



ASC-Classic-Gala Schwetzingen 17. Internationaler Concours d'Elegance
& 9. US-Classic-Car-Concours USCCC



Machen Sie aus den kleinen Dingen
des Alltags etwas Besonderes!

A Art

105mm F2.8 DG DN MACRO

inkl. Gegenlichtblende und Köcher
Erhältlich mit L-Mount und Sony E-Mount

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



Liebe Gäste, liebe Oldtimerfreunde
von nah und fern,

ich heiße Sie zur 17. Auflage
des Internationalen Concours
d'Élégance „Classic-Gala Schwet-
zingen“ herzlich willkommen. Vom
3. bis 5. September bietet sich
vor der Kulisse unseres barocken
Schlosses wieder die Möglichkeit
sich auf eine Zeitreise zu begeben
– die Reise durch die Geschichte
des Automobils.

Fast 200 Oldtimer aus den Jahren
1890 bis 1990 entführen uns in die
Welt historischer Mobilität und fas-
zinierender Technik. Ob Dampfwagen oder Elektroauto, kleine, elegante
Fahrzeuge oder Staatskarossen – die Ausstellung der Schmuckstücke
im Schwetzingen Schloss hat sich längst einen unverzichtbaren Platz im
Veranstaltungskalender der Region erobert.

Zu etwas Besonderem wird die Gala auch durch die Verbindung zur
Moderne: Mit der gleichzeitig stattfindenden 6. ECOmobil Gala haben
Besucher die Möglichkeit, sich über die wichtigsten und neuesten
Konzepte zur nachhaltigen Mobilität zu informieren. Ich persönlich freue
mich besonders, dass wir Prof. Dr. Maximilian Fichtner für einen Vortrag
zur Transformation der Antriebe gewinnen konnten. Es ist ein wichtiges
Signal, dass wir in Sachen Mobilität weiterdenken und offen für Neues
sind.

Die Faszination für Mobilität ist ungebrochen. Ob Oldtimerexperte oder
Schlossparkfreund, ob Aussteller oder Besucher: Genießen Sie ein
spannendes und abwechslungsreiches Wochenende rund um faszinie-
rende Technik, historisches Ambiente und erstklassige Eleganz.

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

Ihr

Dr. René Pörtl

Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen

- 4 Grußworte
- 8 Willkommen
- 10 Schwetzingen
- 11 Schlossgarten
- 12 Highlights
- 14 100 Jahre Maybach
- 18 Autovision
- 22 60 Jahre E-Type
- 26 Best of Show
- 27 Mercedes-Benz Museum
- 28 100 Jahre Ghia
- 30 USCCC
- 32 Wundercar-Collection
- 35 Bugatti 57
- 36 Technik-Museen
- 40 6. ECOmobil Gala
- 48 Ford Turnier
- 50 Mercedes-Benz IG
- 52 Kunstausstellung
- 54 Fahrzeugkatalog
- 84 MicroConcours
- 86 Teilnehmerliste
- 90 Programmübersicht
- 92 Jury
- 93 Partner und Sponsoren
- 94 Lageplan
- 96 Ausblick 2022



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

bereits zum 17. Mal ist der „Internationale Concours d'Elegance“ im Schlossgarten Schwetzingen zu Gast – eine lieb gewordene Tradition, die auch in Zeiten besonderer Herausforderungen im weitläufigen Garten der ehemaligen kurfürstlichen Sommerresidenz fortgeführt werden kann. Die eindrucksvolle Präsentation historischer Automobile ist jedes Jahr wieder ein außergewöhnliches Besucherlebnis, eine Zeitreise zum Staunen, Bewundern und natürlich zum Fotografieren.

Der Schlossgarten steht 2021 im Zeichen von „Exotik – Faszination und Fantasie“: Das ist der Titel des aktuellen Themenjahres der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg. Der Glanz ferner Welten

faszinierte die Fürsten seit Jahrhunderten. Was fremd und selten war, erschien begehrenswert: als Statussymbol, als Teil einer repräsentativen Sammlung oder als luxuriöses Genussmittel. In fürstlichen Gärten wurde es Standard, Zitrusfrüchte, Ananas und andere Exoten zu kultivieren. Fremde Bäume und Blumen eroberten die Gärten, von der Platane bis zur Dahlie. Auch der Schlossgarten Schwetzingen ist Zeuge dieser Sehnsucht – zahlreiche exotische Pflanzen und Gehölze sind hier zu finden, mit einer Orangerie für die Überwinterung der empfindlichen Gewächse. Wo könnte es eine bessere und passendere Bühne für die exquisiten – teilweise aus „exotischen“ Ländern wie Italien stammenden – Automobile des „Concours d'Elegance“ geben als hier im einzigartigen Kreisparterre des kurfürstlichen Gartens? Glänzende Feste und große Ereignisse: Auch dafür wurde die Sommerresidenz einst geschaffen.

Für die Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg ist die Classic-Gala eine willkommene Ergänzung zum Programm, mit dem der Schlossgarten als überregionaler Besuchermagnet immer wieder aufs Neue präsentiert werden soll. Dazu gehören die klassischen Führungen und die vielfältigen Sonderführungen, die den Garten und seine Geschichte unter aktuellen Aspekten präsentieren, etwa zu den Themen Nachhaltigkeit und Klimawandel.

Unser Dank gilt wie jedes Jahr dem Veranstalter Johannes Hübner. Wir freuen uns, dass mit dem Concours d'Elegance den Besucherinnen und Besuchern wieder ein besonderes Highlight im Schlossgarten Schwetzingen geboten werden kann. Dem Team der Classic-Gala wünschen wir einen glänzenden Erfolg.

Herzlichst Ihr

Michael Hörrmann

Geschäftsführer der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg



Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,
liebe Zuschauer, liebe Oldtimerfreunde,

viele Veranstaltungen konnten während der letzten 18 Monate Corona-Pandemie leider nicht stattfinden. Die Classic-Gala-Schwetzingen stellt hier eine wohlthuende Ausnahme dar.

Es freut uns, dass wir nach 2020 auch dieses Jahr wieder eine so hochkarätige Veranstaltung als Hauptsponsor unterstützen dürfen, die mit dem Internationalen Concours d'Elegance einen automobilen Schönheitswettbewerb beinhaltet, der seinesgleichen sucht. Zahlreiche Jubiläen verschiedener Hersteller runden die diesjährige Classic-Gala feierlich ab. Bei aller Begeisterung für die historischen Fahrzeuge darf man nicht vergessen, dass Pannen, Unfälle und

Schäden besonders bei solch wertvollen Gefährten schnell hohe Summen betragen können. Um hier ein böses Erwachen zu vermeiden, bietet die Württembergische das passende Versicherungsprodukt: Mit dem Spezialtarif „Best for Cars“ für Oldtimer und Youngtimer sind Fahrerinnen und Fahrer automobiler Raritäten auf der sicheren Seite. Das Angebot gilt für Fahrzeuge ab einem Alter von 20 Jahren sowie für Lkw, Motorräder, Wohnmobile, Traktoren und Unimogs ab einem Alter von mindestens 30 Jahren. Die Württembergische verfügt im Oldtimerbereich über umfassende Erfahrung und wird seit Jahren sowohl für ihren Tarif als auch für ihre Serviceleistungen mit Bestnoten ausgezeichnet.

Im Namen der Württembergischen Versicherung wünsche ich den Besitzerinnen und Besitzern sowie allen Fans von Oldtimern und Youngtimern schöne Stunden in Schwetzingen, viel Freude beim Betrachten der Fahrzeuge und gute Gespräche über die automobilen Vergangenheit – und Zukunft.

Mit den besten Grüßen

Ihr Jens Lison

Vorstand Württembergische Versicherung AG



Liebe Oldtimer Freundinnen
und Oldtimer Freunde,

als Präsident des Allgemeinen Schnaufferl-Club Deutschland e.V. darf ich Sie alle sehr herzlich zu der 17. Auflage der ASC-Classic Gala in der großzügigen und nahezu einmaligen Anlage des Schwetzingen Schlosses begrüßen. Johannes Hübner als Gründer und Veranstalter dieses Internationalen Concours d'Elegance-Events hat wieder eine unglaublich Fülle an automobilen Leckerbissen aus der ganzen Welt nach Schwetzingen geholt. Dazu gehören auch Sonderschauen wie „100 Jahre Maybach-Automobile“, eine BMW-Sonderschau mit der „Wundercar Collection“, die Ausstellung über „100 Jahre Carrozzeria Ghia“ oder auch das Thema „60 Jahre Jaguar E-Type“. Allein für die im Schwetzingen Schloß aufgestellten

E-Types in allen Variationen lohnt sich der Besuch, dieses auch heute noch aufregende und mit seiner endlos langen Schnauze eine Aera prägende Auto gehört nach wie vor zu den schönsten Oldtimern.

Der Allgemeine Schnaufferl-Club Deutschland e. V. mit seinen 15 Landesgruppen ist nun seit einigen Jahren ein enger Partner dieser Veranstaltung, die sich einen Namen als traditionsreichster internationaler Concourse d'Elegance in Deutschland gemacht hat. Und der ASC ist stolz darauf, auch einige Beiträge zum Gelingen dieser Veranstaltung beitragen zu dürfen.

Freuen wir uns auf ein paar schöne Tage in dieser eindrucksvollen Umgebung, die durch ihre Weitläufigkeit gerade jetzt in Corona-Zeiten große Vorteile hat. Zusammen mit der Schloßverwaltung wurde ein Konzept entwickelt, das für die Besucher größte Sicherheit und dennoch viel Freiheit in der riesigen Anlage bietet.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Mit vielen Grüßen

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

MotorKlassik

MARKTPLATZ

„Was für ein
grandioses Vollwertauto!
Nichts an ihm
scheint vergänglich.“

Alf Cremers

Geschäftsführender Redakteur
MOTOR KLASSIK



Willkommen zur 17. ASC-Classic- Gala und dem 9. USCCC in Schwetzingen 2021

Auch das Jahr 2021 steht noch voll unter den Vorsorgemaßnahmen gegen die Corona-Pandemie und ASC-Classic-Gala Schwetzingen 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, denn die 58.000 qm Wegeflächen bieten den Besuchern einen weiten Raum in Sicherheit.

Im Rahmen des 17. Int. Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA-SCHWETZINGEN und des 9. 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 zu erleben.

Wir freuen uns über das Treffen von seltenen Maybach-Automobilen zum 100-jährigen Jubiläum dieser Marke mit den Varianten des teuersten deutschen Repräsentationswagens. Der Adler-Club zeigt ausgesuchte Fahrzeuge der Firma aus Frankfurt am Main und die Oldtimerfreunde des ASC, sowie aus Brühl und Heidelberg locken mit ihren liebevoll gestalteten Ständen.

Ein besonderes Highlight ist die Integration der Kunstausstellung im Ausstellungssaal an der Südseite des Parks. Nur die Live-Musik der bekannten Jazz-Formation „The Strangers“ muss wegen der Pandemie-Vorsorge leider erneut unterbleiben und statt Abendkonzert für die Teilnehmer im Rokoko-Theater spielen die „Salonikern“ aus Stuttgart mit Patrick Sieben diesmal flanierend im Park.

Welcome at the 17th ASC-Classic- Gala and the 9th USCCC in Schwetzingen 2021

The year 2021 is again suffering under Anti-Corona-restrictions, but again ASC Classic-Gala Schwetzingen is the international outdoor event for classic automobiles where, with the prescribed distance, one can get closer to automotive history than anywhere else, because the 58,000 square meters of pathways offer visitors ample space and safety.

The 17th International Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN 2021 and the 9th USCCC are again showing 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 experiencing this show in the open air.

We are looking forward to the meeting of rare Mercedes vehicles of all decades in the special show of the Mercedes-Benz-IG as well as to the appearance of the Mercedes 600-Club with the variants of the last big representation car of the automobile history. The Adler-Club shows selected vehicles of the company from Frankfurt/Main and the oldtimer friends of the ASC, as well as from Brühl and Heidelberg attract visitors with their lovingly designed stands.

A special highlight is the integration of the art exhibition in the exhibition hall on the south side of the park. Only the live music of the well-known jazz formation „The Strangers“ unfortunately has to be omitted this time because of the pandemic precaution and instead of an evening concert for the participants in the rococo theatre, the „Saloniker“ from Stuttgart with Patrick Sieben

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 - alles so, wie es die Hygiene-Vorschriften gebieten. Sie werden es trotzdem genießen!

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 von Mme. Leduc aus Frankreich und Schmuck von Doris Zell.

Die Kunstausstellung 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 CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN. Wir danken dem Land Baden-Württemberg und der Schlossverwaltung für die Gelegenheit, Classic-Gala in Schwetzingen auch in Zeiten der Corona-Pandemie zu präsentieren und freuen uns, dass Sie gekommen sind! Bitte helfen Sie uns, die Gefahren zu mindern, vielen Dank!

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

will be playing this time strolling in the park. The castle's gastronomy and our selected partners provide participants, guests and spectators with tasty snacks and selected meals, ice cream, drinks and coffee, and in the US-Car-Concours American snacks are offered - all in accordance with the hygiene regulations. You will enjoy it anyway!

More than 90 Trophies and prizes are awarded to the winners of classes and period-groups in the order of the world federation FIVA by the vote of the reknown international Jury.

There is again a rich choice of literature, books, automobilia, brochures and posters in the park and there will be a broad selection of more than 500 scale models of all ages. There are also selected snacks, rolling coffee-bars of Apeccino are inviting to take a break and enjoy.

Other exhibitors are offering clothing, accessoires and jumble-finds, supported by taylormade hat-creations by Mme. Leduc from France. The art-exhibition is presenting four different artists and most prominent are the works of the well known artist Curd Achim Reich, abbreviated as C.A.R., who will unveil his new Classic-edition.

The various automobile-experts and exhibitors do not only support the high-class jury, but also inform about all questions concerning the use and maintenance of a historic car. Meeting friends, discovering history and the gardens, enjoyment and fun are main focus of CLASSIC-GALA Schwetzingen - we wish You a perfect weekend! But please obey the Anti-Corona-regulations.

*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.

Schwetzingen – die Spargel- und Festspielstadt Von Ende April bis Johanni (24. Juni) regiert in Schwetzingen das königliche Gemüse: Spargel wurde erstmals Mitte des 17. Jahrhunderts im Schwetzinger 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 Schwetzinger 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 Kulturveranstaltungen, wie die Schwetzinger 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.schwetzingen/tourismus.de



Der Schlossgarten, ein Meisterwerk europäischer Gartenkunst

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



Lancia Aprilia Aerodinamica

Lancia aus dem Windkanal

Nach dem Beginn des Autobahnbaus in den 30er Jahren bemühten sich alle Hersteller um aerodynamische Karosserien, wie Hanomag mit dem 1,3 Liter, den man bei Classic-Gala sehen kann. Einmalig blieb der Lancia Aprilia Aerodinamica von Viotti, den das Internet-Handelshaus CataWiki zur Live-Auktion bringt. Der zweitürige 5-Sitzer war jahrzehntelang bei einer italienischen Familie, bis er jetzt perfekt restauriert, als zweifarbiger Lancia aus dem Windkanal, via CataWiki weltweiten den Autosammlern angeboten wird.



Ganz Maikäfer

Der Maikäfer kam vor dem Käfer

Wer hat den Begriff „Volkswagen“ erfunden. Es war nicht VW, sondern der Wiener Ing. Josef Ganz, der ein preiswertes Auto mit niedrigem Schwerpunkt und geringen Unterhaltskosten baute, der Prototyp eines Kleinwagens. Er nannte seinen Kleinwagen „Maikäfer“, doch aus ihm entwickelte man den Standard 200, der schon 1933 damit warb, ein Volkswagen zu sein. Die Konstruktion von Josef Ganz wurde totgeschwiegen, weil er Jude war, aber einer seiner Maikäfer hat in der Obhut eines Automobilhistorikers überlebt - dieser Ganz Maikäfer gehört heute der Sammlung Centralgarage Bad Homburg, die ihn in Schwetzingen erstmals präsentiert.



Alfa Romeo 6C200 SS Pininfarina Cabriolet

Drei ALFA Supersports

ALFA steht (holprig übersetzt) für Aktiengesellschaft Lombardische zur Fabrikation von Automobile und den Ruf absoluter Sportlichkeit. Nach dem 2. Weltkrieg nahm man ab 1948 zunächst den vorhandenen 6-Zylinder, mit dem man in den 30er Jahren auch die Mille Miglia gewann und versah die Chassis mit Karosserien von Bertone, Pininfarina, Touring, Zagato und vielen anderen. Sie waren vor allem auch schön - und gewannen die damaligen Concours d'Elegances. Classic-Gala zeigt gleich drei ALFA 6C 2500 Super Sport (SS), das 6C200 SS Pininfarina Cabriolet ist bei CataWiki in der Live-Auktion!

Porsche 956 Weltmeister – 360 km/h im Park

Der Porsche 956 ist das schnellste Auto, das bis jetzt in Schwetzingen präsentiert wurde: Auf der berühmten Hunaudieres-Geraden in LeMans wurde er mit mehr als 360 km/h gemessen. Der 956 gewann zwischen 1982 und 1984 die Weltmeisterschaft für Marken und Fahrer. Damit war der fast 600 PS starke Doppelturbo ein würdiger Nachfolger des Porsche 917 der 70er Jahre. Endlich kann man ihn mal in Ruhe aus der Nähe betrachten.



Porsche 956

Der teuerste Packard aller Zeiten

Aus den Niederlanden kommt ein riesiger Packard V12 Custom Body Cabriolet, gebaut 1939. Ein Packard Twelve war neben Duesenberg die Krone des US-Autobaus. Die Marke hatte vor dem Krieg viele solvente Kunden, die sich Spezial-Karosserien als Custom Body bauen ließen - wie dieses einmalige Chauffeur-Cabriolet mit einem 7,3-Liter V12-Zylinder-Motor, der aber nur 175 PS bei moderaten 3200/min leistet. Natürlich hat er eine Automatic, der 2,7-Tonner kann dennoch 150 km/h schnell sein. Er war der teuerste Packard aller Zeiten.



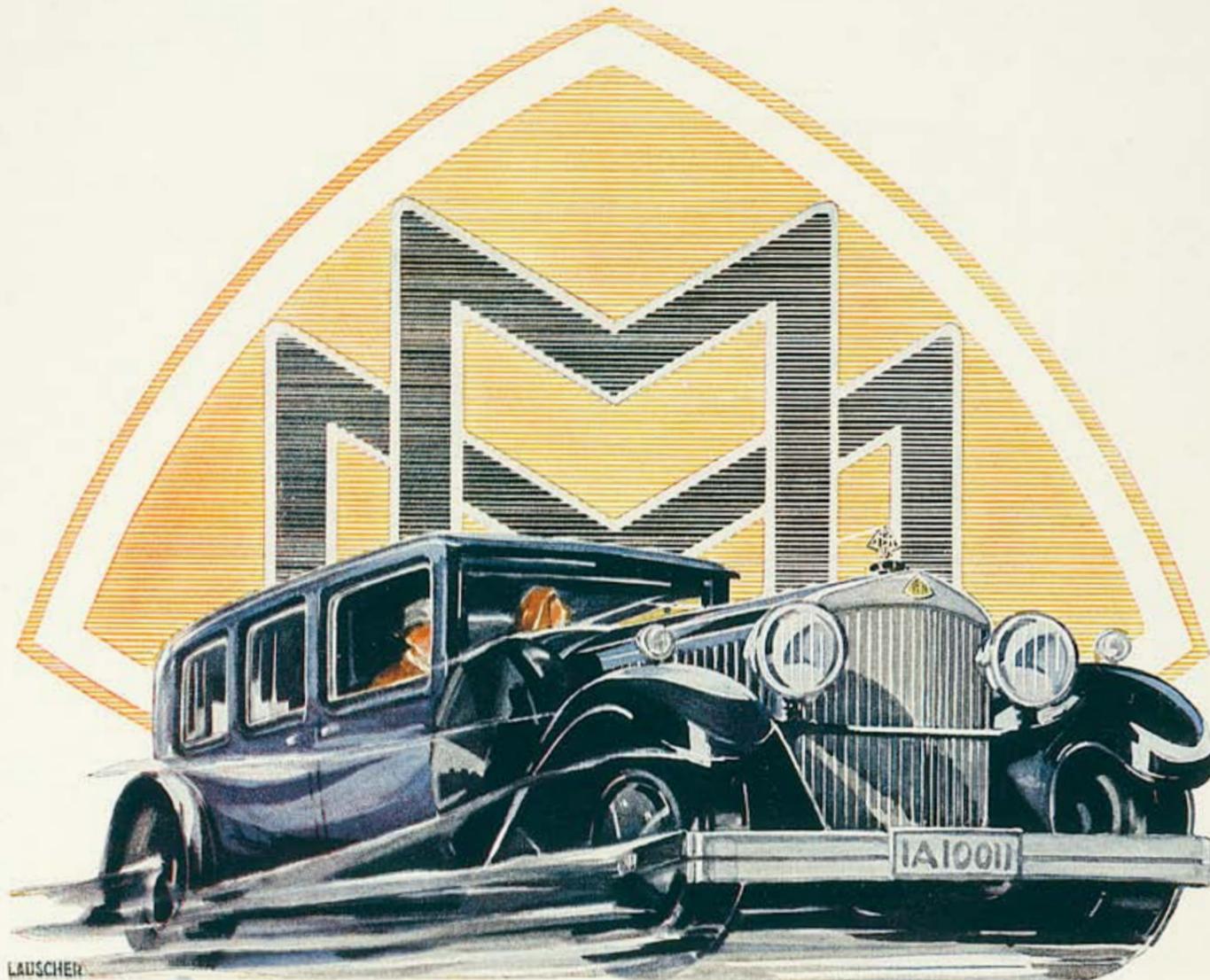
Packard V12 Custom Body Cabriolet

Vier königliche Rolls-Royce

Der spanische Adlige Don Carlos de Salamanca war so begeistert vom lautlosen Rolls-Royce Silver Ghost, dass er zum Generalvertreter für Spanien und Südamerika wurde. Der 7-Liter-Motor Rolls-Royce Silver Ghost war aber nicht nur flüsterleise, sondern auch so stark, dass man damit ohne zu schalten im dritten Gang von London nach Edinburgh fahren konnte. Also nannte de Salamanca 1913 für den spanischen Grand-Prix und - gewann! Der einzige GP-Sieg für Rolls-Royce. DeSalamanca ließ viele Karosserien nach seinen Entwürfen bauen - gleich drei dieser frühen Rolls-Royce ab Baujahr 1911 stehen bei Vintage und Prestige in Schwetzingen.



Rolls-Royce Silver Ghost



LAUSCHER

Der MAYBACH- ZWÖLFZYLINDER GROSSKLASSE-WAGEN

ist in der Aristokratie moderner Verkehrsmittel mit keinem anderen Wagen zu vergleichen, denn „Graf Zeppelins“ Luftschiffmotoren waren sein konstruktives Vorbild.

Auskünfte, Vorführung und Verkauf durch:

Maybach-Motorenbau G. m. b. H., Friedrichshafen a. B. Tel. 174, 230 u. 231 und die Verkaufsbüros: Berlin W62, Lützowplatz 1; Dresden, Prager Str. 46; Frankfurt a. M., Gallusanlage 2; Köln, Deichmannhaus, und die Vertreter: Hamburg, J. A. Schlüter Söhne, Zimmerstr. 33; Nürnberg, Max Bauer, Regensburger Str. 25; Stuttgart, Carl E. Baumeister, Neckarstr. 180; Basel, C. Schlotterbeck, Viaduktstr. 40; Wien, Obering. Fr. Wilhelm, Wipplinger Str. 31; Paris, S. F. Lévi, 72 Rue la Boétie (VIII).

MAYBACH
MOTORENBAU G.M.
FRIEDRICHSHAFEN a.B.

