

 **württembergische**

Classic-Gala Schwetzingen 2022.
Impressionen des Concours.



**Liebe Freunde von
ASC-Classic-Gala Schwetzingen,**

der 18. Int. Concours d'Elegance Automobile in Schwetzingen fand statt im Schatten des Krieges in Ukraine und einer zunehmenden Kritik am Automobil als „Klimakiller“. Umso wichtiger war diese Präsentation der Automobilgeschichte, denn die Argumente der Autogegner sind völlig aus der Luft gegriffen: In der Atmosphäre mit ihren 77% Stickstoff, 22 % Sauerstoff befinden sich auch 0,2% CO₂, die sich in dem einen Prozentsatz der restlichen Luftgase verstecken. Wenn es zutrifft, dass der Mensch für die Hälfte aller klimaschädlichen Vorläufergase verantwortlich ist, wie es die Umweltverbände behaupten, könnte er mit all seinen Aktivitäten

nur 0,1% des CO₂ in der Atmosphäre verändern...

Ob es richtig ist, für diese 0,1% CO₂ in der Atmosphäre die wichtigste Erfindung der menschlichen Versorgung in Frage zu stellen, mag jeder selbst für sich entscheiden. Es ist jedenfalls objektiv richtig, im Architektur- und Gartendenkmal Schlosspark das nachhaltige Kulturgut Automobil im Zeitstrahl der Geschichte zu präsentieren, und diese Rückschau war dank der exzellenten Fahrzeuge unserer Teilnehmer wieder eine wahrhafte Classic-Gala.

Wir danken unseren Partnern und Freunden für ihre zuverlässige Begleitung, denn ohne Fels in der Brandung gäbe es keine solide Basis für dieses Outdoor-Event, bei dem die Teilnehmer aus ganz Europa anreisen und es auch mal regnen kann... Wir wünschen Ihnen viel Freude bei dieser Rückschau auf ASC-Classic-Gala Schwetzingen 2022!

Ihr

Johannes Hübner
Begründer und Veranstalter von Classic-Gala Schwetzingen



**Liebe Freundinnen und Freunde der
Classic-Gala Schwetzingen,**

sehr eindrücklich vermittelt das vorliegende Fotobuch, dass die Classic Gala Schwetzingen es auch in diesem Jahr wieder geschafft hat, die Oldtimerfan-Gemeinde zu begeistern. Beim traditionsreichen deutschen Concours d'Elegance konnten die Freundinnen und Freunde historischer Fahrzeuge rund 160 automobile Raritäten aus ganz Europa bewundern. Beim Flanieren durch den wunderschönen barocken Schlosspark der badischen Residenzstadt gab es eine bunte Vielfalt an Klassikern zu sehen: Von Vorkriegsboliden über Familienvehikel aus der deutschen Wirtschaftswunderzeit bis

hin zu schnittigen historischen Sportwagen war für jeden Geschmack etwas dabei. Spannende Einblicke in die Geschichte des Autos boten zudem das Jubiläum „110 Jahre Bertone-Karosserien“, die Sonderschau „Röhr-Automobile“ und der US-Concours USCCC mit dem Thema „Cadillac 120“.

Die Württembergische Versicherung teilt die Begeisterung für historische Fahrzeuge seit vielen Jahren und hat daher auch in diesem Jahr die Classic-Gala mit Freude als Premium-Partner begleitet. Zudem versteht sie es als ihre Aufgabe, den Fahrzeugen und ihren Besitzerinnen und Besitzern auch dann zur Seite zu stehen, wenn das Automobil einen Schaden erleidet, den es zu regulieren gilt. Mit ihrem Spezialtarif „Best for Cars“ für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge bietet die Württembergische maßgeschneiderten Versicherungsschutz. Ihr überzeugendes Angebot und ihr umfangreicher und kundenorientierter Service machen sie zu einem führenden Anbieter in diesem Segment.

Im Namen der Württembergischen wünsche ich allen Classic-Gala-Fans viel Freude beim Betrachten der stimmungsvollen Fotos sowie gute Erinnerungen an eine schöne Veranstaltung.

