Jury-Vorsitzender
Schultz, Bernd		Automobilarchivar
Schulz, Eberhard		Designer, vormals Isdera
Schulz, Gregor		Fachjournalist, Oldtimer-Markt
Süss, Thorsten		Designer
Tollenaar, Joos		Konstrukteur, Experte Klassik und Motorsport
Tomic, Duschan	Italien	Experte Design
Vigorito, Franco	Italien	Zertifizierter Oldtimer-Experte
Westpfahl, Julian		Jurist, Experte Vorkriegsfahrzeuge
Wirth, Thomas		Fachjournalist, AutoBild
Blaube, Tanja		Jurorin Prix Couture
Herczeg, Ava	Schweiz	Jurorin Prix Couture
Rufer, Vera		Jurorin Prix Couture
Scheidl, Manuel Contini	Italien	Jurorin Prix Couture
Schramm, Nicole		Jurorin Prix Couture
Schulz, Elke		Jurorin Prix Couture
Blaube, Smilla		Junior-Judge
Leutiger, Adrian		Junior-Judge
Schramm, Laurenz		Junior-Judge
Schramm, Jonas		Junior-Judge
Westpfahl jun.		Junior-Judge
Wirth jun.		Junior-Judge

Wir danken den Juroren/Jurorinnen für die Bewältigung ihrer anstrengenden und schwierigen Aufgabe.

Partner und Sponsoren

Aussteller und Sponsoren

BUMAT Auto-Drehscheiben
Charabancs – Luxury Car Fragrance
Classic Car Analytics
Classicbid
CMC Classic Model Cars
Coblor – offizieller Uhrenpartner
Detailers Garage
DEUVET
FirstClass - Autohauben
Himberg
Jamlong Boutique
Kaltenmorgen Cabriotücher
Kautschuk-Klassik
Leduc Hüte
MyCarmunity
Oldtimerkennzeichen.de
Panamahüte Manfred Mehl
Premium Rental
Scuderia Renania
Strahlzentrum MRN
Turatello Anhänger – Wensauer
Uhrenmanufaktur Junghans
Vintage & Prestige

Premium-Partner



Ihr Fels in der Brandung.



Jubiläumspartner



Schirmherrschaft



Exklusiv-Partner



Lageplan

E1 Württembergische Versicherung AG



E2 Electric Brands
ELECTRICBRANDS
xbus | vespa | honda

E3 Automobil-Club Verkehr (ACV)
ACV | 60 JAHRE 1954-2014

E4 Allgemeiner Schnauferl Club (ASC) e.V.