Vom Feinsten

100 Jahre Maybach Automobile

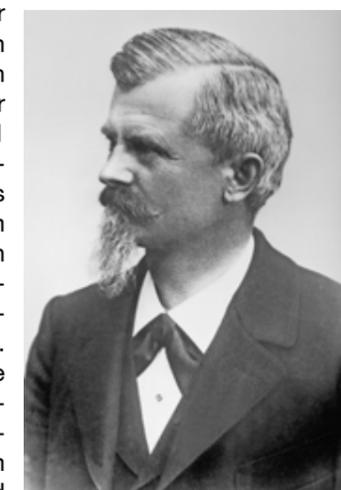
Das hundertjährige Jubiläum des ersten Maybach-Automobils wäre beinahe ohne öffentliche Würdigung vergangen – deshalb ist es Thema des 17. internationalen Concours d'Elegance ASC-Classica Gala Schwetzingen.

Der Sohn von Firmengründer Wilhelm Maybach, Dr. Karl Maybach, baute den W3 mit 22/70 PS, um die an Spyker nicht verkauften W 2-Motoren zu verwenden. Der Maybach W 3 bekam auf der Berliner Automobilausstellung 1921 viel Zustimmung und begründet den Ruf Maybachs als Luxusmarke mit höchstem technischen Niveau. Maybach legte immer großen Wert darauf, dass Maybach nur Oberklasse-Wagen bauen werde. Schon Ende 1926 präsentierte Maybach den Typ W 5, ebenfalls mit Sechszylinder-Reihenmotor, der mit 6992 ccm Hubraum 120 PS leistete und als Typ W 5 SG auch mit Schnellganggetriebe lieferbar war. In den rund 20 Jahren bis 1941 entstanden die Modelle W 3bis 6, die 12-Zylinder samt Zeppelin, die DS-Reihe samt DSH, bei der DS für Doppel-Sechs, also 12-Zylinder, stand und die 6-Zylinder-Baureihen SW 35 bis 42 mit den Schwingachsen, abgekürzt SW.

Jeder Maybach ist ein Einzelstück

Kein Maybach gleicht dem andern, denn auf das Chassis mit der gesamten Technik bauten Karosseriebauer wie Erdmann & Rossi, Glä-

ser, Hebmüller, Petera, Spohn oder Wandler individuelle Aufbauten, die Ausstattung und Gestaltung nach den Wünschen des Käufers vornahmen. Die exklusive Kundschaft konnte ihren Maybach nach persönlichen Ansprüchen und Vorlieben „karossieren“ lassen - es entstanden automobile Kunstwerke, stattliche Limousinen, herrschaftliche Pullman-Limousinen, zwei- bis siebensitzige Cabriolets und ganz wenige Coupés oder Roadster.



Einen Maybach fuhren zahlreiche namhafte Persönlichkeiten und solche, die dazu gehören wollten: Politiker und Unternehmer, Prinzessinnen und Kaiser, Stars und Idole wie Enrico Caruso oder Max Schmeling. Auch erlauchte Persönlichkeiten, die sich mit hohen Adelstiteln schmücken, ließen sich im Maybach chauffieren: Haile Selassie, der Kaiser von Äthiopien, König Paul von Griechenland sowie das

niederländische Thronfolgerpaar Juliana und Prinz Bernard, Fürst Esterhazy und die indischen Maharadschas von Jaipur, Potila und Kolhapur.

Der „Zeppelin“ vom Bodensee

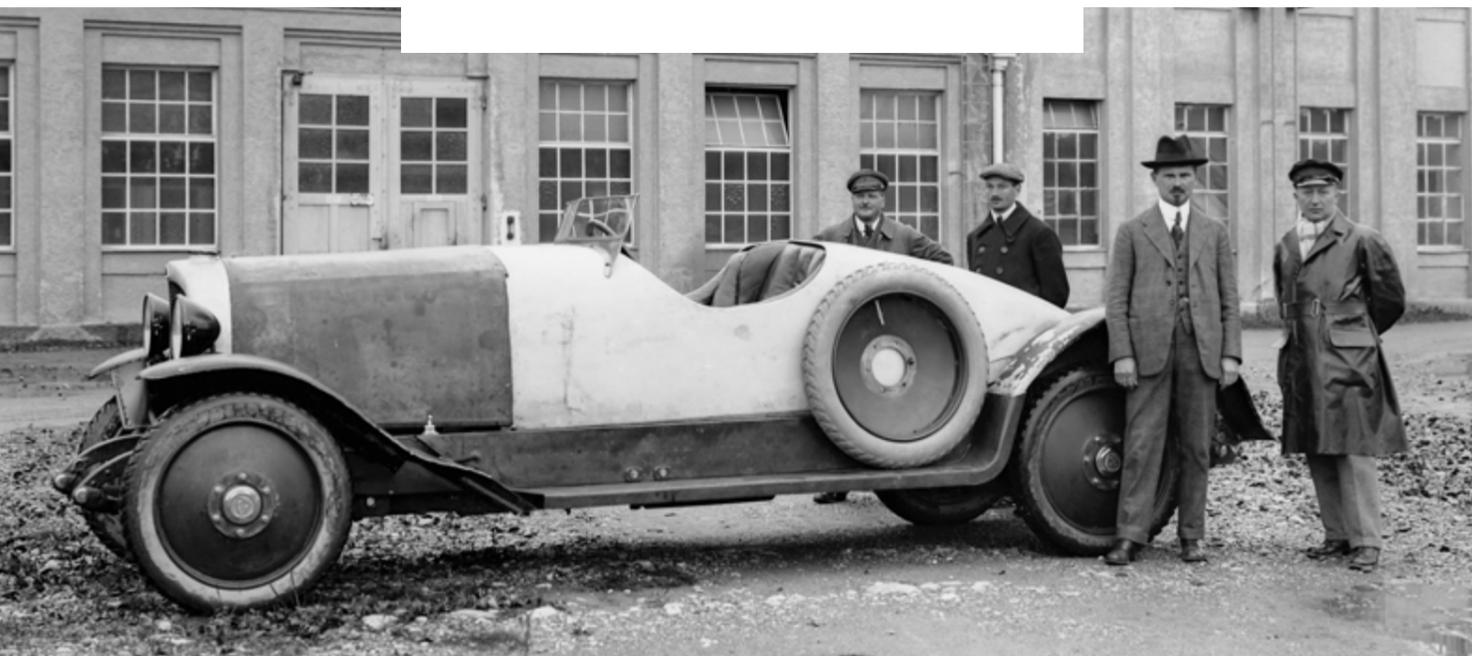
Gegen Ende der 20er Jahre konstruierte Dr. Karl Maybach einen Zwölfzylindermotor für Automobile, der auf seine Erfahrung im Luftschiffbau fußte: 1929 erschien der Maybach „Typ 12“ mit einem 150 PS starken Siebenliter-Zwölfzylinder-V-Motor, dem Mitte 1930



der legendäre Maybach „Zeppelin“ Typ DS 7 mit dem gleichen Triebwerk folgte. Eine noch stärkere Variante DS-8 mit acht Litern Hubraum leistete 200 PS und war ab 1931 lieferbar. Der „Zeppelin“ rangiert in der Luxusklasse oberhalb von Horch und Mercedes - mit bis zu 36 000 Mark kostet die Limousine Anfang der Dreißigerjahre so viel wie drei Einfamilienhäuser. Wilhelm Maybach erlebte die Markteinführung leider nicht mehr: er starb im Dezember 1929. Vom legendären „Zeppelin“ in der DS 7- und in der DS 8-Ausführung werden insgesamt nur 183 Exemplare verkauft - nicht wirtschaftlich genug. Deshalb bot Maybach neben dem großen Zwölfzylinder auch ein kleineres Modell an. 1931 folgt auf den W 5-Sechszylinder ein verlängerter W 6, der ab 1934 ebenfalls ein Doppelschnellganggetriebe (W 6 DSG) erhält.



Die noch sehr schlechten Straßen erfordern eine Verbesserung von Straßenlage und Fahrkomfort - Maybach entwickelt die sogenannten „Schwingachswagen“ des Typs SW 35 (1935), SW 38 (1936) und SW 42 (1939 bis 1941) - die Sechszylinder-Reihenmotoren leisteten trotz unterschiedlichen Hubraums einheitlich 140 PS - immerhin gut fünf mal mehr als die ersten Volkswagen...



Chronik der Maybach-Automobile

- 1910 Der erste Maybach-Luftschiffmotor treibt als Sechszylinder mit 145 PS den LZ 6 an.
- 1918 Am 16. Mai wird der Name der Motorenbau Friedrichshafen GmbH in Maybach-Motorenbau GmbH geändert.
- 1919 Der erste Maybach-Versuchswagen W 1 entsteht und der Motor vom Typ W 2 für die holländische Luxusmarke Spyker ist fertig.
- 1921 Auf der Berliner Automobilausstellung steht der erste Maybach W 3.
- 1926 Der Maybach W 5 kommt auf den Markt.
- 1930 Maybach stellt den Typ „Zeppelin“ mit Zwölfzylindermotor als größte deutsche Luxuslimousine vor.
- 1931 Der Maybach W 6 mit längerem Radstand ergänzt den W 5.
- 1934 Maybach entwickelt das Doppelschnellganggetriebe für den Typ W 6 DSG. Parallel gibt es den Typ DSH (Doppel-Sechs-Halbe) mit 5,2-L-Reihen-Sechszylinder.
- 1935 Die Schwingachswagen vom Typ SW 35 werden präsentiert.
- 1936 Die Schwingachs-Limousine vom Typ SW 38 wird vorgestellt.
- 1939 Vorstellung des Schwingachswagens Typ SW 42 mit nun 4200ccm.
- 1941 Ende der Maybach-Automobilproduktion nach rund 2.000 Exemplaren.
- 1952 Zwei W42 mit Ponton-Karosserie werden in Ravensburg gebaut.
- 1960 Mercedes-Benz übernimmt die Marke Maybach.
- 2002 – Die Maybach-Manufaktur baute diverse Maybach-Typen 57 und 62 auf Basis der Mercedes S-Klasse. Am 17. Dezember 2012 verließ der letzte von ca. 6.000 gebauten Maybach-Fahrzeug die Maybach-Manufaktur im Daimler-Werk Sindelfingen.
- 2005 gemeinsam mit Fulda und dem Karosserier Stola entsteht nach dem Entwurf eines 24-jährigen Design-Studenten das Hochleistungscoupé Maybach Exclero, das mit Jochen Mass auf 23-Zoll-Rädern in Nardo den Weltrekord mit mehr als 350 km/h erringt.
- 2014 – heute Mercedes baut auf Basis der S-Klasse der Baureihe W222 die Typen Mercedes-Maybach S500 und S 600, zu denen ab 2016 auch eine Pullman-Limousine mit V12-Motor gehört. Bei Brabus in Bottrop wurden 300 Exemplare eines Mercedes-Maybach S650 Cabriolet gebaut.

Bildnachweis: historische Werbeanzeige, Portrait Wilhelm Maybach und Foto linke Seite unten Quelle Daimler AG, Kühlerfigur und Maybach mit Dachkoffer Urheber Georg Kludsky



Autovision – die Technologie Arena

In Altlußheim, unmittelbar neben Speyer, finden Petrolheads eins der besten deutschen Automobilmuseen. Die private Stiftung „Autovision – die Technologie-Arena“ präsentiert auf 1600m² mit der weltweit umfangreichsten Wankel- und NSU-Ausstellung sowie einer perfekt dokumentierten Bugatti 57 Ausstellung einige Superlative.

Um dem Mangel an motiviertem und gut qualifiziertem Nachwuchs unter den technischen Entwicklern zu begegnen, plante der Stiftungsgründer Horst Schultz bereits Ende der Neunziger ein zielgerichtetes Ausstellungskonzept, mit dem Heranwachsende für die technischen Berufe begeistert werden sollten. Naheliegender wählte der Elektroingenieur und Automobilfan dazu die Entwicklungsgeschichte der Mobilität vom Fahrrad bis zum modernen Kraftfahrzeug. Eine gute Wahl, denn die Lehrausstellung ist nicht nur seit vielen Jahren ein anerkannter außerschulischer Lernort, sondern auch eine der bundesweit spannendsten Ausstellungen zum Thema Fortbewegung.

Unzählige Schnittmodelle und Schautafeln veranschaulichen perfekt die komplexen technischen Zusammenhänge und lassen die meisten Berufsschulen vor Neid erblassen. Der Fokus der Fahrzeugausstellung liegt auf den Produkten der Firma NSU. Die Neckarsulmer starteten früh mit der Fertigung hochwertiger Fahrräder, sie brachen mit ihren Motorrädern zahlreiche Rekorde und im Automobilbau profilierten sich die schwäbischen Tüftler als innovative Pioniere. In der NSU-Ausstellung findet man auch das älteste Automobil des AUDI-Konzerns, das 1904 auf der Frankfurter Automobilausstellung präsentierte „Tricycle“.

Aber die Ausstellung endet nicht mit der Geschichte der NSU AG, die 1969 mit der Auto Union GmbH fusionierte. Im Untergeschoss des Museums finden die Besucher eine laufend aktualisierte Ausstellung modernster Antriebskonzepte. So musste der VW XL1, das exklusive „Einliter-Auto“ aus Wolfsburg,



schon vor einer Weile einem 0,1-Liter Prototypen weichen. Neben dem Messefahrzeug des Opel Ampera und vielen anderen Hybrid- und Elektrofahrzeugen, wird auch ein wasserstoffbetriebener BMW 750HL mit einem experimentellen Keramikmotor ausgestellt. Ein weiterer Ausstellungsschwerpunkt ist die weltweit umfangreichste Präsentation zum Wankelmotor. Zwischen den relevanten Serienfahrzeugen aus deutscher, französischer und japanischer Produktion, finden sich bei uns völlig unbekannte Exponate wie der Eunos Cosmo, das erste alltagstaugliche Automobil mit einem Dreischeiben Wankelmotor.

Als i-Tüpfelchen bietet der neue Anbau des Museums eine umfassende Ausstellung zum Bugatti Typ 57, der unter dem Bugatti Sohn Jean produziert, erfolgreichsten französischen Bugatti-Baureihe.

www.museum-autovision.de



**AN MEINE EDLE KAROSSE LASSE
ICH IMMER NUR REGENWASSER...
...UND KLARS!**

KLARS

EXCELLENT CARRIER FOR
EXCLUSIVE CARS

KLARS GmbH
Probfeld 18
85123 Karlskron
08450 / 266 66 0
info@klars.eu
www.klars.de



Oldtimerversicherung der Württembergischen ist ausgezeichnet

Werbung

Für die Württembergische ist es bereits eine lieb-gewordene Tradition, den Internationalen Concours d'Elegance als Hauptsponsor zu unterstützen. Zur Freude aller Freundinnen und Freunde historischer Fahrzeuge kann die Classic-Gala Schwetzingen auch heuer trotz Corona stattfinden. Wie in den Vorjahren bieten die Veranstalter wieder ein attraktives Rahmenprogramm und begehen zusammen mit den Besucherinnen und Besuchern zahlreiche Jubiläen.

Um diese besonderen Momente auch gebührend und gleichzeitig sorgenfrei erleben zu können, empfiehlt es sich, den eigenen Oldtimer passend zu versichern. Mit der Spezialversicherung „Best for Cars“ bietet die Württembergische leistungsstarke Tarife für Oldtimer-Pkw ebenso wie für Lkw, Wohnmobile, Traktoren und Unimogs (alle bis 7,5 t Gesamtgewicht) sowie für Motorräder ab einem Alter von mindestens 30 Jahren.

Die Oldtimer-Versicherung der Württembergischen umfasst:

- die klassische Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von 100 Millionen Euro,
- die Teilkaskoversicherung, die selbst Transportmittelunfälle sowie mut- und böswillige Zerstörungen Dritter abdeckt,
- die Vollkaskoversicherung, die neben den Leistungen der Teilkasko auch selbst verursachte Unfälle beinhaltet.

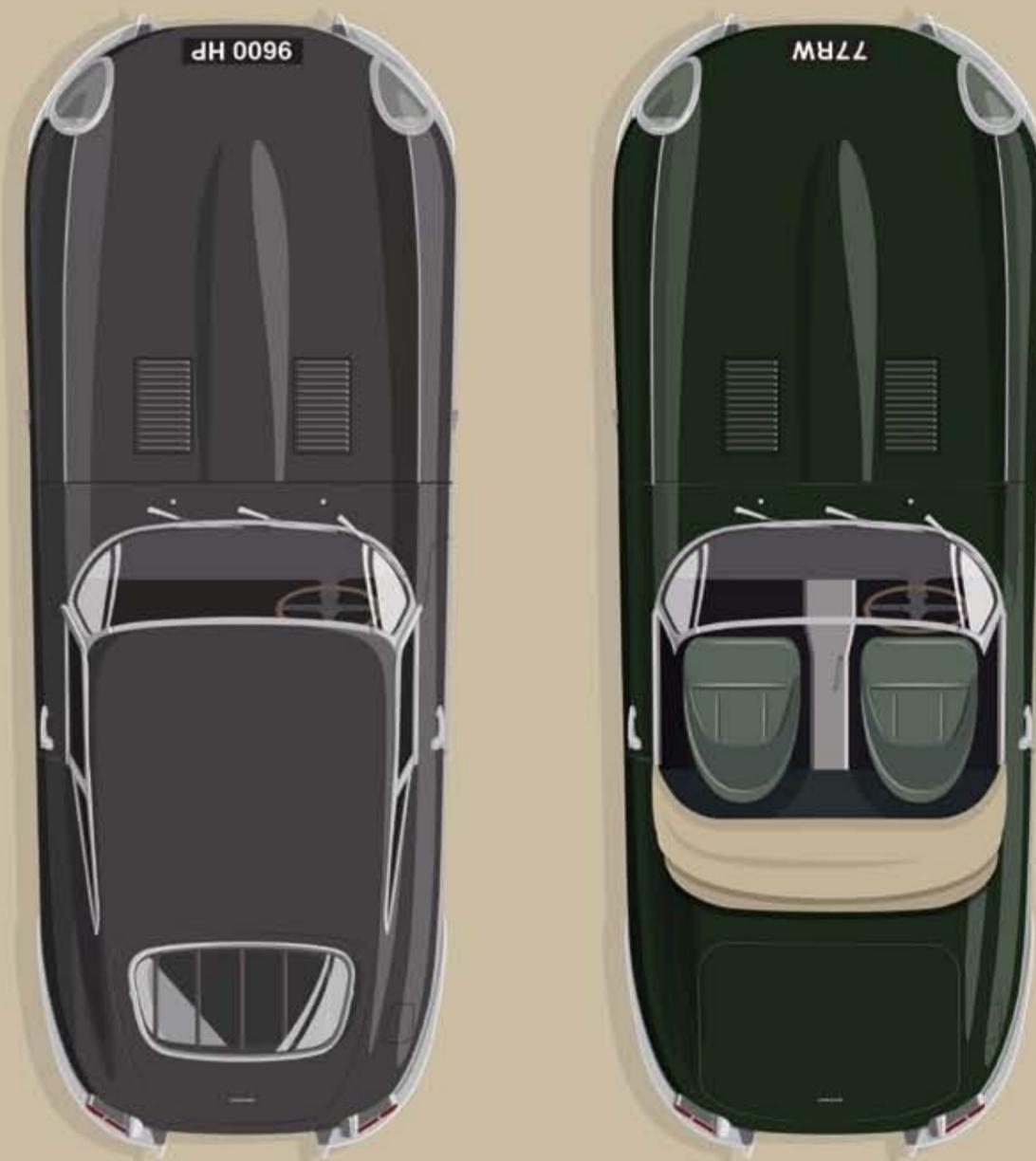
Hat ein Auto die notwendigen 30 Jahre Lebensdauer noch nicht erreicht, um ihn als Oldtimer zuzulassen, so kann es möglicherweise über die Youngtimer-

Versicherung der Württembergischen versichert werden. Auch diese bietet attraktive Leistungen zu einem guten Preis.

Die Württembergische mit Sitz in Stuttgart ist ein erfahrener Versicherer von Oldtimern und Youngtimern. Für sein überzeugendes Angebot und seinen umfangreichen und kundenorientierten Service wird das Unternehmen regelmäßig mit Spitzenplätzen von Fachmedien bedacht. Informationen gibt es während der Classic-Gala am Stand der Württembergischen und jederzeit auf der Website des Unternehmens unter www.oldtimer.de



Die Katze mit dem heißem Blechdach



Der Inbegriff aller Sportwagen ist 60 Jahre alt, der Jaguar E-type gewann fast jedes für ihn geeignete Autorennen und ist Star zahlloser Filme. Auch der Serien-Agent des FBI Jerry Cotton möchte bis heute im New Yorker Stadtverkehr nicht auf seinen roten, betörenden Sportwagen aus England verzichten - der Jaguar E-type wird niemals altern, sondern ist zu einer Ikone gereift, die den Jaguar-Leitspruch „grace, pace and value for money“ für jeden Sportwagen-Hersteller zum Maßstab macht.

Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten, aber viele Dinge sind gestalterischen Grundregeln unterworfen, die man als ideal bezeichnen darf. Was in der Kunst die Balance des ausgewogenen „Goldenen Schnitts“ ist, bedeutet für einen Sportwagen eine lange Haube, ein flaches Dach, breite Schultern und vor allem fließende Linien. Der einstige Jaguar Chefstilist Malcolm Sayers komponierte aus diesen Zutaten den Sportwagen Jaguar E-type, der seit seinen ersten öffentlichen Stunden im Frühjahr 1961 die Grundregeln für Frontmotor-Boliden so neu definierte, dass im 40 Jahre später dafür ein Ehrenplatz im New Yorker Museum of Modern Art zuteil wurde.

Obwohl Sayers dabei vor allem die Messwerte eines der ersten Windkanäle der Welt als Richtschnur diente, war der XK-E-type, wie er für den amerikanischen Markt hieß, nicht nur eine logische Weiterentwicklung seiner sportlichen Brüder D-type und XKSS, sondern auch eine Frage des stilistischen Könnens. Malcolm Sayers zog über das einteilige Monocoque der Fahrerkabine und den langen Gitterrahmen des Motorraums einen Körper, den er selbst wie folgt beschrieb: „Mein Jaguar E-type ist wie eine schöne Frau: mit Muskeln, wo sie nötig sind und Rundungen, wo wir Männer das mögen.“ Sayers, der wie sein britischer Freund und Kollege Frank Costin, am liebsten an riesigen Stellwänden mit dem Einsatz der ganzen Körperdynamik arbeitete, teilte den Wind an einem sanft geschwungenen Bug mit flachen Scheinwerfern, führte ihn spielerisch über einen flachen Pavillon für die Insassen und ließ ihn in einem flachen Heck mit idealen Rundungen wieder ablaufen. Nein, kein Steilheck, sondern ein flaches, breites Pult mit einer Heckklappe, die man aber nicht wegen allfälli-

ger Einkäufe, sondern zur Unterbringung des großen Ersatzrades brauchte.

Der Jaguar E-type wurde „Form follows function“ in seiner schönsten Art, denn Jaguar wollte eigentlich keine Diva, sondern einfach einen Sportwagen, mit dem man gewinnen konnte. Das Technikpaket dafür war überzeugend: der langhubige Doppelnockenwellen Sechszylinder mit 3,8 Litern steckte weit hinter der Vorderachse in einem Hilfsrahmen, der zwischen Motor- und Innenraum an der stabilen Schottwand mit der einteiligen Karosserie zelle verschraubt ist. Für eine ideale Gewichtsverteilung plazierte man den Motor in der Nähe der vorderen Wagenmitte und schuf die technische Grundlage für die so betörend lange Motorhaube des flachen Sportlers. Durch die Zusammenarbeit mit Lockheed hatte Jaguar seit

1956 die ersten Scheibenbremsen so weiterentwickelt, dass kein ernsthafter Sportwagen ohne diese neuen Scheiben auskommen konnte, wenn man Leistung und Speed möglichst wirkungsvoll verzögern wollte. Jaguar legte die hinteren Scheibenbremsen zusätzlich ganz eng neben das Differential, um die ungefederten Gewichte an den Rädern gering zu halten und spendierte den Mechanikern eine kleine Serviceklappe hinter den Sitzen, durch die die Bremsklötze getauscht werden konnten.