Ihr

Dr. Per-Johan Horgby
Vorstand Württembergische Versicherung AG

Freitag
2. September





Kommandanten der Straße

Auch wenn Opel nun zur Stellantis-Gruppe gehört, entsendet Opel-Klassik Meilensteine seiner Geschichte, die diesmal mit Admiral und Diplomat der A-Reihe daran erinnern, dass Opel bis etwa 1961 Spitzenreiter der deutschen Oberklasse war. Das bei Karmann 347 mal gebaute Coupé hat den gleichen V-8 wie die seltene Sonderversion des Admiral A.



Sternenschweif aus Aluminium

Der kleine 2,3 Liter Ford-V8 des europäischen Vedette war unter der Last der französischen Luxussteuer die adäquate Motorisierung für das von Facel Metallon zeitlos elegant gestaltete Ford Comète Coupé des Jahres 1953, von dem bis 1954 immerhin 1.466 Exemplare verkauft wurden – also mehr, als vom 300 SL Flügeltürer. Andre Wallimann (CH) wurde mit seinem makellosen Comète Dritter der Kategorie Best of Show 2022.



Sechs Meter open-air-luxus für Zwei

In den 30er Jahren war das Auto erstmals so alltagstauglich, dass man sich um seine Schönheit kümmern konnte. Hinter der ellenlangen Motorhaube mit dem V16-Zylinder und der gefeilten Scheibe ist in diesem Cadillac 4335 Convertible Coupé von 1930 nur Platz für zwei Personen. P. Bouwman aus Holland gewann mit seinem Cadillac unter anderen die Trophäe „1. Star of Classic-Gala Schwetzingen 2022“.



Edle Kutsche aus Amerika

Einer der ersten Cadillac in Serie war der Typ B von 1904, dessen Einzylinder mit 1600 ccm nur 8,5 PS brauchte, um den 650 kg leichten Runabout auf immerhin 45 km/h zu beschleunigen. Mit diesem Modell, von dem 2613 Stück verkauft wurden, formulierte Cadillac zum ersten Mal seinen Anspruch „The standard of the world“, obwohl es weder Windschutzscheibe noch Vorderradbremse hatte.

Straßenkreuzer mit Flossen

Nur in den weiträumigen USA, wo der Liter Benzin in den Fünfzigern nur 15 Cent kostete, wurden Automobile zu 5,50 Meter langen Straßenkreuzern mit sechs Sitzen und riesigen Kofferräumen. Bis 1959 wuchsen die Heckflossen und wurden zum Kennzeichen der Cadillacs des Rock'n Roll.



Das rollende Abteil für Drei

Der Begriff Coupé für den separaten Abschnitt eines Bahnwaggons steht im Automobilbau bis heute für rollende Separées mit besonderem Luxus: Die Karosseriefirma Fisher von General Motors schuf für den V16-Zylinder 1932 ein elegantes Coupé, mit dem R. Dienelt den zweiten Rang der Vorkriegsfahrzeuge im USCCC gewann.



Raumkapsel: Heinkel Kabine

Die deutschen Flugzeugkonstruktoren durften nach dem Krieg keine Flieger bauen – also nutzten Messerschmitt, Dornier und Heinkel ihre Leichtbaukenntnisse für Kleinwagen wie die Heinkel Kabine, die der Isetta sehr ähnlich war.



Asphaltblase aus Bayern

Die italienische Firma ISOthermo hatte 1953 den Kleinwagen Isetta erfunden, der als Produkt einer Kühlschranksfabrik eine nach vorn öffnende Tür aufwies. BMW entdeckte dieses „Straußenei“ und baute es mit dem 250er-Einzylinder als BMW Isetta. Das Kleinauto rettete die traditionsreiche Marke.



Einer für Alle

Die Gedanken zu einem erschwinglichen Volkswagen wurden in den 30er Jahren vielerorts verfolgt, oft als Heckmotorwagen mit Ganzstahlkarosserie. Ohne von den Entwicklungen bei Mercedes, NSU, Zündapp oder Tatra zu wissen, baute der Ingenieur Maier 1937 einen Leichtbauwagen, der obendrein noch einen in die Kurve mitlenkenden Scheinwerfer und eine Sicherheitslenkung hatte. Er überstand den Krieg mit schweren Schäden, spielte als Schrott in einem Film, wurde dabei entdeckt und danach restauriert. 1. Preis der Jury.