E5 Baier Michels
b&m

E6 Mercedes-Benz Classic
Mercedes-Benz logo

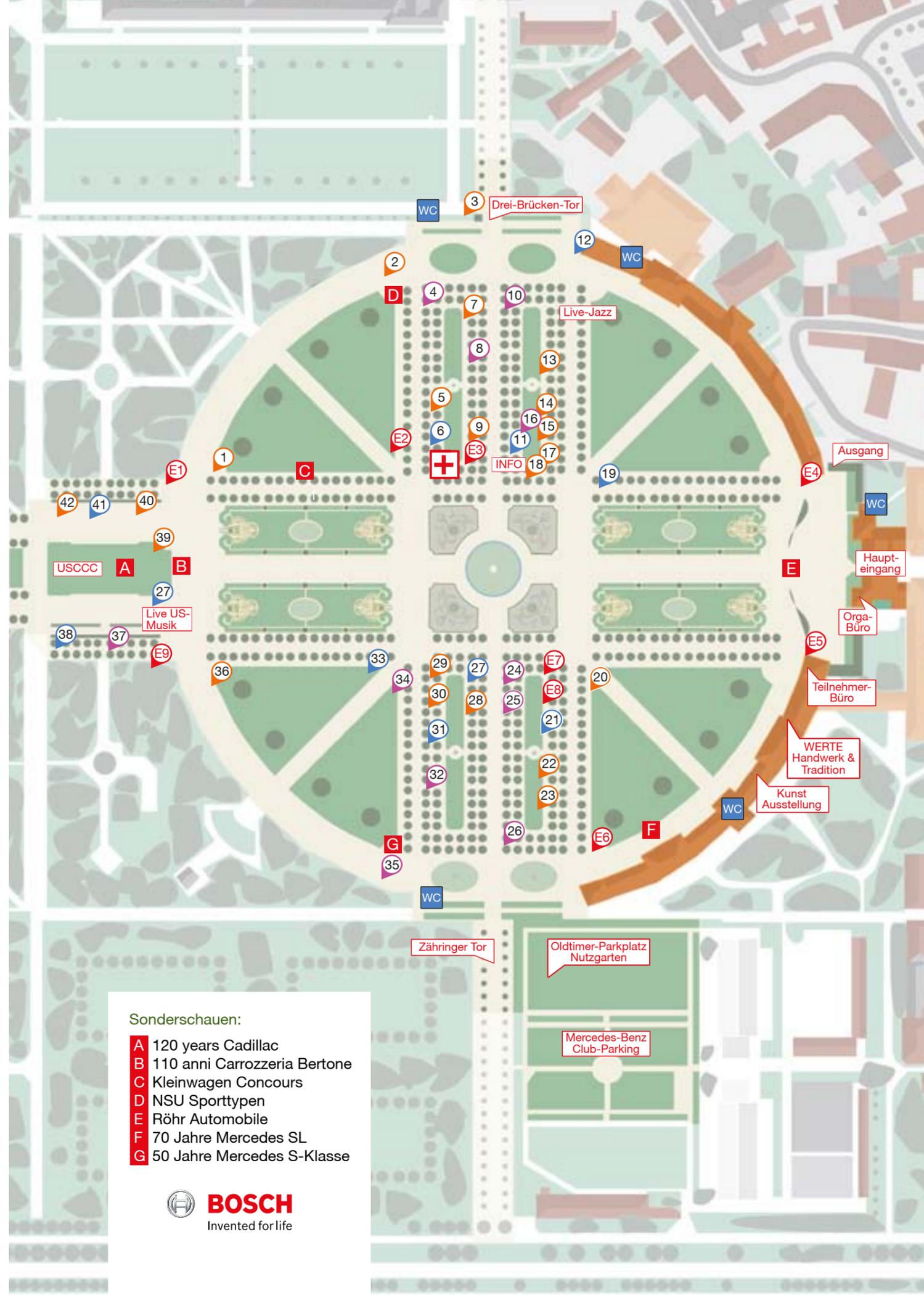
E7 I-Clip
I-CLIP THE WALLET

E8 Sigma (Deutschland) GmbH
SIGMA

E9 Genesis
Genesis logo

- 1 Uhrenmanufaktur Junghans
- 2 Turatello Anhänger – Wensauer
- 3 Genesis–Boxengasse Probefahrten
- 4 MSC Schwetzingen e.V.
- 5 Strahlzentrum MRN
- 6 Theodors Biergarten und Grill
- 7 Classic Car Analytics
- 8 ADLER–MOTOR–VETERANEN–CLUB e.V.
- 9 FirstClass – Autohauben
- 10 Oldtimer Stammtisch Brühl – Baden
- 11 Eis Fontanella
- 12 Theodors Schlossgastronomie Schwetzingen
- 13 Himberg
- 14 Panamahüte Manfred Mehl
- 15 Kautschuk–Klassik
- 16 TheOtherClub Bentley & Rolls–Royce Touring Club e.V.
- 17 CMC Classic Model Cars
- 18 Charabancs – Luxury Car Fragrance
- 19 Crepy Crepes
- 20 Vintage & Prestige
- 21 Wein–Lounge by Kappeller Events
- 22 Scuderia Renania
- 23 MyCarmunity
- 24 Museum Autovision Altlußheim
- 25 Ro 80 Club International e.V.
- 26 JaguarFreunde Süd–West
- 27 Kaffeekontakt
- 28 DEUVET Bundesv. Oldtimer – Youngtimer e.V.
- 29 Coblor – offizieller Uhrenpartner
- 30 Detailers Garage
- 31 Ice and Roll
- 32 Alt–Ford–Freunde e.V.
- 33 Flammkuchen by Crepy Crepes
- 34 Zagato Car Club Deutschland
- 35 Mercedes–Benz Interessengemeinschaft e.V.
- 36 Classicbid
- 37 Elvis will never die e.V.
- 38 SnackBar 66
- 39 BUMAT Auto–Drehscheiben
- 40 Jamlong Boutique
- 41 Cocktail Mixbox
- 42 Premium Rental