Den Konkurrenten seiner Zeit war der E-type weit voraus: nur der Ferrari 250 GT SWB erreichte 1961 ebenfalls 240 km/h, kostete aber mit 47.500.- DM fast das

Doppelte der 26.000 DM der Raubkatze aus Coventry. Trotzdem war der Flachmann aus England zu seiner Zeit ein Trumpf im Autoquartett: der schnellste Porsche lief mit 90 PS 175 km/h, er bot 265 PS und eine gut 65 km/h höhere Spitze. Dabei war der Sportler im Maßanzug vom ersten Tag an voll alltagstauglich. Jaguar Testfahrer Norman Dewis etwa nahm im März 1961 den dritten fertiggestellten Wagen und düste in weniger als 9 Stunden aus Mittelengland nach Genf, um den vorab völlig unbekanntem Sportwagen als die größte Überraschung des internationalen Autosalons zu präsentieren. Die Begeisterung der Autowelt kannte keine Grenzen: schon am ersten Tag seines Auftritts bei der Earls-Court-Autoschau war die erste Jahresproduktion ausverkauft, in Genf konnten Interessenten schon nur noch den Jahrgang



Der Frankfurter Künstler Luzius Ziermann gestaltete diesen Jaguar E-type V12 wie eine mobile Installation – hier in Verona, aber auch schon auf einer Barke in Venedig, auf der Kölner Domplatte oder vor dem Frankfurter Städel-Museum. Foto: Luzius Ziermann

1962 ordern und zur Frankfurter IAA im September 1961 war der 63er Jahrgang schon ausgebucht, der E-type avancierte zum ersten Auto mit jahrelangen Lieferzeiten.

Doch auch der Alltagsfahrer musste sportlich sein, etwa beim Einsteigen, denn die frühen Modelle hatten einen flachen Boden, man saß mit fast gestreckten Beinen. Die Fahrer des Roadsters hatten es einfacher, weshalb große Menschen gern die offene Version des E-type wählten.

Nach den ersten 2600 Coupés änderte Jaguar die Bodenplatte und ab 1964 gab es mit der Serie 1,5 den größeren 4,2 Liter Motor ohne dass die Leistung nennenswert stieg. Vor allem aber hatte Jaguar inzwischen an die Familienväter gedacht und bot nun als dritte Ausführung den sogenannten 2+2 an, der mit längerem Radstand und vor allem höherem Dach nun zwei Rücksitze bot, die zumindest für Kinder und Teenager geeignet waren. Das genau ist die Version des Polizeiagenten Jerry Cotton, der den 2+2 in rot pilotierte. In USA war der Jaguar E-type ein so großer Erfolg, dass die dortigen Zulassungsbestimmungen



leider auch sein Aussehen beeinflussten: mit der Serie 2 ab 1968 wurden Blinker und Rückleuchten in einer separaten Einheit unterhalb der Stoßstangen angebracht, um die geforderten größeren Lampen verwenden zu können. Der offene Roadster fand bis 1971 genau 8607 Käufer, ihm folgte der praktische 2+2 mit 5326 Stück und das kleine Coupé kauften 4855 Sportfahrer.

Dem steigenden Druck der Konkurrenz begegnete Jaguar ab 1971 mit einem Frontalangriff auf die italienische Konkurrenz: unter der völlig neuen, aber optisch nahezu identischen Karosserie arbeitete im E-type Serie 3 nun der riesige 5.3-Liter V 12-Motor mit 286 PS! Kinder begeisterten sich am breiten Vierfachauspuff am Heck und die Fachpresse war bezüglich der Fahrleistungen euphorisch, auch wenn sich der säuselnde V 12, den man auch wieder mit Automatik bekommen konnte, mit meist mehr als 20 Litern Verbrauch einen ordentlichen Schluck aus der Pulle gönnte. Nichts ist so, wie dieser Jaguar. Legt man den Wählhebel auf D, geht ein leichter Ruck durch den Wagen, die Raubkatze ist sprunghaft um beim Losfahren wie an einem

leider auch sein Aussehen beeinflussten: mit der Serie 2 ab 1968 wurden Blinker und Rückleuchten in einer separaten Einheit unterhalb der Stoßstangen angebracht, um die geforderten größeren Lampen verwenden zu können. Der offene Roadster fand bis 1971 genau 8607 Käufer, ihm folgte der praktische 2+2 mit 5326 Stück und das kleine Coupé kauften 4855 Sportfahrer.

Gummiband gezogen vorwärts zu stürmen. Auch als Klassiker kann der V12 das so schnell, dass alle Tempolimits binnen Sekunden überschritten werden. Vom Motor ist dabei viel zu wenig zu hören, er ist genau so, wie Jaguar ihn wollte: so überlegen, dass man im Fahrbetrieb jederzeit bereit ist, anderen auch mal den Vortritt zu lassen. Grace, pace and value for money bedeutet nämlich auch dignity, ein Begriff den man ins Deutsche nur unzulänglich mit gelassener Souveränität übersetzen kann. Mit genau dieser Reife feiert der Jaguar E-type, von dem in allen Varianten immerhin 72.233 Exemplare entstanden sind, seinen 60. Geburtstag so, wie man ihn in der Werbung 1973 angepriesen hatte: als Auto für die Männer, die schon einen Baum gepflanzt, ein Haus gebaut und eine Familie gegründet haben - die haben jetzt Zeit, mit dem Jaguar E-type bei stabiler Wertsteigerung den vielleicht berühmtesten britischen Sportwagen aller Zeiten zu genießen.



Genf 1961: Jaguar Gründer Sir William Lyons präsentiert den E-type '9600HP' ausgewählten Medienvertretern im Parc des Eaux Vives.

Bildrechte: Illustration S. 22, S. 24 Mitte, S. 25 ©JDHT, S. 23 Georg Kludsky



Technik Museen
Sinsheim Speyer



#fürfansvonfans



technik-museum.de

Zwei ideale
Ausflugsziele!



Best of Show

„Senza titolo“-unbetitelt ist sie, die Skulptur von Stefano Notargiacomo. Und einen Namen braucht sie auch nicht, denn was der Künstler und Designer aus Rom hier für die Classic Gala geschaffen hat, spricht für sich selbst. Wenn man denn nur genauer hinschaut!

Die Basis bildet ein Zylinder, der, über Ventile gespeist, Zahnrad und Radlager antreibt um letztlich mit gehörigem Lärm, durch die Hupe symbolisiert, das zu bewegen, was uns bewegt: Das Automobil.

Der Zylinder entstammt original (!) jenem Porsche 910, mit dem Jo Siffert und Hans Herrmann 1967 zum 1000 km Rennen am Nürburgring antraten. Die legendären Fotos des damaligen „Le Mans“-Starts aus der Hand von Rainer Schlegelmilch zeigen, wie Jo Siffert sofort die Führung übernimmt. Leider scheidet der Wagen schon in der 11. Runde mit Ventilschaden aus.

Auch Pannen beschreiben das Leben eines Automobils und so war es auch ein Motorschaden eben dieses Motors, der zur Demontage des zerstörten Zylinders führte.

Dem wiederum fehlen 6 „Scheiben“ mit Kühlrippe, die ihren Weg auf ein frühes Werk des Künstlers C.A.R., Curd Achim Reich fanden, welches die Geschichte jenen Rennwagens erzählt. Das, und wie der Zylinder in die Hände von Reich gelangten, ist jedoch eine andere Geschichte. Reich überließ Notargiacomo das geschichtsträchtige Motorfragment, der daraus nun die Basis seiner Skulptur schuf.

Die 6 Ventile können als Verweis auf die 6 Zylindermaschine des Rennwagens gelten, die altertümliche Hupe auch als Reminiszenz an die auf der Classic Gala zahlreich vertretenen Vorkriegsautomobile.

Dieses Kunstwerk, wie auch das großformatige Bild von C.A.R. werden nun auf der Classic Gala prominent ausgestellt. Beide Künstler zeigen weitere Werke in der großen Galerie im Südflügel des Schwetzingen Schlosses, die in diesem Jahr noch 5 weitere Künstler zu Gast hat. Das Beste zum Schluss: Die Classic Gala ist stolz, die Skulptur als Trophäe „Best of Show“ auszuloben.

Grazie, Stefano Notargiacomo!



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 zehn Millionen Menschen haben sich davon bereits beim Ausstellungsbesuch und bei Veranstaltungen vom Konzert bis zum Kinereignis 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 automobils, 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 10 Euro für Erwachsene, ermäßigt 5 Euro. Kinder bis 14 Jahre haben freien Eintritt. Das Museum ist vollständig barrierefrei.

Weitere Informationen unter:
www.mercedes-benz.com/museum



Sag nie Dschaha!

Carrozzeria Ghia ist 100

Giacinto Ghia und die Carrozzeria Ghia zählen zu den besten der Turiner Karosseriebauer. Sie schufen einige der schönsten Karosserien und hatten einen Vorsprung gegenüber Bertone und Pininfarina: Ghia hat nie Autos in Serie gebaut, während die größeren Brüder das taten - Ghia konnte sich teure Produktionsstätten sparen. Und doch kennt ihr Design dank Karmann-Ghia die ganze Welt und spricht den Namen meist falsch aus...

Giacinto Ghia wurde am 18. September 1887 in Turin geboren. Nach der Volksschule ging er bei verschiedenen Kutschenbauern in die Lehre, avancierte vom einfachen Mechaniker zum aufregenderen Job des Testens von Neuwagen und wechselte von Firma zu Firma, bis er sich 1915 am Steuer eines Diatto schwer verletzte.

1921 zog Ghia mit seinem Partner Gariglio in neue Räumlichkeiten am Corso Valentino 4 und entwarf dort neben dem Sportcoupé Fiat 508 Balilla, das 1933 auf dem Turiner Salon vorgestellt wurde, Sonderkarosserien für Chrysler, Lancia, Isotta und Alfa. Die Zerstörung seiner Firma im Krieg schockierte Giacinto Ghia so sehr, dass er erkrankte und am 21. Februar 1944 starb.

Ghias Witwe bot die Reste der Firma seinem Freund Felice Mario Boano an, der den Betrieb in die Via Tommaso Grossi nahe der Eisenbahn verlegte, um Speditionskosten zu sparen. Boano war ein Pionier der Ponton-Karosserie, extravagant mit verkleideten Rädern und ab 1950 zählte Chrysler zu den großen Kunden. Zur Betreuung von Chrysler gewann man Luigi Segre einen bemerkenswerten Designer und Geschäftsmann, der schon mit 30 Direktor bei SIA-TA war. Er dominierte auch bei Ghia und übernahm Ende 1953 die Leitung von Ghia., wo man auch den Serienanlauf für andere Designer übernahm: etwa die Lancia Aurelia B20 für Pininfarina oder der Alfa Romeo Giulietta Sprint, 1952, der Bertone großen Ruhm brachte.

Ghia baute Einzelstücke für Rolls-Royce, Ferrari, viele Fiat und Abarth und das erste Chrysler-Ghia-

Modell war der K310 im Jahr 1952. Kurz danach begannen die Arbeiten am Volkswagen Käfer, der von Luigi Segre bei Ghia völlig neu gestaltet wurde und 1955 als Karmann-Ghia in Serie ging - ein Entwurf von zeitloser Eleganz und Leichtigkeit. Ghia schuf in diesen Jahren auch den Chrysler Gilda-Prototyp und das Batmobile auf Basis Lincoln Futura. Das Geschäft brummte: neben Chrysler gab man auch Mercedes, Jaguar, Armstrong Siddeley und anderen schicke Maß-Karosserien. An den hippen Stränden der Welt fuhren FIAT 500 und 600 Jolly Strandwagen, teils mit Korbesseln.

1957 schuf Segre für Frua mit Hilfe von Michelotti das Volvo P1800 Coupé und engagierte ab 1959 den jungen finnischen Designer Tom Tjaarda. Er kümmerte sich auch um Zukunftsstudien, wie das Heckmotor-Taxi Selene, das später in Russland als nicht autorisierte Kopie in Kleinserie gebaut wurde. Auch 1959 baute Ghia den vom Amerikaner Virgil Exner entworfenen Plymouth-Sportwagen XNR, dessen Wagenhälften asymmetrisch waren und der Studie den Namen Assimetrica gaben. Leider starb Luigi Segre schon 1961 und die Firma wechselte von Hand zu Hand, bis Alejandro de Tomaso sie übernahm. Ghia hatte für ihn die Karosserie des DeTomaso Vallelunga gebaut und so konnte man 1965 als Designchef an den jungen Giorgio Giugiaro gewinnen. DeTomaso beauftragte Giugiaro mit dem Entwurf des Mittelmotor-Sportwagens Mangusta, nach „Mungo“, dem Todfeind der Cobra. Beide hatten Ford-Motoren, der Mangusta war ein GT 40 im italienischen Maßanzug. Der Mangusta ging 1968 in Produktion. Die Karosserie wurde bei

Ghia fertiggestellt, das Triebwerk wurde in Modena bei De Tomaso eingebaut. Giugiaro, der nun als Freiberufler agierte, gründete bald ItalDesign. Ghia konzentrierte sich auf DeTomaso und andere italienische Exoten: Iso Rivolta S4, Serenissima usw..

Im August 1969 besuchte Lee Iacocca, der damalige Ford-Manager, Ghia. Bald wurde bekannt, dass Ghia Ford-Konstruktionsprototypen, Showcars und Spezialfahrzeuge in limitierter Auflage bauen würde. Nach Problemen mit seinen Partnern verkaufte Alejandro DeTomaso 1970 den Großteil seiner Anteile an Ford, die mit dem von Tom Tjaarda entworfenen Pantera einen Riesenerfolg mit mehr als 7.000 Exemplaren einheimsten. Ghia entwarf auch noch eine 4-türige DeTomaso-Limousine namens Deauville, die mit dem Mercedes 450SE konkurrieren sollte, aber unverkäuflich war. Ghia wurde zum Edellabel von Ford, dessen Studio unter anderem den ersten Fiesta gestaltete und Prototypen für den Focus (1992), Aston Martin Lagonda Vignale (1993) und den Lincoln Sentinel entwarf. Da war die fast unbemerkt geschlossene Ehe mit Vignale längst geschlossen. Ob es je wieder einen selbständigen Ghia geben wird, steht in den Sternen...

Bildrechte: Bild linke Seite The Henry Ford/ Moiso, Ghia 450/SS Klaus Wolff, Archiv Autoconsult

9th USCCC – The True American Way of Show

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 der in USA selbst. Der USCCC ist das Forum für authentische Classics, in dem man die originalgetreuen amerikanischen Automobile miteinander vergleichen kann. 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 stehen im Jahr 2021 als Sonderthema „110 Jahre Chevrolet“, die Marke von GM wurde 1911 gegründet. Neben klassischen Chevrolet der 50er und 60er Jahre werden ergänzt von Chevrolet-Corvette und Besonderheiten wie dem Heckmotor-Corvette und Corvair. Doch trotz der Jubiläumspäsentation sind auch alle anderen US-Marken willkommen, deshalb sind auch Raritäten wie der Studebaker Avanti dabei.

Im Rahmen des USCCC stellen sie sich dem Votum einer internationalen Jury, die vor allem auf originalgetreuen Zustand achtet. Anders als in den USA kommt es also nicht auf penibel mit Q-Tipps gepflegte Autos an, sondern auf die richtige Ausstattung, die passenden Reifen, aber durchaus auch den unrestaurierten Zustand, wenn ein Straßenkreuzer gepflegte Spuren der Zeit trägt. Der USCCC ist für Menschen, die US-Autos über alle Generationen hinweg lieben und leben. Und sich sogar oft passend zu ihren klassischen Automobilen kleiden. Auch 2021 spielen amerikanische Musik, Accessoires, Mode und passende Snacks an Samstag und Sonntag eine atmosphärische Rolle. Das Betrachten klassischer Straßenkreuzer gibt immer ein Feeling für den Wandel des amerikanischen Geschmacks seit den 50er Jahren.

Bildrechte: Georg Kludsky





ART: BMW E3 2500 „New Horizon“



SPORT: BMW E3 3.0 S „Inka“

Emotion auf Rädern – die Wundercar-Collection

Fast jeder von uns hat ein, zwei Erinnerungen an schöne Dinge oder Erlebnisse, die er als besonders wertvoll behält und manchmal auch in späteren Jahren wieder aufnimmt. Häufig spielen Autos eine besondere Rolle, etwa das Familienauto der Eltern, geliebter Personen oder auch solche, die mit eigenen Erlebnissen verbunden sind. Sie sind Antrieb der sogenannten Oldtimer-Szene – denn mit einem historischen Auto kann man jederzeit Zeitreisen machen, die große Teile des Feelings von Einst wieder erlebbar machen.

Vielleicht ist auf diese Weise die BMW-Limousine E 3, die 1968 mit dem 2500 vorgestellte neue große Reihe von BMW zur emotionalen Basis der „Wundercar-Collection“ von Dr. Christian Zschocke geworden. Jedenfalls fährt er nicht nur alltäglich seine 3.0 S-Limousine, sondern er hat die Reihe auch zum Gegenstand seines Kunst- und Emotionswerks gemacht, das sich auf fünf Säulen den Erlebniswelten ART, ELEGANCE, LEISURE, RACING und SPORT widmet. Zschocke sieht sich dabei als kreativer Mentor, der für die Verwirklichung seiner Ideen im Projekt die besten Experten ihrer Fachrichtungen vereint und so Exponate schafft, die einerseits perfekt restaurierte technische Grundlagen haben, andererseits aber wertige Basis für die emotionale Interpretation sind.

Die Emotion ART nimmt die bei BMW in München erfundenen Art-Cars auf, die von namhaften Künstlern manchmal ad hoc gestaltet werden. Der E3 2500 von Christian Zschocke zeigt im Design von NN die Lebenswelt der Comic-Figur Pink Panther, die eingangs der 70er Jahre für einen ganz neuen Weg von easy-living und mutigen Aufbruch stand. Nie gab es kreativere Autos als ab 1969... Kein geringerer als der Erfinder der Design-Lackierungen Walter Maurer setzte das Kunstwerk um, natürlich handlackiert, nicht foliert. Seitdem steht der E3 „New Horizon“ von Christian Zschocke für den Aufbruch in die heutige Zeit. (www.e3-wundercar.com) ELEGANCE ist das Lieblingsprojekt – denn der BMW E3 2800 „California“ ist ein fahrbereites Vollcabriolet mit nur

zwei Türen, dessen Design und Umbau so professionell erfolgten, dass es ein würdiger Nachfolger des BMW 503 sein könnte. „California“ ist die Interpretation eines klassischen Cabriolets ohne Verdeck (daher „California“)



Portrait: Paul Bracq von gemalt von Alice Bracq

mit vier Sitzen und nur zwei Türen nach Art einer „Barchetta“, das die Eleganz des Designs hervorhebt und die Passagiere Elemente und Physik intensiv erleben lässt. Das Wort LEISURE meint in etwa „entspannte Freizeit“, weitaus qualifizierter als „chillen“, denn es steht für die Neutinterpretation des sportlichen Freizeitkombis nach Art eines Shooting-Brake. Dieser E3 2800 ist in der Projektphase, ausgestellt ist ein 1:1-Rendering des geplanten „Hommage E3 ed. Paul Bracq“, den der langjährige BMW-Designer Paul Bracq nach Ideen von Christian Zschocke entworfen hat. Der Designer wird am Sonntag via Internet live aus Bordeaux zur „Wundercar-Exhibition“ im Schlosspark zugeschaltet.

Ein Sondermodell RACING liegt auf der Hand, denn BMW ist die Tourenwagenmarke per se. Also entstand aus einem E3 2800 in klassischem Orange ein Racer, wie ein FIA-Gr. 1-Renntourenwagen auf Basis des E3 ausgesehen hätte – reduziert auf die Essentials, klassisch getunt, ausgestattet mit dem 5-Gang-Renngetriebe, Sperrdifferential und allen sonstigen zeitgenössischen Sport- und Safety-Accessoires. Der Kreis der fünf Emotionen schließt sich mit dem BMW E3 3.0 S „Inka“, der die Emotion SPORT im Alltag erlebbar macht. Die leistungsfähige Oberklasse-Limousine symbolisiert Sportlichkeit und den in den 70er von BMW geprägten Begriff der Freude am Fahren. Die Fahrleistungen übertrafen die des Wettbewerbs und verbanden souveräne Sportlichkeit mit gediegener Eleganz. Inka (daher die Bezeichnung), war eine der beliebtesten BMW Farben.

Spätestens jetzt versteht man, dass die „Wundercar-Collection“ mehr ist, als eine Autosammlung: sie weckt Emotionen und Erinnerungen, die fast in jedem von uns stecken auf eine Weise, die Vergnügen und Begeisterung vermittelt. Wie sagte einst Jaguar-Gründer William Lyons: „Keine menschliche Schöpfung wird einem Lebewesen je so nahekommen, wie das Auto.“ Die Weltpremiere der Wundercar-Collection in Schwetzingen weckt Emotionen, die den meisten von uns sehr vertraut sind.



ELEGANCE: BMW E3 2800 „California“



RACING: BMW E3 2800 „Gr. 1“



LEISURE: BMW E3 2800 Hommage à Paul Bracq



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 17. Classic-Gala Schwetzingen vom 3. - 5. September 2021 am SIGMALiner oder bei SIGMA direkt.

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



Bugatti T 57466 Aravis-Style

Bei diesem Fahrzeug (T57 466) handelt es sich um eines der interessantesten aus der Bugatti T 57-Baureihe. Es war das erste T57-Fahrzeug mit Kompressor überhaupt, welches das Bugattiwerk ausgeliefert hat. Zudem ist bereits die Geschichte um den Werdegang dieses Fahrzeuges beim Erstbesitzer interessant, da er es als „rolling chassis“ geliefert bekam und sich nach eigenen Wünschen

eine Cabriolet-Karosserie anfertigen ließ. Dies kam nicht von ungefähr, denn Jean Baylet war ohnehin ein großer Bewunderer der Marke Bugatti und erweiterte seine Flotte aus dem Hause Molsheim mit dem Cabriolet nun auf 3 Fahrzeuge. Zu seiner Person ist noch zu erwähnen, dass er damals mit gerade einmal 26 Jahren der jüngste Oberbürgermeister in ganz Frankreich war. Nach den Wirren des 2. Weltkrieges erwarb Bill Harrah aus Reno / Nevada das Cabriolet für sein berühmtes Museum. Nach dessen Tode wurden jedoch alle Fahrzeuge aus dieser Sammlung versteigert. Der Höchstbietende für das Bugatti T57 Cabriolet kam damals aus England. Schließlich erwarb das Museum AUTOVISION in Altlußheim das inzwischen desolate Fahrzeug von einem englischen Besitzer, um es wieder fahrbereit und in originalen Zustand zu bringen.

Foto & Text: Horst Schultz / Museum Autovision

Werbung

Zukunft gestalten, nachhaltig investieren.

Mit Heidelberg Nachhaltigkeit Globale Aktien.

Investieren schafft Zukunft.

Lassen Sie sich jetzt beraten.