Classic-Gala für die ganze Familie

Nur bei ASC-Classic-Gala verbinden sich Architektur, Landschaftsgarten, Automobile, Geschichte, Gastronomie, Accessoires, Mode und Musik zu einer dreitägigen Schau, die den Namen Gala erlebbar macht und die Erinnerungen weckt.





**Sonderpräsentation
Carozzeria Bertone**

Nuccio Bertone hat nur wenige Autos selbst entworfen, aber sein traditionsreiches Unternehmen hat im Laufe seiner 110-jährigen Geschichte mit den besten Designern Trends gesetzt und einzigartige Autos geschaffen. Zu den Stars gehört auch der von Marcello Gandini entworfene Lancia Stratos mit dem V6-Motor des Ferrari Dino in der Mitte, in dessen Prototyp man durch die aufklappbare Frontscheibe einsteigen musste.

Bis in die 90er Jahre waren Firmen wie Bertone auch Autohersteller, die für die großen Marken Sondermodelle und Cabriolets bauten. Ob FIAT 850 Bertone Coupé und Cabriolet oder Opel Astra Bertone Cabriolet, aber auch Volvo 262 C oder NSU Sportprinz – sie sorgten für Bekanntheit von Bertone. Doch die modulare Fertigung machte externe Fabrikation überflüssig, den Studios blieb das Design, mit Autos, die Geschichte schrieben: Lamborghini Espada, Miura, Urraco, ISO Lele, Grifo und Rivolta, FIAT Dino Coupé oder Lancia Stratos und auch der NSU-Wankelspider schafften es in die Serie, während Prototypen wie ALFA Carabo oder Iguana ebenso Einzelstücke blieben wie der Lamborghini Marzal oder der in Schwetzingen gezeigte Mazda MX81, den Bertone 1981 als Stadtlimousine für die Japaner entwarf.



Arbeitstier im Maßanzug

Der Lancia Stratos (oben) wurde gebaut, um in der Rallye-WM zu siegen – seine Hauben klappen auf wie eine Blüte und die bauchigen Türen boten Platz für die Helme. Der NSU-Wankelspider (links) entstand aus dem Sportprinz-Coupé, weil sich der kompakte Wankelmotor unter dem hinteren Kofferraumboden Platz befand.

Brüder von Ferrari

Der Dino 308 GT4 (oben rechts) war der einzige Serien-Ferrari mit Bertone-Karosserie und seine Linie prägt bis heute die kleine Mittelmotor-Reihe von Ferrari. Die Kooperation mit Ferrari trug aber auch Früchte, als 1966 das FIAT Dino-Coupé (rechts) als Serienstütze für den Dino 246 GTB entstand.





Volvo-Coupé und FIAT-Bus

Kaum zu glauben, auch ohne Computer und Internet brachten „die großen Drei“ in USA jährlich ein neues Modell heraus, immer ein Feuerwerk von Formen und Farben.



Rollender Pavillon für die Stadt

Mit dem Mazda MX81 schaute Bertone 1981 weit in die Zukunft: Drehsessel für den Fahrer, ein Gliederband statt Lenkrad, goldbedampfte Thermofenster und die Idee, auch einen kompakten Wankelmotor einzusetzen. Das Mazda-Museum Frey brachte den restaurierten Prototypen nach Schwetzingen und gewann die Bertone-Wertung.