- Aussteller
- Gastronomie
- Museen und Vereine
- Sonderschauen und Shows



- Sonderschauen:
- A** 120 years Cadillac
 - B** 110 anni Carrozzeria Bertone
 - C** Kleinwagen Concours
 - D** NSU Sporttypen
 - E** Röhr Automobile
 - F** 70 Jahre Mercedes SL
 - G** 50 Jahre Mercedes S-Klasse



Ausblick ins Jahr 2023



ASC-Classic-Gala Schwetzingen zeigt die Ergebnisse mehrjähriger Gespräche mit Sammlern und Experten, die in vielen Fällen auch zu Freunden werden. Die Sonderschau Röhr wäre nie zustande gekommen, wenn Kurator Hans Hedtke nicht bereit wäre, über mehrere Jahre hinaus zu planen. Hans Hedtke steht für die Aktivitäten des Teams, das auch immer auf der Suche nach speziellen Themen ist. Und das geht manchmal über mehrere Jahre, wie etwa die Darstellung der Automobile von Röhr, die bis zum 2. Weltkrieg in Darmstadt gebaut wurden. Nun ist Röhr Ehrenmarke des 18. Int. Concours d'Elegance Classic-Gala Schwetzingen vom 2. bis 4. September 2022 und es mag sein, dass diese Vielfalt von Röhr-Automobilen sich nie wieder so zusammenfinden wird... Wir danken allen Mitwirkenden für diese einmalige Präsentation!

Weil die Gründerzeit des Automobils ihre 100 Jahre längst hinter sich gelassen hat, sind viele Marken auf dem Weg zum 125. Jubiläum – doch diese „unrunden“ Jahrestage können höchst verlockend sein: Die französische Regie Renault wird 2023 ihr 125-jähriges Jubiläum feiern – Anlass genug, die Vielfalt dieses Automobilpionierunternehmens in Schwetzingen darzustellen. Dabei soll die Präsentation einen eigenen Raum bekommen, denn die Vielfalt bei Renault ist groß und es gibt exklusive Kreationen aller Jahrzehnte.

Das Ziel von Hans Hedtke als Kurator und dem Team um Classic-Gala-Gründer Johannes Hübner ist, in jedem Jahr auf's Neue seltene und perfekt erhaltene Automobile im Schlosspark von Schwetzingen zu versammeln. Deshalb wird es zwei weitere Themen geben, über die heute noch nicht gesprochen werden kann. Denn ein Kurator und sein Team tragen dafür Sorge, dass Classic-Gala Schwetzingen die einzige Flanierveranstaltung ist, bei der man in einem der schönsten Barockgärten der Welt mit vielen Überraschungen auf dem Zeitstrahl der Automobilgeschichte spazieren kann.

Bitte merken Sie sich schon heute den Termin: vom **1. bis 3. September 2023** ist der einzigartige Barockgarten von Schloss Schwetzingen wieder für ein Wochenende die Heimat für die schönsten Automobilkreationen. Und falls Sie solch ein besonderes Automobil besitzen, zögern Sie nicht, sich heute schon zu melden – denn ein Jahr ist immer so schnell vorbei.

Wir freuen uns, Sie wieder zu sehen!



Renault EF, 20 CV, Coupé de Ville, 1914



Renault Type U, 1904



Renault Doppelphaeton, 1911

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](https://www.mercedes-benz.com/classiccenter)

By Mercedes-Benz.



Ihr Fels in der Brandung.

w&w württem
bergische

Digital.
Telefonisch.
Persönlich.



Oldtimerversicherung

Das Beste
für Ihren Schatz.



Weitere Infos unter [oldtimer.de](https://www.oldtimer.de)
und Telefon 0711 662 725778