DekaBank Deutsche Girozentrale. Allein verbindliche Grundlage für den Erwerb von Deka Investmentfonds sind die jeweiligen wesentlichen Anlegerinformationen, die jeweiligen Verkaufsprospekte und die jeweiligen Berichte, die Sie in deutscher Sprache bei Ihrer Sparkasse oder der DekaBank Deutsche Girozentrale, 60629 Frankfurt und unter www.deka.de erhalten. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte in deutscher Sprache inklusive weiterer Informationen zu Instrumenten der kollektiven Rechtsdurchsetzung erhalten Sie auf <https://www.deka.de/privatkunden/kontakt/kundenbeschwerdemanagement>. Die Verwaltungsgesellschaft des Investmentfonds kann jederzeit beschließen den Vertrieb zu widerrufen.

Finanzgruppe



AMG Klassiker im Schlossgarten

Der AMG Owners Club

Der AMG Owners Club ist ein Verein und damit privat und unabhängig. Der AMG Owners Club ist der einzige weltweit und offiziell durch die Mercedes-AMG GmbH anerkannte Markenclub. Die Mitglieder und Forumsgäste (überwiegend aus Deutschland, der Schweiz und dem mittleren Osten) bilden diese exklusive Vereinigung von AMG-Enthusiasten und begleiten eine Vielzahl von Veranstaltungen und regionalen Treffen wie Ausfahrten, Stammtische, technische Treffen für gezielte Wartung oder Wissensvermittlung, Fahrsicherheits-Trainings, Racetracks, all dies vereint mit kulinarischen Genüssen und der Vertiefung der Freundschaften. Wir sammeln baureihen-orientiert alle Informationen rund um AMG.

Was zeichnet die Mitgliedschaft im AMG Owners Club besonders aus?

Die Freude am AMG-Fahren soll klassenlos sein! Besonders wichtig ist uns die Unterstützung und Info-Vermittlung an die Clubfreunde bei technischen, rechtlichen und allgemeinen Fragen rund um AMG, aber auch bei vielen anderen Themen, die unsere Mitglieder und Forumsgäste bewegen. Dazu gibt es



Mercedes-Benz Brabus 6.5 (1994), 1 von 1 Brabus auf Basis des E60 AMG, Clubfahrzeug aus Kuwait

unser Forum mit einem öffentlichen Teil und einem clubinternen Teil. Das ehrenamtliche Clubmanagement wird in seiner unbezahlten Tätigkeit für den Club durch ein engagiertes Team von Mitgliedern unterstützt, welches Clubevents und exklusive Infoveranstaltungen organisiert. Wir danken hier auch allen Partnern, die viel Zeit, Arbeit und Engagement in Events für den Club investieren.

Wie kann ich Club-Mitglied werden?

Der bequeme Einstieg in die Welt des AMG Owners Clubs e. V. erfolgt am einfachsten als Forumsgast in unserem öffentlichen Forumsbereich. Auf dieser Ebene sind nicht nur ständig allgemeine Informationen und Neuigkeiten rund um AMG verfügbar, sondern man kann auch mit der fundierten Beantwortung individueller Fragen rund um den Betrieb eines AMG rechnen. Die Durchführung von Treffen und Veranstaltungen findet im internen Forum auf Member-Ebene statt, wo es auch weitere exklusive Informationen gibt. Club-Mitglieder erhalten nach Aufnahme jährlich einen edel illustrierten Jahreskalender und zweimal jährlich ein hochwertiges Club-Magazin und umfassenden Zugriff auf das (sich im Neubau befindliche) Baureihenforum.

Schauen Sie einfach mal rein unter:

www.amg-owners-club.org

Wir freuen uns!

NOW OPEN! MOTORWORLD München



Dr. Jens Thiemer
SVP Customer & Brand BMW



Gordon Wagener
Chief Design Officer
Daimler Group



Sabine Kehm
The MS Office



Charles Gordon-Lennox
11. Duke of Richmond



Leopold Prinz von Bayern
Rennfahrer



Hans Herrmann
Rennfahrer



Manfred Boschatzke
Direktor Marke & Sponsoring
Allianz Deutschland AG



Frank Marrenbach
CEO, Managing Director
Althoff Collection



Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Wirtschaftsmanager



Horacio Pagani
Gründer
Pagani Automobili



Walter Röhl
Rennfahrer



Ralf Moeller
Schauspieler



Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck
Rennfahrer



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



Zak Brown
CEO McLaren Racing



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!“



Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group



Dr. Christoph Walther
Unternehmer und Präsident
Drivers & Business
Club Munich



Rainer Dörr
Geschäftsführer und
Eigentümer Dörr Group



Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes
der Automobilindustrie



Christof R. Sage
Society Fotograf
Herausgeber Sage Magazin



Prof. Dr. Mario Theissen
Senior Vice President FIVA
ADAC Klassik Referent
ehem. Motorsportdirektor BMW

Be the **MOTOR**
change the **WORLD**





Grußwort 6. ECOMobil Gala Schwetzingen

„Zukunft trifft Classic – nachhaltige Mobilität erfahren“. Unter diesem Motto wird bereits zum sechsten Mal diese tolle Veranstaltung, rund um das Thema Elektromobilität, eröffnet. Insbesondere das letzte Jahr hat uns gezeigt, was online alles möglich ist. Video-Konferenzen können aber live-Veranstaltungen, wie die ECOMobil-Gala nicht ersetzen. Denn das Thema Elektromobilität lebt davon gespürt und „erfahren“ zu werden.

Durch die Pandemie haben Menschen erlebt, was es heißt, die eigenen Verhaltensweisen anpassen zu müssen. Dies hat sich insbesondere auch im Mobilitätsverhalten gezeigt. Viele Menschen haben das Fahrrad

genutzt, sind zu Fuß gegangen und haben sich auch aufgrund der Klimakrise vermehrt Gedanken darüber gemacht, in welcher Welt sie zukünftig leben möchten. Ich bin davon überzeugt, dass die meisten Menschen zu dem Schluss gekommen sind, dass sie in einer Welt leben möchten, in der sie viel mehr auf unsere Umwelt achten und das Klima schützen wollen.

Dies hat letztendlich auch die Wahl der Antriebsform bei Pkws beeinflusst. Die Neuzulassungszahlen für E-Autos waren und sind so hoch wie nie. Auch wir als Verkehrsministerium spüren das. In 2020 hatten wir so viele Anträge für E-Fahrzeuge, wie in den vergangenen drei Jahren zusammen. Dies zeigt, dass E-Mobilität nicht nur akzeptiert und toleriert wird, sondern sich vor allem im Pkw-Bereich hin zum neuen Status Quo entwickelt.

Die Landesregierung tut ihr Bestes, damit dies auch so eintreten wird. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur, vernetzte Mobilität, vermehrte Konzeptionierung von Quartieren und deren Anpassung an sich verändernde Mobilitätsanforderungen sind nur ein paar der Bausteine, die wir im neuen Koalitionsvertrag festgehalten haben und die die Weichen für eine erfolgreiche Gegenwart und Zukunft stellen.

Bei aller Euphorie und Notwendigkeit für die Elektrifizierung von Fahrzeugen dürfen wir aber nicht außer Acht lassen, dass das Auto nicht zum zentralen und alleinigen Fortbewegungsmittel wird. Wir brauchen eine Antriebs- und Mobilitätswende. Wir tun daher alles dafür, dass der öffentliche Verkehr massiv an Bedeutung gewinnt. Nur so können wir erreichen, dass Städte und Quartiere nicht mehr Pkw-zentriert errichtet und erweitert werden.

Ich bin froh, dass Veranstaltungen, wie die ECOMobil-Gala, weiterhin bestehen und Jahr für Jahr mehr interessierte Bürgerinnen und Bürger anziehen. Dadurch sind wieder eine große Aufmerksamkeit und ein wichtiger Impuls für die nachhaltige Mobilität vorprogrammiert.

Die 6. ECOMobil-Gala Schwetzingen eröffnet wieder die Möglichkeit verschiedene Konzepte direkt zu vergleichen und erleben zu können. Der Vergleich zwischen den verschiedenen Modellen und Konzepten wird open-air mit dem notwendigen Abstand möglich sein.

Im letzten Jahr zeigte sich, dass das Hygiene-Konzept der Veranstaltung funktioniert und für die Besucher risikofrei ist. Der Besuch der Veranstaltung vermeidet außerdem vermehrte Fahrten, z. B. zu verschiedenen Autohäusern. Wir werden wieder den breiten Mix nach-

haltiger Mobilität vor Ort haben: Elektro-, Wasserstoff- und Hybridautomobile von Toyota, Mercedes-Benz, Peugeot, Citroen, Elektro-Taxen und Elektro-LKW der Marke LEVC sowie ein Elektro-Kleinstfahrzeug von Artega (Elektro Isetta), E-Bikes und E-Roller, Fahrräder und nachhaltige Gewerbe-/Industriefahrzeuge.

Mobilitätslösungen des öffentlichen Nahverkehrs (VRN) und der Energiezulieferer (MVV) ergänzen dieses Produktportfolio. Es wird daneben gezeigt, wie klassische Automobile auf Elektromotoren umgerüstet werden können. Zudem werden wieder Vereine, Organisationen und Dienstleister aus der Praxis berichten und Tipps zum Umstieg geben.

Ein Klimastammtisch der Stabsstelle Klimaschutz, Energie und Umwelt der Stadt Schwetzingen bietet wieder ein Bürgerforum für Diskussionen und einen gemeinsamen Austausch.

Ich freue mich, wieder die Schirmherrschaft für diese Veranstaltung inne zu haben und wünsche allen Besucherinnen und Besuchern viel Freude bei der „ECOMobil-Gala Schwetzingen“.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann Mdl



Wir begeistern
mit Energie.



Wo ist meine Ladesäule?

Genau hier – bei MVV!

MIT FOTO-BOX
UND GEWINNSPIEL



www.mvv.de/ladestation



Zukunft im Rad der Zeit

Auch 2021 findet die Schau der Zukunftsmobilität ECOMobil-Gala gemeinsam mit Classic-Gala Schwetzingen im Schlosspark von Schwetzingen statt. ECOMobil-Gala Schwetzingen ist seit 2011 das Forum für die verschiedenen nachhaltigen Mobilitätskonzepte. Die Ausstellung steht wieder unter der Schirmherrschaft von Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg.

Die verschiedenen Antriebssysteme sind noch zu wenig im Bewusstsein angekommen. Die meisten fragen bei E-Mobilität nur nach der Reichweite, bei Wasserstoff nach dem Tankstellennetz und Hybridfahrzeugen nach der Steckdose. Dabei hat sich die Vielfalt der Fahrzeuge in den letzten 10 Jahren vervielfacht - wie etwa das Thema E-Biking, das damals noch in den Kinderschuhen steckte. Was also wählen, welchen Antrieb bevorzugen, wie die eigene Mobilität auch mit Hilfe öffentlicher Verkehrsmittel optimieren?

Bereits seit 2011 bietet ECOMobil-Gala Schwetzingen hierzu das Forum, das breite Spektrum der nachhaltigen und innovativen Mobilität erfahrbar zu machen. Mehr als 15 qualifizierte Aussteller präsentieren ihre Angebote mit 2, 3 und 4 Rädern und informieren über Mobilitätskonzepte, während Vereine und Institutionen aus der Praxis berichten und Tipps zum Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität geben.

Die wichtigsten Mobilitätskonzepte sind:

E-Mobilität, schon seit 1880 en vogue, mit aufladbaren Batterien, wie etwa beim 1991 präsentierten Hotzenblitz, dem ersten Serien Elektroauto Deutschlands, mit einer Technologie, die dank neuer Batterien jetzt in vielen Fahrzeugen ein Come-Back feiert.

Hybrid-Fahrzeuge, bei denen ein Motor die elektrische Energie erzeugt und die Batterien nachlädt (wie etwa Toyota Prius) oder

- plug-in-hybrids, die zusätzlich einen Ladestecker haben, um die Batterien mit externer Energie zu laden
- Wasserstoff-Technologie, als Verbrenner von Wasserstoff oder als als fuel-cell (Brennstoffzellen)-Fahrzeuge, die den Wasserstoff an Bord erzeugen, der entweder für den Motor oder das Erzeugen von Betriebsstrom verwendet wird.

ECOMobil-Gala präsentiert Neuheiten, wie den Mercedes-Benz EQA, den elektrischen Citroen DS 3 Crossback e-tense, oder für den stadtnahen Raum die Elektro-Kleinwagen Peugeot e-208 und Elaris Pio.



E Drive (Elektroantriebsstrang/4MATIC), EQA



EQA, E Drive Antriebsmodul vorne

EnBW

Wir laden Deutschland

Willkommen im
EnBW HyperNetz.

enbw.com/WirLadenDeutschland





Toyota Mirai II Schnittmodell



Toyota Mirai II – 650 km Reichweite mit Wasserstoff betriebener Brennstoffzelle

Erprobte Hybrid-Technik bietet Toyota mit dem Kompakt-Geländewagen RAV4 Plug-In, der zu Hause an der Steckdose nachgeladen werden kann und im Fahrbetrieb automatisch zwischen Elektro- und Motorantrieb umschaltet.

Nicht neu, aber brennend heiß diskutiert wird die Brennstoffzellen-Technologie, wie sie der futuristische Toyota Mirai 1 und 2 in alltagstauglicher Form bietet. Hier erzeugt das Auto seinen Wasserstoff selbst und fährt damit nahezu CO₂-neutral.

Für gewerbliche Fahrten wird nachhaltige Mobilität immer wichtiger, wenn man mit den Fahrzeugen bis in die Zentren vordringen will, wie dies etwa mit dem Elektro-Taxi LEVC TX und dem Klein-LKW „VN5“ möglich ist. Dass der TX dabei auch noch dem klassischen London-Taxi ähnlich ist, macht ihn bei seinen Kunden sympathisch.

Traditionell gehören zu ECOMobil-Gala auch E-bikes, Fahrräder und E-Scooter, hinzu kommen die Fahrradleihsysteme von VRNnextbike, die den Kauf eines eigenen Rades unnötig machen. Wo immer die neue Mobilität funktionieren soll, gehören Infrastrukturelle Partner, Anbieter von Ladeeinrichtungen und Firmen wie die MVV Energie AG, oder Solarlösungen von blueoak dazu.

Vereine, wie EVRN und Electrify BW, berichten aus der Praxis und geben Tipps zum Umstieg.

Am Freitag, 3. September, findet um 17 Uhr ein Klimastammtisch der mit Vortrag des bekannten Wissenschaftlers Prof. Dr. Maximilian Fichtner statt, u.a. Direktor am Helmholtz Institut Ulm für Elektrochemische Energiespeicherung (HIU).



Bildnachweise: Seite 42 und 43
Mercedes-Benz AG
Seite 44
Toyota Deutschland GmbH

EQA

DAS IST FÜR EINE NEUE GENERATION.

Design, das auf den ersten Blick elektrisiert: Der EQA überzeugt mit einer progressiven Linienführung – hier und heute. Entdecke den ersten vollelektrischen Mercedes-Benz im Kompaktwagensegment. Den neuen EQA.

Auch auf der ECOMobil-Gala



EQA 250: Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km.¹

¹Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

Anbieter: Mercedes-Benz AG, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart

Partner vor Ort: Niederlassung Mannheim-Heidelberg-Landau

Mannheim, Gottlieb-Daimler-Str. 11-17, Telefon 0621 453-804, www.mercedes-benz-mannheim.de
Heidelberg/Rohrbach-Süd, Haberstr. 26, Telefon 06221 340-0, www.mercedes-benz-heidelberg.de
Landau, Am Schänzle 1, Telefon 06341 970-0, www.mercedes-benz-landau.de



Gedankenblitz aus dem Hotzenwald

Kaum zu glauben, aber der pffiffige Namen des Hotzenblitz stammt vom Hotzenwald, einer Region bei Ibach im Schwarzwald zwischen Freiburg und Waldshut, in der das elektrische Leichtmobil als Gedankenblitz von einem Team um den Elektromeister Thomas Albiez mit Kunststoff-Karosserie entwickelt wurde.

Es dauerte nur 19 Monate, bis das richtungsweisende Leichtmobil fertig war. Es hatte einen in der Schweiz entwickelten Gitterrohr-Rahmen aus Aluminium, in dessen Boden die gekapselten Batterien untergebracht waren. Das sorgte für ein hervorragendes Fahrverhalten, und die Karosserie aus Kunststoff bot gleichzeitig vorbildliche Sicherheit. Der Drehstrom-Asynchron-Elektromotor hatte eine Nennleistung von 12 kW (16 PS) und beschleunigte den Wagen in 5,8 Sekunden auf 60 km/h - der Hotzenblitz war also ein dynamisches Regionalfahrzeug. Die Blei-Gel-Batterien wogen 350 kg und lieferten mit 10 kWh eine Antriebsspannung von 168 Volt, man konnte damit bis zu 100 km/h fahren und der 830 kg schwere Hotzenblitz hatte eine Reichweite von etwa 70 km. Genug für den Alltag, denn deutsche Autofahrer fahren im Schnitt täglich nur 38 km weit...

Begeistert beteiligten sich die Inhaber der Schokoladenfabrik Ritter zwar ab Juli 1990 an der Finanzierung, doch die Vorbereitung der Serienfertigung geriet extrem teuer. Deshalb begann diese Serienfertigung bei den Suhler-Fahrzeugwerken in Thüringen erst 1993 und im September stand der Hotzen-

blitz als viel beachtetes Leichtmobil sogar auf der IAA. Dort entdeckte ihn der Kurator von Classic-Gala Schwetzingen, Hans Hedtke, zu dieser Zeit Volvo-Händler, und beschloss, den Vertrieb des Hotzenblitz in Rhein-Main zu übernehmen. Doch es kam wie so oft: viel positives Gerede, viele wichtige Bekundungen, aber zu wenig Kunden, die schließlich tatsächlich 32.000.- bis 54.000 DM in die Hand nahmen, um elektrisch in die Zukunft zu fahren. Die Tengelmänn-Gruppe prüfte ebenfalls, sich im Vertrieb zu engagieren - der weiße Tengelmänn-Prototyp wird im Schlosspark neben dem roten Serienmodell an die Geschichte des ersten Elektro-Leichtmobils erinnern. So entstanden bis Juni 1996 nur 140 Exemplare des pffiffigen Elektrowagens, der, wie man heute weiß, als Gedankenblitz aus dem Hotzenwald seiner Zeit einfach zu weit voraus war.

Text: Johannes Hübner



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



Turnier der Turniere

Beim vierten Auftritt der Alt-Ford-Freunde stehen die Kombiwagen von Ford im Mittelpunkt, die meist Turnier genannt wurden. Nachdem im Jahr 2018 in der „Taunusstraße“ ein bunter Reigen der Taunusmodelle aus deutscher Produktion gezeigt und im Jahr 2019 in der „Henry Ford Allee“ die Motorsportgeschichte von Ford spannend beleuchtet wurde, wollen die Alt-Ford-Freunde unter der Federführung des Regionalverbandes Mittelhessen diesmal die Lastesel der Kölner Marke zeigen.

Wie bei vielen Marken wurden Kombiwagen anfangs meist bei Kleinserien-Karosseriebauern wie etwa Migö, Buhne, Deutsch oder auch Karmann und Authenrieth gebaut, denen teilmontierte Buckeltaunus oder auch Ford mit Weltkugel geliefert wurden. Der Begriff Turnier erschien 1960 mit dem revolutionären 17m mit der Linie der Vernunft, der die Rückleuchten erstmals sicherheitsbewusst an der oberen Dachkante hatte. Auch objektiv waren die großen Ford Kombis ab 1960 eleganter als die Wettbewerber und Firmen wie Mercedes oder BMW boten offiziell überhaupt keine Handwerkerautos an. Während die kleinen Kombis von 12m und 15 m sich zum Taunus mauserten, war der P5 schon ab 1964 der Star unter den Turnieren. In die richtige Lücke zielte der Ford Taunus, dessen Kombiversionen als Nachfolger von 12m und 17m Verkaufshits wurden, doch der Granada wird zum Stückzahl-Meister, am Schluss sogar als Edelkombi „Chasseur“, bevor Sierra und Scorpio ab 1982 die nächste Design-Revolution einleiteten. Auch wenn der Begriff Turnier heute eingemottet ist, das Ford-Angebot an nützlichen Alltagsbegleitern für alle Bedingungen ist größer denn je.

Bildnachweis: gelber Escort Turnier
The Ford Motor Company, sowie Teilnehmer

AUSSEN SAUBER.



INNEN SICHER.

-  Trennwand zwischen Passagieren und Fahrer mit digitaler Gegensprechanlage
-  Separate Klimaanlage für Passagiere und Fahrer
-  Kontaktloses Bezahlen
-  Großer Fahrgastraum
-  Komplette Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität
-  Emissionsfreier Betrieb möglich

TX – Das Elektrische Shuttle mit Benzin-Range-Extender

Das weltweit einzige speziell als Taxi entwickelte Fahrzeug mit einem einzigartigen Wendekreis von 8,45 m und einer Gesamtreichweite von 485 km.

Mehr erfahren auf de.levc.com

Kraftstoffverbrauch 0,9l/100km
Stromverbrauch 23,4kWh/100 km
CO₂ Emission 19g/km
Jeweils im kombinierten Testzyklus gem. WLTP
Information über Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch i.S.d. Pkw-EnVKV: de.levc.com/umwelt



Flossen & Feinschitt

In den 60er und 70er Jahren gab es bei Mercedes geradezu ein Feuerwerk neuer Modelle - dementsprechend vielfältig sind die Jubiläen. Die Mercedes-Benz-IG präsentiert deshalb seit Jahren wohl ausgewählte Fahrzeuge als Sonderschau und im Jahr 2021 sind es gleich drei wichtige Themen.

Geradezu alles Neu machte Mercedes im Jahr 1961: vor 60 Jahren erschien sowohl der Mercedes 190 mit den Heckflossen, als auch das Coupé und das Cabriolet W111 zur 1959 ins Programm genommenen Limousine 220 bis 300SE.

Der Mercedes 190 folgte noch ganz dem amerikanischen Trend der Heckflossen, obwohl sie in den USA bereits 1960 schon wieder verschwanden. Aber Mercedes nannte diesen hinteren Abschluß ja „Peilkanten“, die das Rückwärts-Einparken wirksam unterstützten.

Doch als es um die Entwicklung des W111 Coupés ging, entwarfen die Stilisten unter Leitung des Franzosen Paul Bracq ein Coupé mit einem abgerundeten Heckabschluss, den sie zu recht für zeitloser hielten. Im Vergleich wirken beide Versionen sehr unterschiedlich und dank der MB-I.G. kann man in Schwetzingen ein 300 SE Coupé bewundern, das mit den Heckflossen samt größeren Rückleuchten ausgerüstet ist.

Mit fast 70.000 verkauften Mercedes 190 bis 1963 eroberte Mercedes den Kundenstamm der Opel Rekord und Borgward Isabella-Kunden, die alsbald nach mehr Leistung verlangten. Dem entsprach Mercedes 1965 einerseits mit dem neuen 200, andererseits mit dem 6-Zylinder 230, dessen 105 PS aber deutlich Distanz zum stärker verchromten 220 S mit 115 PS hielten. Sogar die Taxifahrer profitierten vom neuen Mercedes 200: nach mehr als 225.000 verkauften Mercedes 190 D fanden sich im 200D genau fünf PS mehr, als beim Vorgänger. So kam's, dass kleine Heckflosse allgemein gleich Taxi gesehen wurde.

Das Mercedes W111 Coupé folgte 1965 ebenfalls den Leistungswünschen der Kunden: aus dem 220 SE wurde durch Aufbohren der Zylinder der 250 SE mit nun 150 PS, der aber nur bis Ende 1967 im Programm blieb, denn auf der IAA 1967 konnte man schon den kommenden 280 SE mit dem neuen OHC-Motor bewundern. Folglich sind das Coupé des Mercedes 250 SE mit 5259 Exemplaren und das dazugehörige Cabriolet mit nur 945 Stück besonders seltene Vertreter dieser Baureihe.