Kunstgeschichte auf Rädern

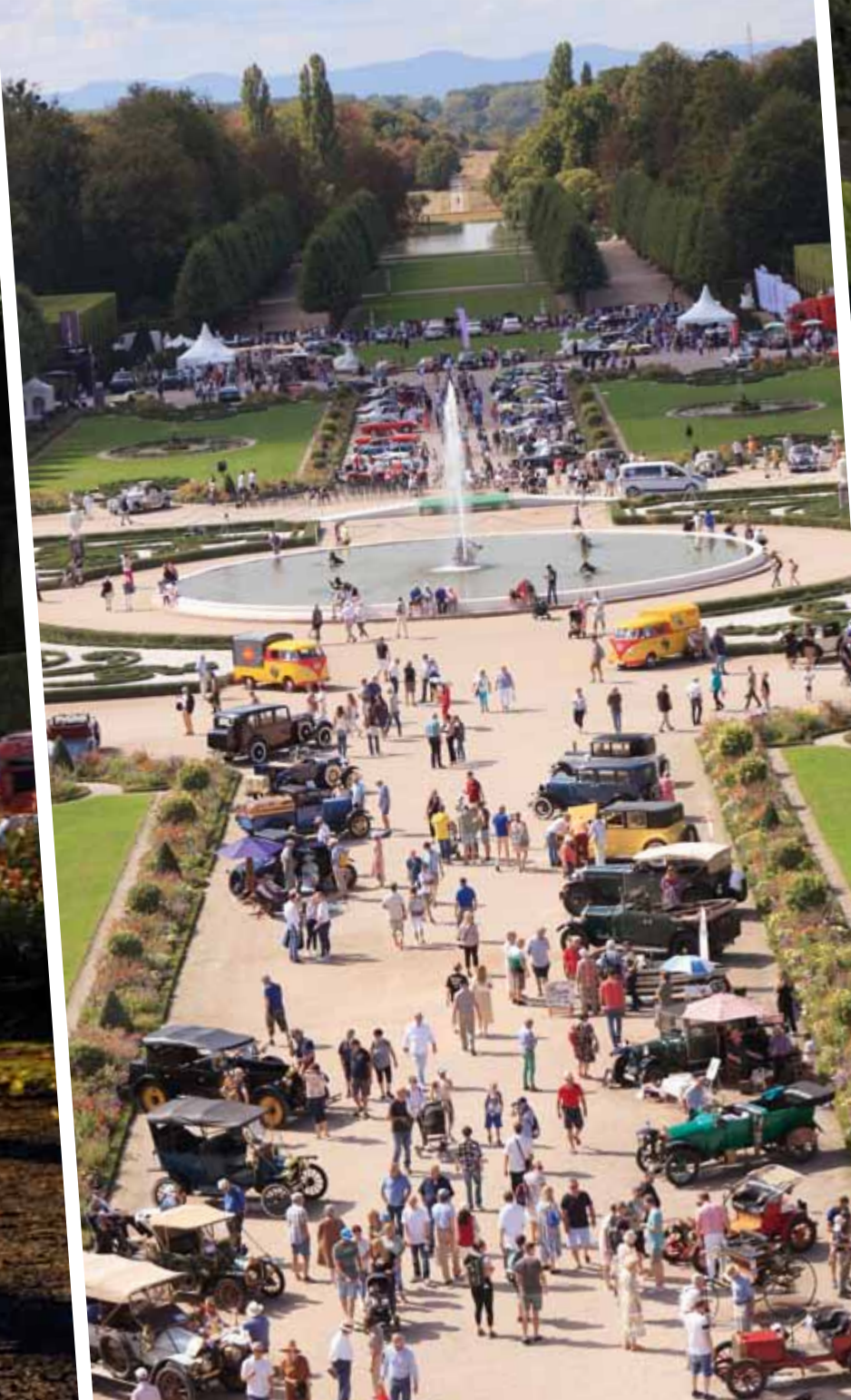
Als der 1967 gebaute Lamborghini Miura für eine kleine Reparatur angeschliffen wurde, offenbarte er eine Vielzahl von Lackschichten, die sein Besitzer Dr. Gebhardt behutsam herausarbeiten ließ, um die Lebensgeschichte des Bertone-Sportwagens sichtbar zu machen – der „Miura Multicolore“ ist weltweit einmalig.



Der Super-Sportwagen Lamborghini Miura und der flache Viersitzer Espada sind Meisterwerke von Marcello Gandini bei Bertone, die Lamborghini und Bertone weltberühmt machten. Beide Autos haben den 340 bis 370 PS starken Zwölfzylinder-Motor, der sie auf mehr als 250 km/h treiben kann und zeigen bis ins Detail die Begeisterung von Gandini für seine Aufgabe. Dr. Thomas Drechsler gewann mit dem bei Bertone aus dem gläsernen Prototypen Marzal entwickelten Espada seine FIVA-Klasse.