Dass aus dem 280 SE in Nachfolge für den 300 SE ab 1970 die Coupés und Cabriolets mit dem 3,5-Liter V-8-Motor wurden, weiß fast jeder - die 200 PS starken 200 km/h Klassiker sind heute die begehrtesten Vertreter der ganzen Baureihe. Der 3,5-Liter bildet im Mercedes 350 SLC auch die Klammer über das fehlende Coupé des W116 zur Nachfolge-Baureihe W126, für die es ab 1981 endlich wieder ein „S-Klasse Coupé“ gab. Die von Bruno Sacco entworfene Karosserie verbindet zeitlose Eleganz mit höchster Sicherheitstechnik. Deshalb wurde werksseitig zu diesem Modell auch kein Cabriolet angeboten - zu stark waren die Nachwirkungen der Überrollbügel-Zeit, als dass man sich auf ein pfostenloses „Open-Air“ eingelassen hätte, zumal der neue Cabrio-Boom, den ab 1990 der Mazda MX 5 auslöste, noch fast 10 Jahre auf sich warten ließ.

Dies alles verbindet die Sonderschau der MB-I.G. wieder durch Präsentation ausgesuchter Exponate - ein Muss für Mercedes-Fans, das wieder einmalig bleiben wird.

Bildrechte: W110/C126 Mercedes-Benz AG, W111 Georg Kludsky, Text: Johannes Hübner



Mercedes-Benz 190c/190Dc (W110)



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 (W111)



Mercedes-Benz 560 SEC (C126)



„Vorbeigehen ist keine Kunst!“

Die Galerie im Südflügel erwartet Sie!

Unter dem Motto „Vorbeigehen ist keine Kunst“ präsentiert die Classic Gala im Südflügel des Schlosses auch in diesem Jahr wieder automobile Fotografie, Grafik, Skulpturen, Dioramen, Design und Malerei mit Bezug zum Automobil.

Hochkarätig und international besetzt, spannt die Ausstellung einen Bogen verschiedener Ansätze künstlerischer Auseinandersetzung mit dem Thema, von realistisch bis abstrahiert, von monochrom bis farbenprächtig, von „Ausschnitt“ bis „Totale“. Allen Künstlern gemein ist die unbedingte Leidenschaft zum -vornehmlich klassischen- Automobil. Kuratiert wird die Schau von C.A.R. Curd Achim Reich, der auch in diesem Jahr wieder einige seiner – zum Teil sehr großformatigen – Bilder zeigt. Reich beschäftigt sich mit der Geschichte des behandelten Autos, der Historie, der Beziehung zu seinem Besitzer und seinen Erlebnissen. Und so behauptet C.A.R. sogar, er „male keine Autos“, sondern Geschichte!

Fast schon hyperrealistisch sind die Werke von Mauricio Franco-Luque und erinnern an die großen Photorealisten des Amerika der 60er Jahre. Aus Schweden ist Mikael Egberg bei uns. Bekannt

ist er als Designer der „Koenigsegg“ Hypersportwagen. Hier zeigt er uns seine künstlerische Seite als Maler. Sehenswert!

Photoarbeiten und solche, die digital oder graphisch bearbeitet wurden zeigen Uli Bennert, Bernd Michalak und Jürgen Schimdt-Lohmann. Von dramatischen Rennszenarien über spannungsreiche Detailaufnahmen bis hin zu Arrangements von Modellautos bieten sie dem Betrachter viel Augenzucker!

Dioramen, also modelgewordene Szenarien automobilier Leidenschaften, und diese in höchst künstlerischer und präziser MachART werden gezeigt von „Rudiorama“ Rudi Gunkel. Seine Garagenszenen lassen uns träumen, vielleicht auch einmal...nun, schauen Sie selbst!

Und last, but not least haben wir hohen Besuch aus „bella Italia“: Künstler und Designer Stefano Notargiacomo aus Rom, in der Automobil- wie auch der Designpresse vielbeachtet, stellt einige seiner Skulpturen und Lichtobjekte vor, die er unter Verwendung von Autoteilen herstellt. Er ist es auch, von dem die diesjährige Trophäe „Best of show“ geschaffen wurde.

Die Künstler sind anwesend und freuen sich nicht nur über Ihren Besuch, sondern beantworten auch gern Fragen zu ihren Werken, oder vielleicht einem, das in Ihrem Auftrag entstehen kann! „Vorbeigehen ist keine Kunst!“ - eintauchen, erleben und erspüren schon!

Hineingehen, schauen, sich inspirieren lassen. Das ist Kunst!

Viel Freude in unserer Galerie!



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



Fahrzeugkatalog Classic-Gala 2021



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 18/35 Doppelphaeton
D 1909

Schon sehr früh baute Adler auch Luxuswagen auf Bestellung: dieser 18/35 des ASC/Hessen hat eine Karosserie von Stemmler aus Neuss, die man im Sommer durch Abnehmen des Dachs zu einem offenen Tourenwagen umbauen kann.

4-Zyl. SV, 4584 ccm, 1390 kg, 35 PS bei 1700/min, 4-Gang, 65 km/h, 1908-09, ca. 100 Stück



Adler Trumpf Cabriolet
D 1932

Mit dem Trumpf trat man gegen Mercedes 170, Wanderer, Opel, aber auch Röhre an - der Adler war solide und als Cabriolet 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 Touring
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. Dieser gehört dem gehbehinderten Rennfahrer Egon Taucher.

6-Zyl. DOHC mit 2443 ccm, 820 kg, 120 PS bei 4750/min, 4-Gang, 195km/h, ca. 25 Stück



AC Ace Roadster
GB 1951

Den ACE Ace gab es als AC-Bristol mit dem früheren BMW-328-Motor und mit einem eigenen 6-Zylinder. Beide haben den leichten Gitterrahmen von John Tojero, der später sogar für die AC Cobra taugte.

R-4-Zyl. OHV, 1991 ccm, 815 kg, 85PS bei 4500/min, 4-Gang, 170 km/h, 226 Stück bis 1963



Adler Primus Limousine
D1932

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 Romeo 6C 1750 GS Zagato
I 1928

Der 6C 1750 begründet die Reihe der Sport-Alfas mit Motor von Vittorio Jano und ist der erste Zagato-Entwurf in Serie. Er gewann mehrfach die Mille Miglia und seine Besitzer fahren damit erfolgreich die MM Storica.

R-6-Zyl. OHV, 1991 ccm, 85PS bei 4500/min, 4-Gang, 815 kg, 170 km/h, 226 Stück bis 1963



bei: CataWiki

ALFA Romeo 6C 2500 SS
Cabriolet Pininfarina, I 1949

Die Vorkriegs-Konstruktion von Vittorio Jano inspirierte auch den Designer Farina zu einer offenen Version des beliebten Alfa 6C 2500, dessen Sohn mit diesem Modell begann, als Pininfarina zu arbeiten.

6-Zyl. mit 2443 ccm, 1400 kg, 90 PS bei 4600/min, 4-Gang, 155 km/h, 1 von 63 Stk. Short Chassis



Schauen Sie sich doch mal wieder gemeinsam die Sterne an.

Das Mercedes-Benz Museum – über 135 Jahre Automobilgeschichte.
Weitere Informationen unter www.mercedes-benz.com/museum



Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.



**ALFA Romeo 6C 2500 SS
Villa d'Este, I 1950**

Das nach dem Concorso d'Eleganza am Comer See benannte Coupé des Alfa Romeo 6C gehört mit seinen großen Rädern zu den elegantesten Ponton-GT der Welt, gebaut von Touring in Mailand.

R-6-OHV, 2443 ccm, 1450 kg, 110 PS bei 4800/min, 4-Gang, 170 km/h, nur 32 Exemplare



**ALFA Romeo 1900 CSS
Touring Coupé, I 1954**

Der 1900 SS SuperSport war in seiner Motorsportversion mit 950 kg so leicht, dass er die 2-Liter in seiner Klasse schlug. Dieser gewann den FCA Italiano in 2018 und ist ein Star der Carrozzeria Touring in Mailand.

R-4-OHC, 1975 ccm, 950 kg, 5-Gang, 115 PS bei 5000/min, 190 km/h, Aluminium-Karosserie, ca. 600 Expl.



**Alpine Mille Miles A 106
Berlinette, F 1960**

Jean Rédélé gründete 1955 in Dieppe seine eigene Sportwagenmarke, die er nach dem Alpenpokal Alpine nannte. Der A106 mit Kunststoff-Karosserie hieß nach der Mille Miglia frz. Mille Miles.

R-4-OHV im Heck, 904 ccm, 550 kg, 65 PS bei 5000/min, 4-Gang, 165 km/h, ca. 120 Exemplare



**Alpine Renault A 108 Berlinette
F 1965**

Alpine betraute nach dem A106 den Italiener Giovanni Michelotti mit der Formgebung. Die leichten Kunststoff-Karosserien sahen dem A 110 schon sehr ähnlich und es gab sogar Cabriolets.

R-4-OHV im Heck, 904 ccm, 585 kg, 65 PS bei 5000/min, 4-Gang, 140 km/h, 165 Exemplare



**Audi 20/100 SS Typ Zwickau
D 1929**

Der Audi Zwickau wurde aus dem RTyp entwickelt und hatte als SS einen 8-Zyl. Lizenz Rickenbacker/USA und hydraulische Bremsen. Das Exponat diente bis 2000 bei der Steinkohle-Werksfeuerwehr Zwickau.

R-8 SV, 5130 ccm, 2100 kg, 100 PS bei 3000/min, 115km/h, 4-Gang no-back, 457 Expl. bis 1932



**Audi 20/100 Typ SS,
Gläser Cabriolet, GB 1930**

Stolz trägt der große Audi unter der 1 auf dem Kühler die 8 für den 5,1-Liter Reihen-8-Zylinder, der Audi unterhalb von Horch, aber oberhalb der meisten Mercedes plazierte. Das Getriebe hat eine no-back-Rückrollsperrung - perfekt restauriert!

R-8 OHV, 5130 ccm, 1800 kg, 115 km/h, 100 PS bei 2700/min, 3-Gang, 457 Expl. bis 1931. Gläser-Karosserie!



**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



bei: Carola Daimler

**Bentley Speed Six Tourer
GB 1929**

W.O. Bentley mochte angeblich keinen Kompressormotor und ließ also aus dem 6,5-Liter einen Speed Six für Sportzwecke bauen, der aber 300 kg schwerer war als der 4,5-Liter und deshalb kaum schneller, aber mit mehr Drehmoment.

R-6-Zyl. mit 6597 ccm, 2142 kg, 180 PS bei 3500/min, 4-Gang, 151 km/h, 182 Stück von 1929 - 30



**Bentley Derby 4,25 Litre Saloon
GB 1936**

Park Ward baute den Sports Saloon auf Basis des 4,25-Litre-Bentley aus der neuen Fabrik in Derby. Man wählt den jeweiligen Gang am Lenkrad vor, der beim Einkuppeln eingelegt wird.

R-6 OHV, 4152 ccm, 1800 kg, 150 km/h, 130 PS bei 3800/min, 4-Gang-pre-selector, ca. 1000 Expl. aller Art bis 1940



bei: Kautschuk-Klassik

**Bentley 4,25 Litre
Brougham deVille, GB 1938**

James Young schuf dieses Chauffeur-Coupe für die Earls Court-Motorshow 1938 auf dem Chassis eines typischen Derby-Bentley, das Einzelstück gilt heute als Star dieser Baureihe.

R-6-Zyl., OHV, 4257 ccm, 1700 kg, 130 PS bei 3800/min, 4-Gang-Vorwahl m. OD, 160 km/h, nur 2 Exempl.



**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



**Bentley S II Radford Countryman,
GB 1959**

Wer stilvoll unterwegs zur Bentley-Party einladen wollte, ließ bei Harold Radford eine Picknick-Ausführung einbauen, die Tische und Stühle ebenso wie Staufächer und Schubladen umfasst - alles versteckt unter dem höheren Heck.

V-8 OHV, 6230 ccm, 2150 kg, 175 PS bei 4500/min, Automatik, 180 km/h, 1932 St. bis 1962, ca. 5 Countryman

DER PERFEKTE SOUNDTRACK.



DIE ALFA ROMEO GIULIA GTAm IST ZURÜCK.
500 STÜCK, 397 KW (540 PS), 300 KM/H SPITZE, VON 0 AUF 100 IN 3,6".



Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach WLTP*: kombiniert 10,8; innerstädtisch 16,5; Stadtrand 11,8; Landstraße 9,3; Autobahn 9,4. CO₂-Emissionen (g/km): kombiniert 244. * Das realitätsnähere Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) hat das Prüfverfahren unter Bezugnahme auf den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ersetzt und wird auch zur Ermittlung der KFZ-Steuer herangezogen.



Bentley S 3 Saloon
GB 1964

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.

V-8 OHV, 6341 ccm, 2100 kg, 175 PS bei 4000/min, Automatik, 175 km/h, 1286 Expl. bis 1966



Bentsport Bentley La Sarthe
GB 1954 / 2020

Bentsport betreut und restauriert seit über 100 Jahren Bentley und Rolls Royce. Auf Kundenwunsch entsteht der Retro-GT „La Sarthe“ aus Aluminium auf dem Chassis des Bentley-R-Type mit moderner Technik und Klimaanlage.

R-6-Zyl. OHV, 4566 ccm, 1730 kg, 200 PS bei 4500/min, 4-Gang od. Automatik, 180 km/h, Preis 580.000 GBP



Benz 8/20 PS Doppel-Phaeton
D 1913

Der Benz 8/20 wurde als kleines Modell bis 1920 gebaut, ab 1914 gingen die meisten kriegsbedingt ans Heer. Sein Nachfolger wurde ab 1918 der kleine 6/18 PS mit 1570 ccm. Er hatte noch Holzräder.

4-Zyl., SV, 1950 ccm, 870 kg, Kardan, 22 PS bei 1800/min, 4-Gang-Kulisse, Hinterradbremse, 70 km/h



BMW AM4 Limousine
D 1928

Das Dixi Auto 1 (DA1) wurde in Eisenach als Lizenz des britischen Austin 7 gebaut. Es wurde zum AM4 weiterentwickelt, Auto München hieß das erste BMW-Auto, obwohl es in Eisenach gebaut wurde.

R-4-Zyl. SV vorn, 782 ccm, 650 kg, 20 PS bei 3500/min, 3-Gang, 80 km/h, 4.809 Stück von 1933 bis 34



BMW 327 Sport Cabriolet
D 1937

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-6-Zyl. OHV, 1971 ccm, 1100 kg, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 125 km/h, 1217 Stück bis 1939



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, mehr als 36.000 St. bis 1964



Bentley Continental III
Convertible, GB 1990

Der Continental III ist die Bentley-Version des Rolls Royce Corniche, mit mindestens 250 PS und den mitlackierten US-Stoßfängern. Der Bentley ist viel exklusiver als einer von 1226 RR Corniche.III.

V-8 OHV, 6750 ccm, 2430 kg, 250 PS bei 4000/min, 4-Gang-Automatik, 210 km/h, 289 Stück bis 1994



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



Benz 8/20 PS Tourer
D 1914

Der Benz 8/20 wurde als kleines Modell bis 1920 gebaut, ab 1914 gingen die meisten kriegsbedingt ans Heer. Sein Nachfolger wurde ab 1918 der kleine 6/18 PS mit 1570 ccm. Er hatte noch Holzräder und keine Vorderradbremmen.

4-Zyl., SV, 1950 ccm, 870 kg, Kardan, 22 PS bei 1800/min, 4-Gang-Kulisse, Hinterradbremse, 70 km/h



BMW 328 Cabriolet Vignale
D 1938

Bis jetzt völlig unbekannt baute Vignale auf Basis des BMW 328 ein Ponton-Cabriolet, das bis jetzt in einer spanischen Sammlung stand und nun von der Fa. Schrank restauriert wurde.

R-6-Zyl. OHV, 1971 ccm, 850 kg, 80 PS bei 4500/min, 4-Gang, 135 km/h, Einzelstück



BMW 503 Cabriolet
D 1958

Albrecht Graf Goertz schuf die zeitlos elegante Form des 503 als Coupé und Cabriolet gemeinsam mit dem Roadster 507. Das 503 Cabriolet wurde nur 139 mal gebaut. Siehe BMW E3 „California“

V-8-Zylinder, 3168ccm, 1430 kg, 150 PS bei 4800/min, 4-Gang, 190 km/h, nur 273 Stück bis 1959



BMW E3 2800 Gr. 1,
D 1969

So hätte ein FIA-Gr.1 Renntourenwagen auf Basis des E 3 ausgesehen - reduziert auf die Essentials, mit 5-Gang-Renngetriebe, Sperrdifferential und allen sonstigen zeitgenössischen Sport- und Safety-Accessoires.

R-6 OHV, M30, 2788 ccm, 210 km/h, 175 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1250 kg, 39.056 Stk., „Wundercar-Collection“



BMW E3 2800 California
D 1969

Interpretation eines klassischen Cabriolets ohne Verdeck (daher „California“) mit 4 Sitzen und nur 2 Türen nach Art einer Barchetta, das die Eleganz des Designs hervorhebt und die Passagiere Elemente und Physik intensiv erleben lässt.

R-6 OHV, M30, 2788 ccm, 1250 kg, 170 PS bei 6000/min, 5-Gang, 190 km/h, „Wundercar-Collection“



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 OHV, M30, 2985 ccm, 1420 kg, 200 PS bei 6000/min, 5-Gang, 205 km/h, 32.567 St., „Wundercar-Collection“



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



Borgward Isabella
Coupé-Cabriolet, D 1960

Neben dem viersitzigen Isabella-Cabriolet mit glatter Gürtellinie gab es auch das vom Coupé abgeleitete Cabriolet als TS mit 75 PS, bis 1959 auch mit großem Rhombus im Kühlergrill.

Reihen-4-Zylinder, 1493ccm, 1070 kg, 75 PS bei 5200/min, 4-Gang, 145 km/h, ca. 150 Stück



BMW E3 2500 New Horizon
D 1969

Der New Horizon nach Entwurf von Heiner Meyer lackiert von Walter Maurer transportiert den positiven Zeitgeist und die Aufbruchstimmung der End-60er Jahre in die heutige Zeit und ist Teil eines umfassenden Kunstprojekts.

R-6 OHV, M30, 2494 ccm, 1250 kg, 150 PS bei 6000/min, 4-Gang, 190 km/h, „Wundercar-Collection“



BMW 3.0 CSL
D 1972

1971, also vor 50 Jahren, zeigte BMW die Leichtbau-Version CSL des seit 1968 gebauten Coupés, das sich als ideale Basis für Motorsport erwies. Es gab ihn ab 1973 auch mit 3,2-Liter-Motor und Leitblechen, die ihn zum „Batmobil“ machten.

R-6 OHV, 2985 ccm, 1380 kg, 180 PS bei 6000/min, 5-Gang, 215 km/h, 1093 Expl. als CSL bis 1973



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



Borgward P100
D 1961

Borgward griff mit dem 6-Zylinder P100 den Mercedes 220S und Opel Kapitän an, bot Luftfederung, viel Platz, Leistung und auf Wunsch auch Automatik. Das restaurierte Exponat im Bestzustand ist zu verkaufen.

R-6-Zylinder, 2238ccm, 1235 kg, 100 PS bei 5100/min, 4-Gang, 160 km/h, 2587 Expl. von 1960 bis 61

Maßstab 1:18



CMC Mercedes SSK Trossi „Schwarzer Prinz“



M-225 CMC Mercedes SSK Trossi
„Schwarzer Prinz“, 1932



Brennabor 7/30 Ideal N Extra D 1932

Brennabor in Brandenburg hatte etwa den Ruf von Opel oder auch Röhr, also solide und innovativ. Der Ideal war eine ideale Familienlimousine unterhalb der Juwel

R-4 SV, 1640 ccm, 1250 kg, 30 PS bei 3200/min, 3-Gang, 75 km/h, ca. 10.000 Stück von 1930 bis 32



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 km, 210 km/h, Bergspider. 70 Stück



Bugatti Typ 40 Cabriolet F 1930

Dieser Typ 40 wurde 1930 neu nach Melun in Frankreich geliefert und erst rund 60 Jahre später nach Deutschland verkauft und restauriert. Der 1,5-Liter Typ 40 ist ein agiler Tourenwagen und steht zum Verkauf.

Reihen-4-Zylinder, 1496ccm, 60 PS bei 4.500/min, 4-Gang, 1010 kg, 125 km/h, 830 Stück bis 1930



British Salmson 12/70 GB 1934

Die Flugmotorenfabrik British Salmson baute von 1934 bis 1939 in London Sportwagen, der erste entstand auf Basis des französischen Salmson S.4C, ab 1936 gab es sogar einen 6-Zylinder.

R-4-DOHC, 1496 ccm, 715 kg, 70 PS bei 4400/min, 4-Gang, 135 km/h, 85 Stück bis 1936



Bugatti Typ 44, Cabriolet Gangloff F 1929

Mit dem Motor des Renntyps 35 als Dreiventiler war der Typ 44 das erste „Muskelauto“ für Normalkunden, denn 105 PS waren für andere Autos unerreichbar. Gangloff war ein elsässischer Karossier.

R-8-Zylinder, OHC, 2991 ccm, 940 kg, 105 PS bei 4.500/min, 4-Gang, 150 km/h, über 1000 Stück



Bugatti Typ 57 Coupé Coach Gangloff, F 1936

Mit dem Typ 57 überstand Bugatti 1933 bis 1940 die Weltwirtschaftskrise. Das Coupé war eine „Reine de la Route“, ein GT für die Familie - es wurde von seinem Besitzer selbst restauriert“

Reihen-8-Zylinder, 3257ccm, 1510 kg, 135 PS bei 3.500/min, 4-Gang, 150 km/h, 630 Stück aller 57



Buick Eight Special 40 USA 1950

Buick war die gediegene Marke von GM - stolz verwies die Typenbezeichnung auf den Reihen-8-Zylinder. Die 1946 eingeführten „Chromzähne“ waren bei diesem Modell am größten, die gebogene Frontscheibe sicherheitshalber noch geteilt.

R-8 OHV, 4313 ccm, 1840 kg, 125 PS bei 3600/min, Automatik, 130 km/h, ca. 55.000 Stück in 1950



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 Trittbrettl leicht ausgestattet waren. Dieser ist völlig originalgetreu.

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



Cadillac DeVille Coupe Sedan USA 1959

Das ist DER Cadillac mit den höchsten Heckflossen, der Inbegriff von Elvis und Rock'n-Roll, opulenter Ausstattung und 5,72m King-size-Format. Dieser ist unrestauriert im Originalzustand!

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



Buick Roadmaster 75 Riviera Coupé, USA 1958

Die Linienführung des Riviera Coupé entsprach 1958 fast genau der des Cadillac Eldorado Biarritz, Grund genug, ihn auch fast so teuer zu machen, zumal er mit 300 PS auch die Leistung des GM-Königs erreichte und schneller war.

V-8 OHV, 5957 ccm, 2100 kg, 304 PS bei 4600/min, Automatik, 190 km/h, 2368 Exemplare in 1958



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.

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



Cadillac DeVille Convertible USA 1965

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

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

ERLEBEN SIE DOLCE VITA

AUF DER CLASSIC GALA
SCHWETZINGEN 2021

ECHTES
ITALIENISCHES
EIS UND
APERITIVO



MESSERVICE SCHULZ



Wir können Ihnen hier viel über
Oldtimer-Leasing erzählen.

Rufen Sie uns lieber an!



07031 205 7028
0211 984 908 10
030 343 502 20

COMCO 
CLASSIC CAR LEASING



110 Jahre Chevrolet

R-6 SV, 3971 ccm, 1130 kg,
75 PS bei 3600/min, 3-Gang,
75 km/h, 1932 rund 24.000 Stück

Chevrolet Independence Sport Roadster, USA 1931

Die Unabhängigkeit in einem Independence kostete 1931 rund 500 Dollar, der Durchschnittslohn betrug 100 \$ im Monat - auch im Vergleich zu heute ein günstiger Kaufpreis. Er hat im Kofferdeckel den „Schwiegermattersitz“.