Samstag
3. September





Ein Amerikaner aus der Schweiz

Im Auto-Importland Schweiz wurden viele seltene Autos mit Sonderkarosserien geadelt, um dem Geschmack der Kunden gerecht zu werden. Die Garage Graber in Wytrach, die später auch die bekannten Alvis Graber baute, schuf 1934 das Packard 1101 Eight Cabriolet, das so britisch wie ein Rolls Royce wirkt – es gewann den Prix de Luxe 2022 der Fahrzeuge bis 1939.



Geschichtsunterricht

Das Besondere an Classic-Gala Schwetzingen ist die Vielfalt, die sowohl das Studium des Tempel-Kühlergrills eines Rolls Royce Corniche ermöglicht, als auch Detailstudien am Heckmotor-FIAT 600 in Abarth-Ausführung.





Parc fermée der Dreißiger

Bei Szenen, in denen Autos gleicher Jahrzehnte zusammenkommen, entstehen Bilder aus dem Geschichtsbuch, wie zufällig parkt der Mercedes Stuttgart von 1932 vor den Opel Blitz-Feuerwehrgewagen der Enddreißiger.



Nachtwache mit Kopfschütteln

Classic-Gala Schwetzingen ist das Mekka für Detailverliebte: ob Fahrtwindklimaanlage, Wirbulator, Kühlerfiguren oder Wackeldackel, sie alle stehen für den Zeit- und Erfindergeist ihrer jeweiligen Epoche.

Flower, Grace and Power

Franklin war in USA Pionier in der Verwendung von Aluminium sowie des luftgekühlten Motors. Der große Kühler ist nur ein dekoratives Element. Dieser Franklin 11B DeCausse war ein Sondermodell mit extra flachen „Schießcharten“ Fenstern. Lindbergh, der 1927 mit dem Erstflug über den Atlantik berühmt wurde, fuhr ebenfalls so einen Franklin-Sechszylinder.



Auto Couture

Familie Helmers passt sich bis ins Detail der zeitgenössischen Mode zu ihrem Rolls Royce Silver Cloud 2 von 1961 an, weil es große Freude macht, in passenden Zeitschriften elegante Kleider, extravagante Hüte und chice Handtaschen zu finden, die das Flair der aristokratischen Rolls-Royce-Kunden ihre Zeit lebendig werden lassen – sie gewannen den 1. Prix de Luxe bis 1966.





Der Volkswagen aus Italien

Der FIAT-Raritäten-Club zeigt die Vielfalt an Varianten auf Basis italienischen Vierzylinder-Volksautos FIAT 600 und 850, darunter der Jungla (unten rechts), der Abarth FIAT 1000, der SEAT 600, der NSU-FIAT Jagst, der SIATA Spring und viele andere.



Ein Zeppelin für die Straße

Menschen mit Visionen bauten sich früher ihre Autos oft selber: der Kaiserwagen von 1935 entstand als Dreirad, weil Theodor Kaiser als Ex-Mitarbeiter bei Zeppelin ein NSU 501-Motorrad zum Kleinwagen umbaute. Die 20 PS des Einzylinders im Heck treiben über Kette das Hinterrad an und müssen dank Leichtbau nur 270 kg bewegen. Es sollen 11 Stück gebaut worden sein, von denen dies „der letzte Kaiser“ ist.





Das erste Weltauto ist 100

Schon 1922 baute Austin of England mit dem Austin 7 (unten links) einen robusten und leichten Kleinwagen mit Vierzylinder, der nicht nur wegen des Commonwealth in aller Welt bekannt wurde, sondern auch, weil Rosengart in Frankreich und Dixi (oben links) ab 1929 in Deutschland Lizenzbauten fertigten. Die Firma Ihle in Karlsruhe schuf einen Dixi Sport, der erstmals die BMW-Niere als Kühler hatte (unten rechts), die BMW erst ab dem 315/1 verwendete, nachdem aus Dixi die BMW-Werke in Eisenach geworden waren.



BMW-Sportgeschichte

Von Anfang an war BMW sportorientiert, nachdem Dixi (links) fast immer mit dem aus dem 319 stammenden Sechszylinder, der mit dem 328 weltberühmt wurde. Der beliebte 6-Zylinder wurde in den 50ern auch im AFM, im Veritas, im EMW, von Bristol oder Frazer Nash und in Einzelstücken, wie dem BMW-Werkmeister von 1952, verwendet.



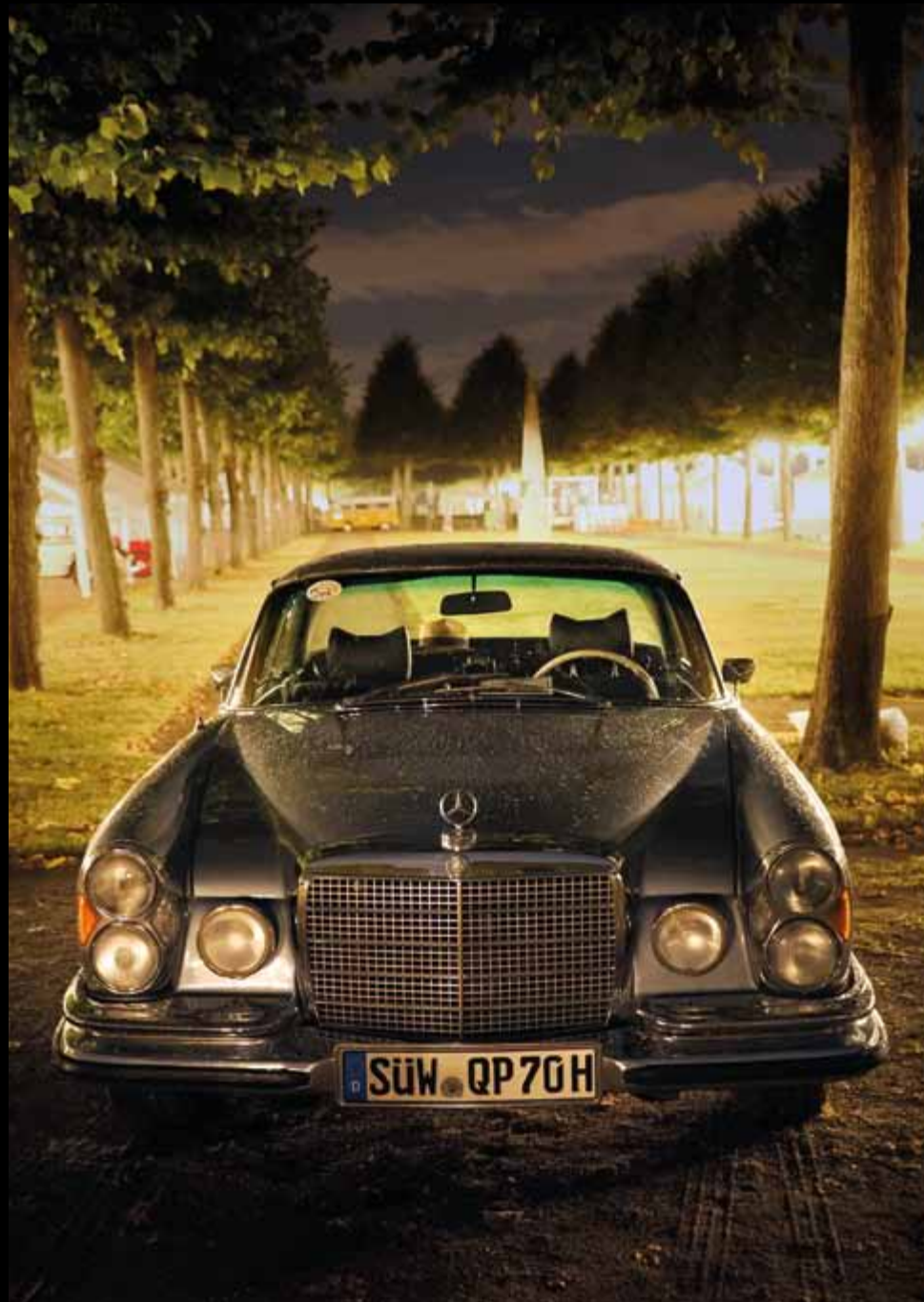
Classic-Gala ist ein Fest

Freundschaft, Musik, Mode, Kulinarik und klassisches Ambiente stehen für eine Gala im besten Sinne: die klassischen Autos sind der willkommene Anlass für ein einzigartiges Wochenende unter Freunden, über das sich Classic-Gala-Chef Johannes Hübner und -Kurator Hans Hedtke (oben) in Dankbarkeit freuen.