110 Jahre Chevrolet

R-6-Zyl. SV, 3389 ccm, 1338 kg,
85 PS bei 3200/min, 3-Gang,
125 km/h, gebaut wurden ca. 35.000

Chevrolet Master DeLuxe Imperial Gläser, USA 1936

Dieser Master 6 ist einzigartig, denn Gläser in Dresden schuf mit dem 4-türigen Cabriolet nach Art des Opel Super 6 einen echten Repräsentationswagen. Er wurde vom Krieg verschont und blieb erhalten.



110 Jahre Chevrolet

V-8 SV, 4637 ccm, 1350 kg,
240 PS bei 4800/min, 3-Gang,
200 km/h, 40.038 Stück bis 1960

Chevrolet Corvette USA 1958

Harley Earl entwarf 1953 mit der Corvette den ersten US-Sportwagen, lange „the only American sports car“ - bis heute mit Kunststoff-Karosserie. Sie haben meist den 4,7-Liter V-8, 1958 als Option mit Einspritzung bis zu 300 PS.



110 Jahre Chevrolet

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

Chevrolet Camaro RS/SS 350 Convertible, USA 1967 u., 69

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.



110 Jahre Chevrolet

R-6-Zyl., SV, 3600 ccm, 1200 kg,
78 PS bei 6000/min, 3-Gang,
110 km/h, 2.281 Stück

Chrysler CM 6 Convertible USA 1931

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.



110 Jahre Chevrolet

R-4-Zylinder mit 856 ccm, 543 kg,
11 PS bei 2500/min, 3-Gang,
60 km/h, 80.232 Stück 1921-26

Citroën C5 Trefle F 1925

Das erste Citroën „Volksauto“ wurde 3-blättriges Kleeblatt (Trefle) genannt, weil es nur 3 Sitze hatte. Es gab ihn lange nur in Zitronengelb und als Opel eine grüne Kopie brachte, hieß sie Laubfrosch.



110 Jahre Chevrolet

R-6-Zyl. SV, 3389 ccm, 1338 kg,
85 PS bei 3200/min, 3-Gang,
125 km/h, ca. 35.000 Exemplare

Chevrolet Master 6 Coupé USA 1936

Das Master 6 Coupé war erstmals aerodynamisch geformt, es gab auch ein Business-Coupé, in dem man ausgestreckt schlafen konnte. Master 6 weist auf den berühmten „Blue-Flame“-6-Zylinder hin.



110 Jahre Chevrolet

R-6-Motor mit 3547 ccm, 1.450 kg,
90 PS bei 3800/min, 3-Gang,
125 km/h, ca. 20.000 Stück

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!



110 Jahre Chevrolet

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

Chevrolet BelAir und Impala Cabriolet, USA 1960

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



110 Jahre Chevrolet

V-8 OHV, 6270 ccm, 1540 kg,
430 PS bei 5600/min, Automatik,
220 km/h, 18.630 Expl. im Jahr 1968

Chevrolet Corvette C3 USA 1968

Die dritte Serie der Corvette war von der Studie Mako-Shark des Designers Zora Duntov abgeleitet und hatte die typische Form einer liegenden Cola-Flasche. Die Chrom-Stoßstangen wurden anfangs der 70er Jahre von Plastik abgelöst.



100 Jahre Ghia

V-8-OHV, 5424 ccm, 1750 kg,
235 PS bei 4000/min, 3-Gang Auto-
matik, 175 km/h, 15 Exemplare

Chrysler Ghia Special Coupé I und USA 1954

Eines von nur zwei gebauten GS1 Coupés mit zwei Einzelsitzen im Fond, während die restlichen 13 Exemplare mit durchgehender Bank ausgestattet waren. Klassensieger Pebble Beach 1959!



110 Jahre Chevrolet

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

Citroën 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.



Carola Daimler
CARS

OLDTIMER - YOUNGTIMER - RARITÄTEN

SAMMLER & HÄNDLER AUS LEIDENSCHAFT - EINE TRADITION MIT ZUKUNFT

„Carola Daimler Cars“ ist ein Unternehmen der Urenkelin von Fahrzeugpionier Gottlieb Daimler. Wir kaufen, verkaufen und vermitteln Oldtimer, besondere Youngtimer und ausgewählte Sammlerstücke & Raritäten.

„DAS BESTE ODER NICHTS.“

- GOTTLIEB DAIMLER

Hierbei achtet der Geschäftsführer Nils Pfeifer vor allen Dingen auf Originalität, Historie und den erhaltenen Charme - eben all die Aspekte, die das Fahrzeug als Wertanlage, aber auch als Kulturgut erhalten.

Als Sammler verstehen wir die Wünsche unserer Kunden besonders gut und sind dafür bekannt, diese diskret und vertrauensvoll umzusetzen. Leidenschaft, Transparenz und Qualität zeichnen das Unternehmen aus.

Lernen Sie uns persönlich kennen! Sie finden uns direkt am majestätischen Arionbrunnen in der Mitte des einzigartigen Barockgartens. Wir freuen uns darauf, Sie vor Ort persönlich begrüßen zu dürfen.

AUSZUG AUS UNSEREM AKTUELLEN FAHRZEUGANGEBOT



Mercedes-Benz 250 SL Pagode (W 113)
„Böhringer“ | Bj. 1967 | dok. Restaurierung
Verdeck & Hardtop | verstärktes Fahrwerk

197.500,00 € (inkl. 19% MwSt.)



Alfa Romeo 2600 Touring Spider
Bj. 1963 | Gutachten Note 1 (2019)
dt. Vollrestaurierung | Matching Numbers

180.000,00 € (MwSt. nicht ausweisbar)



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (W 198 II)
Bj. 1959 | Matching Numbers | 46.000 km
2. Hand | 99% Erstlack | Historie vorhanden

Preis auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar)

www.carola-daimler.de



Citroen DS 19 Cabriolet
F 1967

Das Cabriolet des DS wurde meist bei Karosserie Chapron gebaut, inzwischen aber muss man genau aufpassen, keinen Umbau zu erwischen, denn die Preise für die hydraulische Göttin steigen stark!

4-Zylinder mit 1985 ccm, 1240 kg, 90 PS bei 5250/min, Frontantrieb, 160 km/h, 770 Stück.



Citroen Dyane 6, Camping-Truck
F 1983

Die Zigarettenmarke Gauloises verlorste in den 70er Jahren eine Flotte speziell gebauter Freizeitautos. Star war diese Dyane mit Campingaufleger, der aus 2 Kastenentent 2CV gebaut war.

2-Zyl-Boxer luftgekühlt, 602 ccm, 870 kg, 28 PS bei 5400/min, 4-Gang, 105km/h, 2 Exemplare



Daimler DMG 400 K
D 1925

Dieser letzte Daimler vor der Verbindung mit Benz wurde seinerzeit an Zirkus Hagenbeck ausgeliefert und mit zwei Elefanten präsentiert. Das Exponat ist überwiegend im unrestaurierten Zustand.

R-6-Zyl. m. 4000 ccm u. Kompressor, 70 PS bei 1800/min, 4-Gang, 1900 kg, 75 km/h, ca. 30 Exemplare



Datsun 240 Z Coupé
JAP 1978

Erster jap. 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



De Tomaso Pantera GTS
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



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



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.

bei: Carola Daimler

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



Daimler Straight Eight Hearse
GB 1935

Daimler, Marke des Königshauses, hatte ab 1934 einen Reihen-8-Zylinder, der schnell zum Lieblingsauto des Hochadels wurde. Eine „Hearse“ ist ein Bestattungswagen, weltweit wohl einmalig und Star in vielen Filmen.

R-8 Zyl. OHV, 4624 ccm, 2900 kg, 100 PS bei 3600/min, 4-Gang Cotal, 105 km/h, Serie: 900 St., Hearse: 2 St.



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 Vorderradbremsen und Karbidbeleuchtung.

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



Delage Di 11 CV
F 1924

Die 1905 gegründete Marke Delage hatte ein sportlich exklusives Image ähnlich Bugatti und war in den 20er Jahren sehr erfolgreich. Der Di folgte auf den DE und wurde das erfolgreichste Auto der 1924 geschlossenen Firma Delage.

R-4-Zyl. SV, 2120 ccm, 1385 kg, 50 PS bei 3400/min, 4-Gang, 100 km/h, 9248 St. von 1923-28



DeSoto Firesweep Sportsman
USA 1957

Unter den Firedome und Fireflite, ist der Firesweep das Spitzenmodell der 1961 aufgegebenen Chrysler-Marke der US-Oberklasse. Ab 1957 nannte man das Design „Forward-Look“.

V-8 OHV, 5341 ccm, 1750 kg, 287 PS bei 4600/min, Automatik, 185 km/h, 700 Stück



Dino 246 GTB
I 1974

Mit dem 246 GT schuf Pininfarina 1969 die Grundlage für die heutige kleine Mittelmotor-Baureihe von Ferrari, obwohl die Autos nur Dino hießen. Mit dem 246 GTS gab es auch eine offene Variante.

V-6-Mittelmotor, 2418ccm, 1080 kg, 220 PS bei 7600/min, 5-Gang, 235 km/h, 2732 Stück bis 1974



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 91 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



Dreirad Lutzmann (?)
D 1890 ?

Wer baute dieses Dreirad um etwa 1890? Es ist vielleicht das älteste erhaltene Motor-Dreirad und das Publikum ist gebeten, mitzuhelfen herauszufinden, welcher 1-Zylinder-Motor installiert ist - im Zelt am Kopf des Südflügels.

Ein-Zylinder stehend vorn, Antrieb mit Kette zum Hinterrad, Holzrahmen, Stangenlenkung, Originalzustand



Dixi DA1 Sport Ihle
D 1928

Das Dixi Auto 1 (DA1) wurde in Eisenach als Lizenz des britischen Austin 7 gebaut. Die Firma Ihle machte daraus einen Roadster. Dieser wurde vor 30 Jahren restauriert und nun erstmals mit 0 km wieder in Betrieb genommen.

R-4-Zyl. OHV, vorn, 748 ccm, 535 kg, 15 PS bei 3000/min, 3-Gang, 75 km/h, ca. 15.948 Stück bis 1930



DKW 1000 SP Coupé u. Roadster
D 1961 und 1963

Das 1000 SP-Coupé kam 1957, zunächst mit spitzen Flossen, das Cabrio folgte ab 1961 - seine Form machte ihn zum deutschen Thunderbird. Bis 1965 gab es 5004 Coupés und nur 1640 Cabriolets.

3-Zyl.-2-Takt, vorn, 981 ccm, 980 kg, Frontantrieb, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 140 km/h



Dürkopp ND 10/24
Doppelphaeton, D 1909

113 Jahre alt ist der ND 10 aus der 1898 gegründeten Fabrik Dürkopp. Er kam 1962 aus der DDR, war dann in Museen und wurde restauriert. Es ist der einzige verbliebene Dürkopp ND der 1927 beendeten Autoproduktion.

R-4-Zyl. SV, 2612 ccm, 1000 kg, 24 PS bei 1600/min, 4-Gang, 45 km/h, ca. 20 Stück

**Für andere nur ein Sportwagen.
Für uns eine Herzensangelegenheit.**

Porsche Zentrum Bensberg.
Ihr Partner für Porsche Classic Fahrzeuge.

Porsche Zentrum Bensberg
Kamps Sportwagenzentrum
Bensberg GmbH & Co. KG
Meisheide 1
51429 Bergisch Gladbach
Tel. +49 2204 7676-100
www.porsche-bensberg.de





EMW 340/7 Kombiwagen
D 1955

Das Oberklasse-Auto der DDR war der EMW 340 mit dem 6-Zylinder des Vorkriegs BMW 327. Der Wagen mit dem Kamm-Heck wurde 1955 nach Schweden geliefert und später als Kurierfahrzeug und beim Landfilm eingesetzt.

R-6 OHV, 1971ccm, 1280 kg, 55 PS bei 5000/min, 4-Gang, 135 km/h, 21.249 Stk., davon 173 Kombi



Ferrari F355 GTS
I 1996

Die stetige Evolution des 328 führte über den 348 zum 355 als 3,5-Liter 5-Ventiler, den es als Coupe, Targa und Spider gab. Der GTB war in der Ferrari-Challenge weltweit verbreitet, die Downforce-Aerodynamik kommt ohne Spoiler aus.

V-8 DOHC mittig, 3495 ccm, 1350 kg, 320 PS bei 7200/min, 5-Gang, 295 km/h, 3714 Stk. von 1994 bis 99



FIAT 500 C Topolino Camionetto
I 1953

Als Disney 1936 in Italien Micky Maus einführt – italienisch Topolino, sah der 500 aus wie eine Maus und bekam so seinen Spitznamen. Hier ein Klein-LKW - es gab den 500 in vielen Ausführungen.

R-4-Zyl., SV, 569 ccm, 610 kg, 16 PS bei 4400/min, 4-Gang, 90 km/h, 376.370 Stück von 1948-55



FIAT 2300 S Coupé
I 1966

Die Panoramascheibe im Heck des 2300 S war so groß, dass Ghia sie in drei Teile trennte. Abarth tunte drei dieser Coupés für GT-Rennen auf ca. 160 PS – damals für 1200 kg sehr viel Kraft. Die Serienwagen wurden eher als Familien-GT genutzt.

R-6-OHC, 2279 ccm, 1300 kg, 120 PS bei 5300/min, 4-Gang, 175 km/h, 3500 Stk. von 1961 bis 68



Ford T-Model
USA 1909

Angeblich sah Henry Ford die Rinderhälften an Hängeförderern im Schlachthof von Dearborn und meinte, auf umgekehrte Weise müsste man Autos zusammensetzen können – das Fließband ermöglichte unerreichte Stückzahlen.

R-4-Zyl., SV, 2801 ccm, 840 kg, 28 PS bei 2500/min, 2-Gang, 50 km/h, 15.000.000 Stück bis 1929



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.

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



Essex Super Saloon 6
USA 1927

Essex gehörte ab 1919 in Detroit zu Hudson und setzte auf geschlossene Limousinen anstatt der bislang üblichen offenen Tourer. Sie galten als preiswert und zuverlässig, die Post nutzte sie auch und man importierte sie nach Deutschland.

R-6-Zyl. OHV, 2337 ccm, 1400 kg, 40 PS bei 3500/min, 4-Gang, 70 km/h, Holzräder, ca. 20.000 Stück



FIAT 500 C Barchetta elaborata
I 1954

Der 500 entstand für das Reglement der Mille Miglia, das eine 500er-Klasse vorsah. Dies Einzelstück mit Speichenrädern baute Romano Ermellini als Eigenbau aus einem ehemaligen Flugzeug.

R-4-Zyl., SV 569 ccm, 470 kg, 22 PS bei 4400/min, 4-Gang, 120 km/h, Einzelstück



FIAT-1100 / 103D
I / D 1958

Aus dem beliebten Millescento 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 60



FIAT 127 Fissore Scout
I 1978

Unter den erfolgreichen Trendsettern wird der FIAT 127 meist vergessen. Er diente Fissore als Basis für einen Strandwagen nach Art des Citroen Mehari oder Renault Sinpar – nicht schön, aber praktisch, spaßig und sehr selten!

R-4-Zyl. OHC, 903 ccm, 720 kg, 40 PS bei 5700/min, 4-Gang, Frontantrieb, 140 km/h, ca. 250 Exemplare



Ford T-Model Tourer
USA 1909

Die Serienproduktion verbreitete das T-Model auf der ganzen Welt. Weil jeder Schmied ihn reparieren konnte, wurde der Ford bald „Tin Lizzy“ genannt. Ford verschickte die Ersatzteile in USA binnen 24 Stunden! War bis 2001 in Argentinien.

R-4-Zyl., SV, 2896 ccm, 700 kg, 20 PS bei 1600/min, 2-Gang, 70 km/h, 15.000.000 Stück bis 1929



Ford A Phaeton
USA 1928

Für den neuen Ford A legte man die Produktion mehr als ein Jahr still, um dann mit 800.000 Autos pro Jahr neu zu starten. Der A wurde auch in Deutschland gebaut und hatte 2,8 Liter Hubraum.

4-Zyl.-Motor mit 3285ccm, 1100 kg, 40 PS bei 2200/min, 3-Gang, ca. 90 km/h, jährl. 800.000 Stück



BOSCH
Technik fürs Leben

Uns bewegen BIOGRAFIEN

Bosch Classic

Wir sorgen dafür, dass Ihr Klassiker noch lange ein Teil Ihrer Geschichte bleibt.
Part of your life. Part of you.



www.bosch-classic.com
www.bosch-boxberg-klassik.de

Bosch



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.

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



Ford Mustang,
USA 1965

Der Mustang war die Reaktion von Ford auf die Generation „Baby Boomer“. Den 1964 lancierten Familiensportler gab als Hardtop-Coupé und Cabrio, das Fließheck erschien erst 1965. War auch als 6-Zylinder lieferbar.

V-8 mit 4970ccm, 1170 kg, 220 PS bei 5500/min, 4-Gang, 200 km/h, 77.079 Stück in 1965



Ford Mustang Convertible
USA 1970

Die dritte Entwicklungsstufe des Mustang kippte den Lufterlauf noch stärker nach vorn und setzte die Lampen tief in die Kotflügel, er sah aggressiver aus. Mit rund 210 km/h waren sie schneller, als in USA erlaubt. Cabrios sind selten.

V-8 mit 4942 ccm, 1170 kg, 220 PS bei 5500/min, 4-Gang, 200 km/h, nur 7.673 Stück in 1967



Framo „Stromer“,
D 1933

Die von Rasmussen gegründete Framo in Frankenberg/Sa. baute Motoren, Klein-LKW und Autos. Der Stromer war als kleiner Dreiradwagen mit 200 ccm Zweitaktmotor steuerfrei, aber wegen der schlechten Straßen kein Erfolg.

Einzyylinder, 200 ccm, 320 kg, 6 PS bei 3500/min, 4-Gang, 60 km/h, 350 Expl. bis 1935, 9 Stück sind erhalten



Franklin 11B Tandem Sport de Chasse, 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!

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



Ghia 450 SS Cabriolet
I und USA 1967

Luigi Segre tat als Ghia-Chef alles, um die Verbindung zu Chrysler zu halten. Der Ghia 450SS wirkte wie ein italienischer Thunderbird mit Aluminium-Kleid, aber ohne Händlernetz blieb er erfolglos. Er stammt aus Familie deTomaso.

V-8-OHV, 4500 ccm, 1500 kg, 235 PS bei 5200/min, 3-Gang Automatik, 200 km/h, ca. 57 Stück



Ford Thunderbird
USA 1957

Der Thunderbird kam als Zweisitzer gegen die Corvette auf den Markt, aber nur die frühen Modelle waren sportlich. Das Hardtop mit dem Opera-Window ist abnehmbar. Der Begriff Thunderbird stammt aus der nordamerikanischen Mythologie.

V-8 mit 5200 ccm, 1615 kg, 245 PS bei 4600/min, Automatik, 200 km/h, 15.361 Stück in 1957



Ford Mustang Convertible GTA
USA 1967

Was bei Alfa hinter GT Aluminium meinte, war beim Mustang der GT Automatic, aber es klang gut... Er trat gegen den Camaro SS396 an und wurde als Cabriolet nur in kleinster Stückzahl gebaut.

V-8 mit 5770ccm, 1250 kg, 320 PS bei 5500/min, Automatik, 210km/h, nur 4.848 Stück in 1967



Ford Mustang Convertible
USA 1973

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

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



Framo LTP 200
D 1936

Die FRAnkenberger MOtorenwerke 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.

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



Ganz „Maikäfer“
A 1931

Dieses kleine Auto war ein erster Volkswagen, aus ihm wurde der Standard 200, der sich so nannte. Der Wiener Ing. Josef Ganz wollte ein preiswertes Auto mit niedrigem Schwerpunkt und baute diesen Prototyp eines Kleinstwagens.

1-Zyl. OHV, 200 ccm, 210 kg, 10 PS bei 4000/min, 3-Gang, Kettenantrieb zum Hinterrad, 60 km/h



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.

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

1927 MERCEDES-BENZ TYP 12/55 "MANNHEIM"



Der Scheunenfund des Jahrzehnts
Benefiz-Auktion zur Unterstützung gegen Brustkrebs
Stand E6 auf der Classic Gala



MyCarmunity.com
Gemeinschaftlich. Transparent. Sicher.



Hier geht es zur Auktion



Gutbrod Sport Roadster
Karosserie Wendler, D 1951

Gutbrod versuchte als Erster, vom Kleinauto wegzukommen. Der Sport sah aus wie ein verkleinerter Jaguar XK120, dieser wurde 1952 von Graf Schulenburg bei der Alpenfahrt eingesetzt – wurde aber trotzdem kein Verkaufserfolg.

2-Zyl. 2-Takt mit 658 ccm, 705 kg, 27 PS bei 4.300/min, 115 km/h, 10 Stück von 1951 bis 1953



Horch 830 BK
D 1935

Für den neuen Mittelklasse-Horch gab es ab 1933 einen modernen V-8-Motor mit zunächst 3-, später 3,2- und 3,5-Litern. Der BK hatte mit 3,20 Metern einen kürzeren Radstand. Dieses Cabrio B war bis 2014 in Schweden.

V-8 OHV, 3517 ccm, 1950 kg, 75 PS bei 3600/min, 4-Gang, 125 km/h



Hotzenblitz Buggy
D 1994

Von 1993 bis 96 wurde der von Thomas Albiez bei Ibach im Hotzenwald entwickelte Elektrowagen bei Hotzenblitz in Suhl gebaut. Trotz Förderung von Ritter Sport blieb es bei 140 Exemplaren. Dieser sollte über Tengemann verkauft werden.

Elektroauto mit 12 kW/22 PS, 725 kg, 10 kWh-Akku, Automatik, davon 350 kg für Akkus, 90 km/h, 25 Exemplare



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 853 A Sport-Cabriolet
D 1939

Der Horch 853A war die Alternative zum Mercedes 540 K und seinerzeit das Spitzenauto deutscher Produktion. Die Karosserie entstand bei Gläser – dieser Horch ist sein 80 Jahre in Familienbesitz.

R-8-Zyl.-mit 4946 ccm, 2600 kg, 120 PS bei 3400/min, 140 km/h, 4-Gang+Overdr., 396 Stück bis 1939



Hudson Commodore 8
USA 1949

Hudson kam 1948 mit einer aerodynamischen Karosserie mit abgedeckten Hinterrädern, ähnlich dem Packard 8. Den Reihen-8-Zylinder gab's ab 1933. Das Club Coupé ist besonders selten und kommt aus Kanada.

R-8 OHV, 4162 ccm, 1710 kg, 125 PS bei 4600/min, 3-Gang mit OD, 146 km/h, 872 Exemplare



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 S1 Coupé
GB 1966

Der E-Type war 1961 die Revolution der Sportwagenwelt. Sein Designer Malcolm Sayers witzelte, er sei wie eine junge Frau: mit Muskeln wo nötig und Rundungen wo es schön ist... stimmt! Jetzt ist sie 60 Jahre alt.

R-6-Zyl. DOHC, 4198 ccm, 1170 kg, 240 PS bei 5400/min, 5-Gang, 245 km/h, 7670 Stück bis 1967



Jaguar Mk 10
GB 1964

Für Viele ist der Mk 10, später auch 420G, die schönste aller Jaguar-Limousinen, flach und breit wie ein Coupé mit 4 Türen. Er hat den Antrieb des E-Type, Leder im Innern, Klapptische in den Sitzlehnen - wie ein Rolls Royce GT...

R-6-Zyl. DOHC, 4235 ccm, 1830 kg, 265 PS bei 5400/min, Automatik, 200 km/h, 12961 Stück bis 1964



Jaguar XK 140 DHC
GB 1954

Der XK 140 kam 1955 als Nachfolger des XK 120, hatte einen anderen Kühlergrill und solide Stoßstangen, aber die gleiche Technik wie sein Vorgänger mit mehr Leistung. DHC ist das Cabriolet mit Kurbelfenstern.

6-Zyl. DOHC, 3442ccm, 1345 kg, 190 PS bei 5500/min, 4-Gang, 210 km/h, 2740 Stück



Jaguar E-Type S 1 Roadster
GB 1965

Die ersten E-Type hatten 3,8 Liter, ab 1965 bekam der E-Typ den 4,2-Liter-Motor mit etwas mehr Leistung, vor allem aber mehr Drehmoment. Ansonsten blieb die Karosserie nahezu unverändert.

6-Zyl. DOHC, 3781ccm, 1240 kg, 265 PS bei 5400/min, 5-Gang, 240 km/h, 7820 Stück



Jaguar E-Type S 2 Roadster
GB 1970

Die ab 1969 gebaute Serie 2 des EType 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

ERLEBEN SIE DIE GUTE ALTE ZEIT



Über 150 Autos und über 100 Motorräder ab den 30er Jahren und authentisch eingerichtete Geschäfte laden zum Verweilen ein.



Unser Team freut sich, Sie in unserem Restaurant oder im gemütlichen Biergarten begrüßen zu dürfen.



Seminarräume für Tagungen oder Feierlichkeiten im großen Stil für bis zu 350 Personen.



Erleben Sie unsere neue **FALCO** Ausstellung.




Oldtimerfahrt gewinnen!

Registrieren Sie sich auf unserem Stand und gewinnen Sie eine Oldtimerfahrt!
Die Verlosung findet stündlich am Stand von CarZins statt

60 Jahre Jaguar E-Type



R-6-Zyl. DOHC, 4235ccm, 1225 kg, 220 PS bei 5400/min, 4-Gang, 225 km/h, 5.330 Stück. bis 1970

Jaguar E-Type 4,2 Coupé 2+2
GB 1969

Der 2+2 ist dank 22cm längerem Chassis der Jaguar E für die Familie, dieser war zuerst in USA, ist jetzt restauriert. Der Roman-Polizist Jerry Cotton fährt seit Jahrzehnten diesen „Dienstwagen“ in Rot.


Jewett Six DeLuxe Tourer
USA 1925

Jewett wurde 1921 in Detroit als Tochter von Paige-Detroit gegründet. Dieser Wagen wurde nach Australien geliefert, wegen der Termiten mit Stahlspeichenrädern. Die Seitenfenster sind Extra. Nur 4 Stück dieser Version sind bekannt.

R-6-Zyl. SV, 4078 ccm, 1409 kg, 55 PS bei 3200/min, 3-Gang, 90 km/h, es wurden 28.621 Exemplare gebaut


Lagonda 3-Litre DHC Tickford Mk 1, GB 1954

Der 3-Litre folgte auf den 2,5 und hatte eine moderne Form ohne Trittbretter. Er wirkte moderner als Alvis und Bentley, aber er wurde in Handarbeit in nur kleiner Stückzahl gefertigt. Es gab ihn auch mit Vorwahlgetriebe.

R-6-Zyl OHV, 2923 ccm, 1588 kg, 145 PS bei 5000/min, 4-Gang, 150 km/h, ca. 50 Expl. von 1953 bis 56


Lincoln Premiere Coupé
USA 1957

Lincoln ist Spitzenmarke von Ford und lange Zeit Präsidentenwagen. Das „Forward-Design“ 1957 ließ die Scheinwerfer auch wie Heckflossen aussehen. Er hat jedes Extra! Gewann 2017 in Schloss Coppet/CH den 1. Preis!

V-8 OHV, 6029 ccm, 2130 kg, 304 PS bei 4600/min, Automatik, 195 km/h, 15.185 Exemplare

100 Jahre Ghia


Maserati Ghibli 4.7 Coupé I 1967

Giugiaro schaffte bei Ghia das Meisterstück, dem Ferrari Daytona einen adäquaten Maserati gegenüber zu stellen - der Ghibli war eine Sensation mit 4,7 oder 4,9-Liter Motor. Diesen fuhr Henry Ford II.

V-8 DOHC mit 4719ccm, 1300 kg, 320 PS bei 5500/min, 5-Gang, 250 km/h, 1149 Stück (alle Ghibli)

100 Jahre Maybach


Maybach DS 8 Zeppelin Sport-Cabriolet, D 1933

Kein anderer deutscher Hersteller hatte ein Sport-Kabriolett mit V-12 Motor. Maybach bezog sich im Typnamen auf seine Zeppelin-Motoren. Dieser DS8 entstand bei Dörr & Schreck in Frankfurt am Main.

V-12 OHV, 7977 ccm, 2663 kg, 200 PS bei 3000/min, 8-Gang, 200 km/h, 5 Exemplare, D&S-Einzelstück


Jaguar E-Type S III V 12 Coupé
GB 1972

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

V-12-Zyl. DOHC, 5343ccm, 1515 kg, 286 PS bei 5850/min, 5-Gang, 245 km/h, 7.297 Stück. bis 1975


Lagonda 2-litre Tourer
GB 1959

Lagonda wurde vom Ex-Opernsänger Wilbur Gunn 1903 in Staines/GB gegründet und spezialisierte sich schnell auf sportliche Autos. Der Name geht auf einen Indianerstamm zurück. Der 2-Litre ist ein beliebter Tourenwagen.

R-4 Zyl. OHV, 1954 ccm, 1100 kg, 70 PS bei 3700/min, 4-Gang, 130 km/h, von 1927 bis 32 etwa 400 Stück

bei: CataWiki


Lancia Aprilia Berlina Aerodinamica Viotti, I 1939

Auch der Aprilia hat den kompakten VR-4-Motor, als Kurzhuber sportlich drehfreudig. Carozzeria Viotti schuf 1939 diese einmalige Sportlimousine mit 2 Türen, deren Stromlinie von den auch in Italien aufkommenen Autobahnen beeinflusst ist.

VR-4 OHV, 1486 ccm, 1050 kg, 48 PS bei 4300/min, 4-Gang, 125 km/h, 10.354 Expl. in Serie, Einzelstück Viotti


Lotus Esprit S1 und 3 2.2,
GB 1978 und 81

Mit dem Esprit gelang Giugiaro 1976 ein Meisterstück, das Zentralkasten-Chassis war dem des DeLorean ähnlich. Der schleppende Verkauf wurde 1980 vom Bond-Film „Der Spion der mich liebte“ beschleunigt, in dem der Esprit sogar tauchen kann.

R-4-Zyl. DOHC, 2174 ccm, 920 kg, 160 PS bei 6500/min, 5-Gang, 222 km/h, 1.393 Stk. bis Ende 1987


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

100 Jahre Maybach


Maybach SW 38 Cabriolet 4-Türen Spohn, D 1936

Dieser SW 38 wurde im Rahmen eines mehrjährigen Projekts von Schülern der Wilh.-Maybach-Schule Heilbronn komplett restauriert und fahrbereit aufgebaut! Vielen Dank für die Leihgabe!

R-6-Zyl. OHC, 3790 ccm, 2050 kg, 140 PS bei 4000/min, 4+1-Gang, 140 km/h, 520 Stück bis 1939



Oldtimer, von Experten ausgewählt

Catawiki ist Europas führender Online-Marktplatz für Oldtimer – von Experten ausgewählt

Besuchen Sie Catawiki auf der Classic-Gala, lernen Sie unser Team persönlich kennen und erleben Sie den einzigartigen Lancia Aprilia Aerodinamica Viotti, der derzeit versteigert wird.



Franco Vigorito
Oldtimer-Experte

Kaufen und Verkaufen auf catawiki.com





PS-SpeicherEinbeck

R-6 OHC, 3817 ccm, 2200 kg,
140 PS bei 4000/min, 4+1-Gang,
140 km/h, 233 Stück bis 1939

Maybach SW 38 Cabriolet Spohn D 1936

Hinter der Bezeichnung Schwing-
achs-Wagen mit 3,8 Liter verbarg
sich ein Luxus-Konkurrent zum
Horch 853 und zum Mercedes
500 K, denn Maybach galt als
absolute Spitzenmarke. 2-türige
Cabriolets sind selten.



Museum Sinsheim

R-6 Zyl.OHC, 3791 ccm, 2200 kg,
140 PS bei 4000/min, 4+1-Gang,
135 km/h, 12 Stück bis 1939

Maybach SW 38 Cabriolet E&R D 1938

Das Repäsentations-Cabriolet
wurde auf dem langen Radstand
des Pullmann von der Berliner
Karosserie-Manufaktur Erdmann
& Rossi gebaut und steht heute
im Auto und Technik-Museum
Sinsheim - vielen Dank!



R-6 Zyl.OHC, 3791 ccm, 2200 kg,
140 PS bei 4000/min, 4+1-Gang,
135 km/h, 133 Stück bis 1939

Maybach SW 42 Cabriolet 4-Türen, Spohn, D 1939

Der SW 38 mit kurzem Radstand
fuhr sich auch dank der Schwing-
achs-Technik auch auf schlechten
Straßen sicher und komfortabler
als die Wettbewerber. Er hatte
auch schon Servobremsen und
Zentralschmierung.



V-12 DOHC, 6165 ccm, 2855 kg,
612 PS bei 5000/min, Automatik,
250km/h, 2002 bis 2012 ca. 2.000 Stk.

Maybach 62 S Limousine D 2009

Wenn ein Auto alle technischen
Errungenschaften hat, kann man es
nach der Länge bezeichnen: der
62 S ist 6,2 Meter lang und kostete
rund 450.000 Euro. Dafür gab es
auch Liegesitze hinten und jedes
denkbare Extra.

Gassmann, Bovenden



R-6-Zyl., OHV, 3791 ccm, 2150 kg, 190
PS bei 4000/min, Maybach-SG, 165
km/h, nur ca. 8 Spezial-Roadster.

Maybach SW 38 Spezial-Roadster D 1937

Spohn in Ravensburg stellte diesen
eleganten Maybach gegen die
Spezial-Roadster 540 K von
Mercedes und 853 von Horch.
Nach
Stilzeichnungen von Spohn wurde
dieser Roadster komplett restauriert.

100 Jahre Maybach



R-6 Zyl. OHC, 3791 ccm, 2200 kg,
140 PS bei 4000/min, 4+1-Gang,
135 km/h, 12 Stück bis 1939

Maybach SW 38 Cabriolet Spohn D 1938

Das Plakat zeigt den Maybach SW
38 mit 4-türiger Spohn-Karosserie,
von einem Sammler perfekt restau-
riert. Er hat noch eine aufklappbare
Frontscheibe und vorn angeschla-
gene Türen.

100 Jahre Maybach



R-6 Zyl. OHC, 3791 ccm, 2200 kg,
140 PS bei 4000/min, 4+1-Gang,
135 km/h, 133 Stück bis 1939

Maybach SW 42 Pullman D 1942

Der letzte ausgelieferte Maybach
ging an die portugiesische Bot-
schaft in Berlin, deren Attacheé
damit nach Portugal fuhr. Das
Auto blieb lange im Staatsdienst
und ist noch im Originalzustand.



3-Zyl.-2-Takt mit 993ccm, 850 kg,
68 PS bei 5800/min, 5-Gang,
180 km/h, 101 Stück bis 1975

Melkus RS 1000 DDR 1970

Der Rennfahrer und Konstrukteur
Heinz Melkus baute in Dresden den
einigen Sportwagen der DDR. 108
cm flach, Mittelmotor, Renngetriebe
im Heck, Kunststoff-Karosserie mit
Flügel Türen - ein Traum des Ostens!



R-6-Zyl. mit 7250 ccm, 1300kg,
95 PS bei 1800/min, 4-Gang-Kulisse,
145 km/h, ca. 50 Stück

Mercedes 28/95 Rennsport D 1924

Diese Sportwagen wurden von
1914 bis 22 gebaut und u.a. bei der
ital. Targa-Florio eingesetzt. Er hat
Kulissenschaltung, Vierradbremse
und diente auch als Versuchswagen
für Kompressor. Daneben steht ein
unrestaurierter Garagenfund!

MyCarmunity.com



R-6-Zyl. mit 3030 ccm, 1650 kg,
55 PS bei 3200/min, 4-Gang-Kulisse,
90 km/h, ca. 3500 Stück

Mercedes Mannheim 300 D 1927

Nach der Fusion von Benz und
Daimler kamen die Typen Mann-
heim und Stuttgart auf den Markt.
Die Typenbezeichnung nannte
erstmal den Hubraum. Das gezeigte
Auto ist ein unberührter Scheunen-
fund!



R-8-Zyl., OHV, 5401 ccm, 2105 kg,
180 PS bei 3600/min, 4-Gang,
160 km/h, 122 Expl. Cabriolet C

Mercedes 540 K Cabriolet C D 1937

Die Krönung der stärksten Merce-
des-Reihe war nicht der Spezial-
Roadster, sondern dieses Sindelfin-
gen-Cabriolet C mit 4 Sitzen, das
überlegene Fahrleistungen bot. Bis
ins Detail originalgetreu und zu
verkaufen.



R-6-Zyl. OHC, 2975 ccm, 1295 kg,
215 PS bei 5800/min, 4-Gang,
225 km/h, 1.400 Stück bis 1956

Mercedes 300 SL Coupé D 1956

Bereits vor Serienbeginn gewann
der 300SL Typ W198 schon viele
Rennen, sein Gitterrahmen machte
die Flügeltüren notwendig. Er ist
DER Supersportwagen der 50er
Jahre.



6-Zylinder mit 2195ccm, 1350 kg,
115 PS bei 5200/min, 4-Gang,
160 km/h, 55.279 Stück bis 1959

Mercedes 220S Limousine D 1956

Die selbsttragende Karosserie der
Mercedes 180 bis 220 S nannte
man Ponton-Form, den 220S gab
es 1956 sogar mit serienmäßiger
„Lichtlupe“. Zur Baureihe gab es
auch Coupé und Cabriolet und den
„kleinen“ 219.

bei: Carola Daimler



6-Zylinder mit 2996ccm, 1950 kg,
160 PS bei 5300/min, 4-Gang,
170 km/h, 53 Expl. von 1958 - 62

Mercedes 300d Cabriolet D D 1958

Der erste Auftrag für den Stilisten
Paul Bracq war die Erneuerung der
Regierunglimousine 300, bei der
er die Seitenfenster voll versenkbar
und das Dach auf Wunsch des
Kanzlers noch höher gestaltete.

BOCKEMÜHL

Classic-Cars

METZINGEN

www.bockemuehl-classic-cars.de

Tel.: 07123/9766527

Ihr erfahrener Partner für die Vermittlung und Wartung seltener Top-Klassiker



Ferrari 330 GT 2+2, selten!



VW T1 SO-42 Westfalia-Camper



Mercedes 280 SE 3.5L Coupé



R-4-Zyl., 1767 ccm, wassergekühlt,
52 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1210 kg,
122 km/h, 42.413 Stück bis 1953

Mercedes 170S D 1950

Der 1949 präsentierte 170S hatte
die größere, vom Vorkriegs-Mer-
cedes 230 abgeleitete Karosserie
und war deshalb sehr geräumig, mit
seinen 52 PS eher untermotorisiert,
aber mit 122 km/h für 1953 sehr
schnell.



6-Zylinder mit 2994 ccm, 1780 kg,
125 PS bei 4500/min, 4-Gang,
160 km/h, nur 62 Exemplare

Mercedes 300c Limousine D 1957

Dieser Mercedes ist untrennbar
mit der Ära Adenauer verbunden: er
mochte die hohe Karosserie, weil
ihm beim Einsteigen nicht der Hut
vom Kopf gestoßen wurde. Es ist
der erste Mercedes mit Blinkern.



bei: Carola Daimler

R-6-Zyl. OHV, 2996 ccm, 1680 kg,
165 PS bei 5000/min, 4-Gang,
175 km/h, 216 Stück bis 1955

Mercedes 300S Coupé D 1953

Zusammen mit dem 220 war der
300 das erste Auto mit Blinkern,
statt Winkern, extra betont auf den
Kotflügeln. Das 300 S Coupé war ab
1955 als 300 SC mit 175 PS Ein-
spritzmotor erhältlich.



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

Mercedes 190 SL Roadster D 1955

Der kleine Bruder des 300 SL ba-
siert 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.



Fahrvergnügen und Gaumenfreuden an und auf der Mosel

Genießen sie die Mosel mit all ihren Vorzügen:
Herrliche Fahrstrecken mit Panoramablick,
herzliche Gastgeber, niveauvoll gestaltete
Zimmer und am Abend Wellness & Spa auf
1.000 qm Fläche, regionale Köstlichkeiten
bei einem Glas weltbekanntem Moselwein,
Cocktails oder frisch gezapftem Bier.
Für ihre Oldtimer bietet unsere Tiefgarage
einen optimalen und sicheren Stellplatz.

Wir freuen uns auf sie!



RIVER BÄR

Hotel Weisser Bär & River Bär · Moselstraße 7 · 54486 Mülheim/Mosel
Tel. +49 6534 9477-0 · www.hotel-weisser-baer.de · www.river-baer.de

WEISSER BÄR



Mercedes 300 SE Coupé
D 1963

Die von Paul Bracq entworfene Baureihe 111 verzichtete bewusst auf die „Peilkanten“, wie sie an diesem Prototypen des 300 SE verwendet wurden, der auch Luftfederung und allen Luxus hatte.

6-Zyl. OHC mit 2996 ccm, 1553 kg, 170 PS bei 5500/min, 4-Gang, 200 km/h, 2.430 Stück bis 1968



Mercedes 250 SE Cabriolet W111
D 1963

Mit dem Coupé der Reihe W111 schuf Designchef Paul Bracq sein erstes Meisterwerk. Der 250 SE wurde nur 18 Monate gebaut, sowie einen stärkeren Motor als der 220 SE C. Die kupferne Farbe ist original.

R-6-Zyl., 2496 ccm, 1575 kg, 150 PS bei 5500/min, 4-Gang, 195 km/h, nur 975 Expl. bis Ende 67



Mercedes 600
D 1963

Ein Staatswagen muss allgemein gefallen und möglichst lange einsetzbar sein - diese Aufgabe löste Mercedes-Stilist Paul Bracq so meisterlich, dass es bis heute keines Nachfolgers für den 600 bedarf, er wird noch in 100 Ländern genutzt.

V-8-Zyl. mit 6332 ccm, 2440 kg, 250 PS bei 4800/min, Automatik, 210 km/h, 2.248 Exemplare bis 1981



Mercedes C111 V-8
D 1970

Die IAA 1969 machte Autofans wild: BMW hatte den keilförmigen Turbo, Opel den Diplomat CD und Mercedes den 3-Scheiben-Wankelprototypen C111, der 1970 eine schicke Form erhielt, aber nie zu kaufen war. Es gab auch einen V-8.

3-Scheiben Wankel, 1780 ccm, 300 PS bei 8500/min, Automatik, 1200 kg, 300 km/h, 8 Prototypen



Mercedes 280 SL R 107
D 1979

Die 1970 präsentierte Baureihe R 107 statt W 107 reichte vom 280 SL bis zum 560 SL, alle entworfen unter Karl Wilfert. Ab 1971 gab es die verlängerte Version SLC als Ersatz für das W 111 Coupé - 50 Jahre-Jubiläum!

R-6-Zyl. mit 2746 ccm, 1560 kg, 185 PS bei 6000/min, Automatik, 210 km/h, 25.436 Stück bis 1985



Mercedes 250 W123 Pullman
D 1984

Mangels Nachfolger für den Mercedes 600 wurden für den diplomatischen Dienst von Spezialfirmen Lang-Versionen auf Basis des W123 gefertigt, manchmal sogar mit sechs Türen.

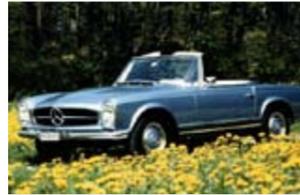
R-6-Zyl OHC, 2524 ccm, 1600 kg, 140 PS bei 5500/min, Automatik, 180 km/h, 5180 Stück bis Ende 1985



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 280 SL W 113
D 1968

Die letzte Version des 1963 präsentierten 230 SL bekam ab 1968 den neuen 2,8-Liter OHC-Motor mit 170 PS, orange Blinkleuchten, einteilige Raddeckel und bis 1970 viele technische Verbesserungen.

6-Zyl. OHC mit 2778 ccm, 1360 kg, 170 PS bei 5900/min, 4-Gang, 200 km/h, 23.885 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 SLC, RC 107
D 1978

Zur Zeit als die Baureihe R 107 im Jahre 1970 präsentiert wurde, war es unsicher, ob man ein Coupé bauen sollte. Karl Wilfert entwarf die verlängerte Version SLC als Ersatz für das W 111 Coupé.

R-6-Zyl. mit 2746 ccm, 1610 kg, 185 PS bei 6000/min, Automatik, 200 km/h, 10.666 Stück bis 1981



Mercedes 560 SEC W 126
D 1979

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, 1740 kg, 300 PS bei 5250/min, Automatic, 250 km/h, 28.929 Stück bis 1991



Mercedes W124 Brabus 6.5
D 1994

Der bei Porsche gebaute Mercedes 500E war 1990 das Ultimo an Limousine. Doch Brabus packte noch 125 PS mehr unter die Haube und schuf eine Rennlimousine. Ihr Besitzer kommt eigens vom AMG-Club in Kuwait.

V-8 DOHC 6409 ccm, 1640 kg, 450 PS bei 6000/min, Automatik, 280 km/h, Sondermodell Brabus auf Basis 500 E



MG A 1500 Roadster
GB 1956

Der MG A errang 1955 im belgischen Knokke den Weltrekord für 1500ccm-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



Opel Doktorwagen Tourer,
D 1908

Dieser kleine, wendige aber robuste Wagen wurde bei Landärzten so beliebt, dass er „Doktorwagen“ genannt wurde. Der Motor ist vorn, der Antrieb hinten, es gibt noch keine Vorderradbremse.

4-Zyl. SV mit 1029 ccm, ca. 525 kg, 8 PS bei 1800/min, 4-Gang, 50 km/h, ca. 15.000 Exemplare



Opel Admiral Cabriolet
Hebmüller, D 1939

Die Cabriolets des Opel Admiral 38 waren sehr elegante Vorkriegsautos, doch während des Krieges gingen fast alle als Offizierswagen verloren. Seine Einzelradaufhängung vorn sorgte für ein sehr gutes Fahrverhalten. Viele Cabrios baute Gläser.

R-6-Zyl. OHV, 3626 ccm, 1400 kg, 75 PS bei 3200/min, 4-Gang, 135 km/h, 2314 Stück von 1938 - 39



NSU Wankelspider
D 1964

Felix Wankel konnte NSU für seinen revolutionären Kreiskolbenmotor gewinnen und man baute auf Basis des Sportprinz Bertone-Coupes den kleinen Spider, der in seiner Klasse die besten Fahrleistungen hatte.

1-Kammer-Wankelmotor, 500 ccm, 50 PS bei 6000/min, 4-Gang, 700 kg, 155 km/h, 2.375 Stück



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 Feuerwehraufbau 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

uniquos
DIGITAL SOLUTIONS

- Consulting
- Softwareentwicklung
- Hosting/Support
- SEO/SEA

DIGITAL-AS-SERVICE.DE

uniquos
Hafenstraße 25-27
68159 Mannheim
Tel.: 0621 95040660



Opel Kapitän Limousine
D 1954

Die elegante Pontonform im Chevy-Stil weckte Begeisterung: Opel war bis 1958 Marktführer der Oberklasse. In knapp drei Jahren baute man von dem 6-Sitzer 61.534 Exemplare, dreimal mehr als Mercedes 220.