Silver Dawn and Silver Clouds

Wenn im Schlosspark während des Galaabends der Abenddunst aufsteigt kann man ahnen, woher Rolls Royce die Namen für seine Autos nahm: der silberne Dunst und die silbernen Wolken rufen geradezu nach einem silbernen Geist und seinen Schatten, die auch ein Mercedes 280 SE Coupé und einen BMW Z1 zu geheimnisvollen Gefährten machen.





Sonderpräsentation Röhr Automobile

Nur dieses eine Mal wird es wohl so eine vollständige Präsentation von Röhr-Automobilen geben, die zwischen 1926 und 1935 in Ober-Ramstadt bei Darmstadt gebaut wurden und zur technischen Spitze des internationalen Automobilbaus gehörten. Classic-Gala-Kurator Hans-Hedtke und der Röhr-Spezialist Werner Schollenberger bewegten gemeinsam mit der Firma Baier & Michels für fast drei Jahre die ganze Röhr-Welt, bis sich endlich zu Classic-Gala Schwetzingen 2022 fast die Hälfte aller weltweit noch existierenden Röhr-Automobile in Schwetzingen versammelten. Danke für ein Treffen der Superlative!



Zu sehen waren nicht nur die ersten R-Typen aus der Familie Röhrl, sondern auch der Röhrl 8 FK Olympier als Coupé und die 1933 gebaute Autenrieth-Stromlinienlimousine (Mitte und unten), die beide in perfektem Zustand vom Experten und Sammler Horst Lautschläger gezeigt wurden. Emmanuel Baquet kam mit einem meisterlich restaurierten Röhrl Junior und einem R-Typ als Gläser Cabriolet aus der Sammlung Karosas und der Sammler und Museumschef Heiner Rösler reiste aus Melle mit seinem Röhrl 8 F Cabriolet an, dass sich perfekt mit dem Autenrieth-Cabriolet des Röhrl-Spezialisten H.-G. Zapf ergänzte. Mit großem Aufwand brachte Werner Schollenberger auch noch den Junior-Versuchswagen „Tatzelwurm“ (Mitte links) und einen Junior Scheunenfund mit und aus Holland kam Familie Plomb mit ihrem unrestaurierten Junior von 1933. www.roehrauto.de



Sonntag
4. September





Ein Urahn erzählt seine Geschichte

Der Paige Lachmont 6-66 Tourer von 1922 der Familie Barbaric aus Linz in Österreich ist im absoluten Originalzustand, obwohl das Auto 45 Jahre in einer Garage in Chicago versteckt war. Paige war der erste, der 160 km/h fuhr und Luftfederung mit Kompressor hatte. Der 6-66 ist der einzige in Europa und einer von 12 erhaltenen Paige Lachmont weltweit! Der Lohn: der Prix Ingenieux 2022.



Zugvogel aus drei Ländern

Wenn sich der Hispano-Suiza H6B mit dem Packard-Gläser-Cabrio und dem Bugatti 57 im Wasser spiegelt, kommt die Eleganz dieses einmaligen Spohn-Cabriolets des Jahres 1930 aus der Sammlung Steim im Schwarzwald noch besser zur Geltung. Der Schweizer Konstrukteur Marc Birkigt baute seine Sechszylinder-Luxuswagen in Spanien, deshalb Hispano Suiza – seinen Kühler ziert ein fliegender Storch. Er gewann des Preis des Landes Baden-Württemberg.





Klassische Transporter

Der Mercedes Möbelwagen von 1955 als Autotransporter bleibt aus Gewichtsgründen zwar am Rande, ist aber ebenso wie der VW-Bus des Automobilclubs ACV zu dessen 60-jährigem Jubiläum, ein absoluter Publikumsliebling, weil sie das „weißt Du noch“ auslösen, das die Menschen mögen...

Rennsammel und Gourmethäppchen

Der NSU TT wurde gleich nach seinem Debüt 1965 als Kampfhahn gegen Abarth, den Mini, Renault Gordini, Simca 1000 und viele andere so erfolgreich, dass Konstrukteure wie Thurner, Spiess, Brixner und auch Franco Sbarro mit dem drehfreudigen Vierzylinder eigene Sportwagen bauten. Der Hit war das Münch-Motorrad mit dem NSU-Motor, das sein Konstrukteur Friedel Münch nur „Mammut“ nannte.





IAA-Rivalen von 1955

Die Überraschung der Autoausstellung IAA 1955 war der BMW 507, der plötzlich dem Prototyp des Mercedes 300SL Roadster mit seinem 150 PS V8 die Schau stahl. Der BMW 507 war ein Entwurf von Albrecht Graf Götz und wurde nur 251 Mal gebaut... Er errang Platz 2 in FIVA-Klasse E.



Begleiter der britischen Königin

Im britischen Königshaus fuhr man von Anbeginn Daimler-Automobile, auch wenn es inzwischen zwei Rolls Royce im Fuhrpark gibt. Der Daimler DS 420 löste 1968 den Daimler Majestic ab, hat den Sechszylinder des Jaguar Mk X und wurde seither mehr als 2400 Mal gebaut. Aber niemals gelangen Autos aus dem königlichen Fuhrpark in die Hände Dritter – die Ausnahme ist dieser DS 420 des österreichischen Sammlers Vanik, der damit mit dem Prix Supérieur 2022 ausgezeichnet wurde.

And the winner is...

Rolls Royce Phantom I Tourer by Hooper, 1927

Der 1927 von Hooper gebaute Rolls Royce Phantom 1 Tourer ist ein einzigartiger Phantom der ersten 6-Zylinder-Reihe, die den Silver Ghost abgelöst hatte. Er gewann bei Classic-Gala die Wertung der 21 internationalen Juroren und errang mit nur 1,5 Punkten Vorsprung den begehrten Gesamtsieg „Best of Show 2022“. Dieser 57EF wurde im Sommer 1927 vom Maharadja von Pithapuram in Indien bestellt und wegen des feuchten Klimas von Hooper in Aluminium auf dem Chassis eines 6-Zylinders mit 7668 ccm und etwa 130 PS als viertüriger Tourenwagen mit versenkbaren Fenstern gebaut. Hinter den Raddeckeln aus Aluminium verbergen sich Stahlspeichenräder. Die meisten Holzteile sind aus Hickory und Teak, um auch Termiten zu widerstehen und er hat eine Barker-Scheinwerfer-Verstellung. Die Liste der Extras umfasst unter anderem hydraulische Wagenheber, ein doppeltes Zündsystem, ein verstellbares Fahrwerk, Zentralschmierung, ein Ventilationssystem für die Passagiere und eine Bordbar mit echten Kristallgläsern. Richard Biddulph hat den seltenen Rolls Royce als Eigentümer des britischen Handelshauses Vintage & Prestige neben fünf weiteren Raritäten aus England nach Schwetzingen gebracht und mit dem Gesamtsieg „Best of Show 2022“ eine würdige Anerkennung für sein Engagement mit weltbesten Automobilen entgegennehmen können.





Seltene Automobile dieser Klasse sind das Markenzeichen von ASC-Classic-Gala Schwetzingen und wir freuen uns schon heute dankbar auf den 19. Int. Concours d'Elegance Automobile ASC-Classic-Gala Schwetzingen vom **1. bis 3. September 2023!**



Dieses Fotobuch ist ein Präsent der Württembergischen Versicherung, dem Hauptpartner der Classic-Gala Schwetzingen. Ihre Experten für die Versicherung von Young- und Oldtimern.

Fotos: Georg Kludsky – www.kludsky.com, Michael Kopp, Mario De Rosa, Luca Zinsenhofer, Anna Koester-Novaczyk, Andreas Moosbrugger, Antje Bonczkowitz, Christian Vanik
Texte: Johannes Hübner – www.autoconsult.eu
Layout & Produktion: ergonomedia · www.ergonmedia.com