R-6-Zyl. OHV mit 2473ccm, 1250 kg, 68 PS bei 3700/min, 3-Gang, 138 km/h, 61.534 Stück bis 1955



Packard V12 Custom Body Cabriolet, USA 1939

Ein Packard Twelve war neben Duesenberg die Krone des US-Autobaus. Die Marke hatte vor dem Krieg viele solvente Kunden, die sich Special-Karosserien als Custom Body bauen ließen - wie dieses einmalige Chauffeur-Cabriolet.

V 12-Zyl., OHV, 7297ccm, 2790 kg, 175 PS bei 3200/min, Automatik, ca. 150 km/h, 5744 Expl.



Peugeot 404 Injection Coupé Pininfarina, F 1964

Mit dem Peugeot 404 und dem Lancia Flaminia führte Pininfarina 1962 die sog. Trapezlinie ein. Coupé und Cabriolet waren besonders attraktiv und formal dem OSCA 1600 ähnlich. Das Auto steht zum Verkauf.

R-4-Zylinder, 1680 ccm, ca. 1125 kg, 88 PS bei 5700/min, 3-Gang, 165 km/h, ca. 6.634 Exemplare



Plymouth Fury Coupé
USA 1960

Fury ist das sportliche Modell zum Belvedere, aber mit identischem Motor. Auch hier wuchsen seit 1959 die Flossen in den Himmel, das Vorgängermodell war Star im Film „Christine“.

V-8-Zyl. OHV, mit 5211ccm, 1500 kg, 230 PS bei 4000/min, 3-Gang, 175 km/h, ca. 15.000 Exemplare



Porsche 356 A Pre-A Coupé
D 1954

Der Porsche 356 mit der „Knickscheibe“ ab 1952 hatte ein synchronisiertes Getriebe und den 1500er Motor, der vordere Stoßfänger war mit Abstand verschraubt. Über 9.000-Stück beider Modelle.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1488 ccm, 750 kg, 55 PS bei 4400/min, 4-Gang, 155 km/h, 6667 Stück



Porsche 356 B Coupé 1600
D 1962

Im Hinblick auf die US-Zulassungsbestimmungen setzte Porsche die Stoßstangen des B-Coupés höher, die übrige Linie blieb erhalten. Es gab 60 PS („Dame“), 75, 90 und 95 PS-Motoren und einen Carrera.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1582 ccm, 95 PS bei 5500/min, 4-Gang, 890 kg, 185 km/h, 25.834 Stück



Opel Diplomat CD Coupé Frua
D 1970

Opel-Designchef George Gallion war gut mit GM-Chefdesigner Bill Mitchell befreundet und beide wollten einen Diplomat Sportwagen. Der Diplomat CD stand auf der IAA 1969 gegen den C111. Frua machte daraus einen fahrbereiten Prototyp.

V-8 OHV, 5354 ccm, 1600 kg, 230 PS bei 4700/min, Automatik, 230 km/h, 11.108 Diplomat B, nur 2 Coupé Frua



Peugeot Quadrillette Coupé,
F 1926

Der Peugeot Quadrillette war Konkurrenz zum Citroen Trefle, ebenfalls mit Preßstahlrädern. Er hat nur rechts eine Tür, einen ausklappbaren dritten Sitz und gewann auch in Baden Baden seine Klasse. Er ist seit 2001 in Schwetzingen.

Treuester Teilnehmer

Vierzylinder mit 719ccm, ca. 480 kg, 11 PS bei 2100/min, 3-Gang, 50 km/h, ca. 26.000 Expl.



Plymouth Special DeLuxe
USA 1950

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

R-6-Zyl. SV, mit 3772 ccm, 1450 kg, 132 PS bei 3600/min, 3-Gang, 135 km/h, 234.084 Exemplare



Pontiac Bonneville Safari
USA 1960

Wenn man genau hinsieht, erkennt man in der Fensterlinie die Ähnlichkeit zum Chevy Impala, dessen Kombi Nomad aber vergleichsweise einfach ausgestattet war. Pontiac war für Sportliche, darum die Bonneville-Rennstrecke als Name.

V-8 OHV, 6375 ccm, 1853 kg, 218 PS bei 3600/min, 4-speed Hydramatic, 172 km/h, mehr als 50.000 Stück



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 914/6
D 1972

Der Mittelmotor-Typ 914 wurde gemeinsam mit VW entwickelt, aber die Sechszylinder wurden in Stuttgart gebaut. Im Motorsport leider wenig konkurrenzfähig. Privat originalgetreu restauriert von 2012 bis 2015.

B-6-Zyl. OHC, 1991 ccm, 940 kg, 110 PS bei 5800/min, 5-Gang, 201 km/h, 3.350 Expl. von 1969 - 72



Porsche 956 LM
D 1983

Der Mittelmotor-Sportwagen-Prototyp 956 gewann von 1982 bis 1984 alle Titel der FIA-WM, sowohl für Fahrer als auch Marken und führte damit die Tradition des 917 erfolgreich fort. Er hat ein Alu-Schalen-Chassis. **Zu verkaufen**

B-6 DOHC Turbo, 2649 ccm, 840 kg, 640 PS bei 8200/min, 5-Gang, 360 km/h, 10 Werks- u. 17 Kundenautos



Protos C1 10/45,
D 1923

Siemens gründete 1907 in Berlin die Protos Auto AG. Nach dem 1. Weltkrieg gab es nur noch den Typ C, der ab 1924 vom stärkeren C1 abgelöst wurde. Dann gab es KPZ-Stahlfelgen, statt Holzspeichenräder, aber nur Vorderbremsen.

R-4-Zyl. SV, 2596 ccm, 1520 kg, 45 PS bei 2400/min, 4-Gang-Kulisse innen, zus. Getriebepumpe, 90 km/h



Renault NN 6CV Torpedo
F 1927

Die schon 1898 gegründete Firma Renault baute solide Wagen aller Klassen. Typisch ist ab 1905 die vordere Pagodenhaube mit dahinter liegendem Kühler, dessen Ventilator auf der Kurbelwelle sitzt. Sehr originalgetreu, Team aus Polen.

R-4-Zyl. SV, 951 ccm, 800 kg, 17 PS bei 2500/min, 3-Gang, 70 km/h, ca. 150.000 Exemplare



Rolls-Royce Silver Ghost Roi des Belges,
GB 1911

Der Silver Ghost bekam seinen Namen nach dem flüsternden Motor unter der silbernen Haube. Der große Hubraum gibt Kraft bis 1500/min - schneller dreht er nicht und säuselt dabei leise. Roi de Belge meint offenen Tourer.

R-6-Zyl. SV, 7036 ccm, 1670 kg, 50 PS bei 1500/min, 4-Gang-Kulisse, 90 km/h, 7876 Expl. aller Silver Ghost



Porsche 993 GT2 Clubsport
D 1995

Die Clubsport-Version des 993 GT2 ist sehr begehrt, weil sie tatsächlich weltweit erfolgreich im Porsche-Cup fuhr und es auch im Sammlerstatus mehr Interessenten gibt, als Autos. Das Aerodynamik-Paket sorgt für optimales Fahrverhalten.

B-6 DOHC, 3600 ccm, 1295 kg, 430 PS bei 5700/min, 6-Gang, 295 km/h, 172 Exemplare



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



Renault Caravelle
F 1966

Ghia entwarf 1959 die 2-sitzige Floride, ein Gegenstück zum VW Karmann Ghia, mit wassergekühltem Heckmotor. Daraus wurde ab 1962 die 4-sitzige Caravelle ohne seitliche Lufteinlässe mit stärkerem Motor.

R-4-Zyl. im Heck, 1100 ccm, 1155 kg, 52 PS bei 5500/min, 4-Gang, 135 km/h, 34.244 Expl. von 1962-65



Rolls-Royce Silver Ghost London-Edinburgh,
GB 1913

Die komplette Typenbezeichnung erzählt britische Geschichte: „Silver Ghost Colonial London-Edinburgh Open Tourer Barker Style“ - leichter offener Tourer im Colonialstil wie der London-Edinburgh-Siegerwagen. Sporty im perfekten Zustand!

R-6-Zyl. SV, 7428 ccm, 1520 kg, 55 PS bei 1700/min, 4-Gang-Kulisse, 90 km/h, 7876 Expl. aller Silver Ghost

Entdecken | Erleben | Experimentieren

- ◆ Technik erleben auf 9.000 qm
- ◆ Mitmachstationen für die ganze Familie
- ◆ Dampflokomotive, Weberei & Co in Aktion

Täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr



Vintage & Prestige

Rolls-Royce Silver Ghost Wood Salamanca TownCar, GB 1914

Don Carlos de Salamanca importierte Rolls Royce nach Spanien und Südamerika und gewann 1913 mit einem Silver Ghost den GP von Spanien. Viele Karosserien wurden, wie dieser Rolls bei Woods in USA, nach seinen Wünschen gebaut.

R-6-Zyl. SV, 7428 ccm, 1520 kg, 55 PS bei 1700/min, 4-Gang-Kulisse, 90 km/h, 7876 Expl. aller Silver Ghost



Rolls-Royce 20/25 Mulliner Lightweight Salamanca, GB 1933

Einziger Mulliner-Alu-Aufbau dieser Art mit Klapp-Scheibe, Heckfenster mit Rollo, hydr. Bremsen und Doppelzündung. Mehrfach Sieger der Württ.-Historic-Rallye, Anreise aus der Schweiz auf eigener Achse. Daneben ein weiterer 20/25.

R-6-Zyl. OHV, mit 3.699 ccm, 1850 kg, 90 PS bei 3200/min, 4-Gang, 100 km/h, 3.824 Stück aller 20/25



Rolls-Royce Silver Dawn GB 1954

Der silberne Abendnebel Silver Dawn von 1952 war der kleinste Rolls Royce und baugleich mit dem Bentley R-Type. Er bietet allen Rolls Royce-Luxus, war aber nicht so erfolgreich wie der Silver Wraith.

R-6-Zyl. mit 4566 ccm, 1890 kg, 136 PS bei 3600/min, Automatik, 150 km/h, 481 Exemplare



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



Vintage & Prestige

Rolls-Royce Silver Ghost Brewster Salamanca, GB 1920

Auch der Wagenbauer Brewster baute offene RR-Tourenwagen mit leichtem Wurfverdeck (collapsible hood) nach Vorgaben von Don Carlos de Salamanca - die Wagen gingen meist an adlige Kunden, oder wie dieser, an Filmstars.

R-6-Zyl. SV, 7428 ccm, 1520 kg, 55 PS bei 1700/min, 4-Gang-Kulisse, 90 km/h, 7876 Expl. aller Silver Ghost



Rolls-Royce 20/25 Gurney Nutting Saloon, GB 1934

Gurney Nutting erfand den Razor-Edge-Style mit den Schnittkanten, am Heck im Vergleich zu den 20/25 daneben gut erkennbar. Die Ersatzräder in den Kotflügeln sind wegen der vielen Hufnägel notwendig.

R-6-Zyl. OHV mit 3.669 ccm, 1905 kg, 90 PS bei 3200/min, 4-Gang, 115 km/h, 3.827 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.

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



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.

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 II GB 1980

Der ab 1966 gebaute Silver Shadow war damals modern, heute ist er zeitlos elegant. Er wurde so ein Erfolg, dass man 11 Jahre später den Silver Shadow 2 fast unverändert auf den Markt bringen konnte.

V-8 OHV mit 6750 ccm, 2065 kg, 220 PS bei 4500/min, 3-G-Automatik, ca. 190 km/h, 8.424 Exemplare



Stanley Steamer Dampfswagen USA 1919

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

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



Studebaker Avanti USA 1963

Der amerikanische Star-Designer Raymond Loewy, Designer der Colaflasche, suchte eine völlig neue Sportwagenform - so hatte der extravagant, glatt, kantige Avanti keinen Kühlergrill, Überrollbügel, Sicherheitsgurte und GfK-Karosserie.

V-8 OHV, 4737 ccm, 1500 kg, 230 PS bei 4500/min, Automatik, 225 km/h, 4645 Expl. von 1963-64



Tatra 57 Bohemia Sport Roadster CZ 1935

Tatra-Gründer Hans Ledwinka war ein enger Freund von Ferdinand Porsche. Auch er liebte luftgekühlte Boxermotoren, Schwingachsen, Leichtbau und Zentralrohrrahmen. Ein 57 war bei der Rallye Monte-Carlo erfolgreich.

4-Zyl-Boxer vorn, luftgekühlt, 850 kg, 1688ccm, 30 PS bei 3000/min, 4-Gang, 100 km/h, 2 Stück!



Triumph Italia 2000 I 1961

Der ital. Importeur Ruffino plante, 1000 Triumph TR 3 mit Design von Michelotti als Italia bei Vignale bauen zu lassen. Als Triumph 1961 von Leyland übernommen wurde, stoppte man den Italia, um den eigenen TR 4 zu promoten.

R-4-Zyl. mit 1991ccm, 975kg, 105 PS bei 5000/min, 4-Gang Overdrive, 200 km/h, 329 Expl. von 1959-63



Talbot Lago T110 Cabriolet Graber, F / CH 1948

Dieser Talbot aus Suresnes hat seine Bezeichnung von den 26-Steuer-PS des 4,5-Liter-Sechszylinders. Das stabile Chassis wurde von vielen Karosseriers als Basis verwendet, dies ist ein Cabriolet von Graber aus der Schweiz.

R-6-Zyl. OHV mit 4482ccm, 1480 kg, 170 PS bei 4000/min, 4-Gang Cotal, 170 km/h, ca. 40 Exemplare.



Turner RS D 1968

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

R-4 OHC im Heck, 1177 ccm, 640 kg, 65 PS bei 5500/min, 4-Gang, 180 km/h, 121 Expl. von 1969 - 74



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



martelleriablechmanufaktur

RESTAURIERUNG & KAROSSERIEBAU - BLECH IST UNSERE LEIDENSCHAFT.

www.martelleria.de



ell edle weine und obstbrände
haslacher straße 44 oberkirch haslach
fon 07802-1629 www.ell.eu

ell



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



Volkswagen Export „Herbie“
D 1961

Noch ist der „Käfer“ häufigster Oldtimer in Deutschland, doch authentische Export-Käfer mit Faltdach, Bügelstoßstangen, 6-Volt-Anlage und zur Wagenfarbe passendem Trittbrett sind schon sehr selten, erst recht als Disneys Film-„Herbie“

4-Zyl. Boxer im Heck, 1192 ccm, 750 kg, 34 PS bei 3600/min, 4-Gang, 115 km/h, 15 Millionen Stück



VW 1500 Typ 3 Cabriolet
D 1965

Der „große VW“ ist nun auch 60 Jahre alt und das VW-Museum schickt eines der 3 handgebauten Cabriolets, das leider nicht in Serie genommen wurde, weil die Marktforscher zu wenig Cabrio-Interessenten fanden.

4-Zyl. Boxer im Heck, 1493 ccm, 45 PS bei 3800/min, 4-Gang, 950 kg, 130 km/h, 3 Exemplare Cabriolet



VW Karmann Ghia Cabriolet
D 1968, 1970

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



Wanderer W22
GB 1959

Wer stilvoll unterwegs zur Bentley-Party einladen wollte, liess bei Harold Radford eine Picknick-Ausführung einbauen, die Tische und Stühle ebenso wie Staufächer und Schubladen umfasst - alles versteckt unter dem höheren Heck.

V-8 OHV, 6341 ccm, 2100 kg, 175 PS bei 4000/min, Automatik, 175 km/h, 1932 St. bis 1962, ca. 5 Countryman



Wartburg 311 Coupé,
DDR 1961

Wer stilvoll unterwegs sein wollte, wählte das Wartburg Coupé, wenn er zur DDR-Elite gehörte. Die 2-Farb-Lackierung mit Schwinge an den Flanken unterstreicht die Elganz, die schon ab 1957 mit hinterer Panoramascibe gegeben war.

3-Zyl. 2-Takt, 982ccm, 985 kg, 50 PS bei 4.500/min, 4-Gang, Frontantrieb, 120 km/h, 469 Exemplare



VW Karmann Ghia
D 1955

Luigi Segre und Mario Boano schufen 1953 bei Ghia den Karmann, den Wilhelm Karmann begeistert VW-Chef Nordhoff vorschlug - er ahnte wohl kaum, dass dieses Coupé von 1955 bis '73 gebaut würde. Leihgabe: VW-Museum

4-Zyl.-Boxer im Heck, 790 kg, 1192 ccm, 30 PS bei 3400/min, 4-Gang, 115 km/h, 364.401 Expl. bis 1959



VW Karmann-Ghia Typ 34
Cabriolet, D 1963

Der Erfolg des Karmann-Ghia ermunterte VW 1963 zum großen Karmann Typ 34, genau 14cm länger, aber vor allem stärker. Doch mit allen Verstärkungen wurde er zu teuer, der Serienbau kam nicht.

4-Zyl. Boxer im Heck, 1493 ccm, 950 kg, 54 PS bei 4200/min, 4-Gang, 140 km/h, 73.906 Coupé, 12 St. Cabriolet



VW-Bus Camping T1
D 1966

Der VW-Bus wurde ab ca. 1960 auch als Campingwagen gebaut, oft mit Aufstelldach und Extras dieses Wagens wie Tropfenfenster, aufklappbare Frontscheiben, Dachträger, Einstiegsleiste, US-Stoßfänger und Wohneinbauten.

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



VW-Porsche 914 2.0
D 1971

Der Mittelmotor-Typ 914 wurde gemeinsam mit VW entwickelt, und die 4-Zylinder wurden ab 1969 in Wolfsburg gebaut. Der 1.7 hatte 85 PS, ab 1972 gab es den 2.0 mit 100 PS, der dank geringem Gewicht fast so schnell war wie der 914/6.

B-4-Zyl. OHV, 1971 ccm, 950 kg, 1100 PS bei 5000/min, 5-Gang, 190 km/h, 27.053 Expl. von 1972 bis 1974



Wartburg 311 Cabriolet
DDR 1958

Die DDR entschied, dass im BMW-Werk Eisenach Wartburg 3-Zylinder 2-Takter gebaut werden sollten. Der 311 war sehr gelungen und das Cabriolet entstand in kleiner Zahl in Dresden bei der Gläser-Nachfolgefirma.

3-Zyl. 2-Takt, 982ccm, 1020 kg, 45 PS bei 4.500/min, 4-Gang, Frontantrieb, 120 km/h, 2.670 Exemplare



Wiesmann MF3.2 Roadster
D 2006

Der 1993 vorgestellte Roadster MF 3 war für den Hardtop-Hersteller Wiesmann aus Dülmen das erste eigene Auto, der 6-Zylinder kam von BMW und die klassische Form wurde in Kunststoff gefertigt.

R-6-Zyl. DOHC, 3246 ccm, 1150 kg, 343 PS bei 6000/min, 6-Gang, 255 km/h, 817 Stück bis 2011

REIFEN LIMES

FOR DRIVERS

- High Tech Equipment – No. 1 in latest Technologies
- Bekenntnis zur Nachhaltigkeit
- Fachkundige Beratung durch erfahrenes und freundliches Personal mit digitaler Dokumentation

- Service für Sport & Classic Cars sowie Youngtimers
- Zentral gelegen an der PPR-Kreuzung Bad Homburg
- Zeitsparende online Reservierung
- Unübertroffene Preis-Leistungs-Pakete

Jetzt unter
service@reifen-limes.de
Angebot sichern



Reifen Limes
Saalburgstraße 150 61350 Bad Homburg vor der Höhe
Telefon: 06172 33735
www.reifen-limes.de

Reifenwechsel: service@reifen-limes.de
Wir bitten um eine Terminvereinbarung
Montag - Freitag von 08:00 - 12:00 und 13:00 - 17:00 Uhr
Samstag von 08:00 - 13:00 Uhr

Concours der klassischen Zwerge



BMW Isetta 250, 1955

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



BMW Isetta Landaulet, D 1957

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



Brütsch Mopetta, 1955

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



Brütsch Zwerg, 1955

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



FIAT 500 C Camioncino, I 1953

4-Zyl.-Motor mit 569 ccm,
16,5 PS bei 4.400/min, 600 kg,
90 km/h



FIAT Monterosa Berlinetta, I 1956

4-Zyl.-Motor mit 633 ccm,
22 PS bei 4.600/min, 675 kg,
100 km/h
nur 10 Exemplare!



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



Messerschmitt KR 201, D 1956

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



Fuldamobil Silberfloh, D 1954

1-Zyl.-Takt, 191 ccm,
10 PS bei 5.250/min, 370 kg,
85 km/h



Fuldamobil S 6, D 1956

1-Zyl.-Takt, 191 ccm,
10 PS bei 5.250/min, 370 kg,
4-Gang, 85 km/h,
123 Exemplare



Fuldamobil S 7, D 1957

1-Zyl.-Takt, 191 ccm,
10 PS bei 5.250/min, 370 kg,
4-Gang, 85 km/h



Glas Mungaia 400S Mk 4, E 1966

2-Zyl. 2-Takt mit 393 ccm,
18,5 PS bei 5.000/min, 415 kg,
105 km/h



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

APZ
CAR MOTION
sport &
classics



we proudly take care of

road legends

Wir
pflegen
Ihre
TRÄUME!

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.

apz-carmotion.de



FIVA-Class A bis / up to 1904			
1886	Daimler	Motorkutsche	C. Daimler
1888	Benz	Dreirad	A. Hoebig
1890	Dreirad	unbekannte Marke, Lutzmann ?	H. Rein

FIVA-Class B 1905 - 1918			
1908	Bedford Buick	Roadster	St. Lochbühler
1908	DeDion Bouton	CU533GP	P. Trunk
1909	Ford	Model T Touring	A. Aubele
1911	Opel	Torpedo	W. Presinger
1911	Rolls Royce	Silver Ghost Rois des Belges Tourer	M. Kliebenstein
1913	Benz 8/20	18/20 Tourer	W. Presinger
1913	Rolls Royce	Silver Ghost Ghost Colonial London Edinburgh Open Tourer in the style of Barker	M. Kliebenstein
1914	Benz	8/20 offener Tourer	H.-J. Zapf
1914	Rolls Royce	Silver Ghost Frederick Wood Salamanca Collapsible Town Car	M. Kliebenstein

FIVA-Class C 1919 - 1930			
1919	Stanley	Steamer	St. Mohr
1920	Rolls Royce	Silver Ghost Brewster Salamanca	M. Kliebenstein
1921	Grade	F2 Rennwagen	R. Lapoehn
1922	Ford	Model T	St. Barth
1923	Protos	Typ C1 10/45	M. Müller
1924	Delage	D 1	A. Heyder
1924	Mercedes	28/95	A. Hoebig
1924	Mercedes	28/95 Sport Murphy	A. Hoebig
1925	Citroen	Trefle 5 HP	A. Gehbauer
1925	Ford CAN	Model-T 1925 Runabout	M. Velling
1925	Jewett Six	Spezial-Touringwagen (Deluxe)	W. Drescher
1926	Peugeot	Quadrilette	P. Seeger
1927	Essex	Super 6	M. Müller
1927	Franklin	11B Tandem Sport	E. Hoedt
1927	Mercedes	Typ 300 Mannheim	J. Tapken
1927	Renault	NN 6CV Torpedo	L. Waszak
1928	Alfa Romeo	6C 1750 Zagato	B. Hübel
1928	Cadillac	341A Dual Cowl Phaeton	Fa. Kautschuk-Klassik
1928	Dixi	DA 1	U. Martin
1928	Ford	A Phaeton	H. Böhme
1928	Lagonda	2-Litre	W. Presinger
1929	Audi	Typ SS ("Zwickau")	W. Gorny
1930	Audi	20/100 Typ SS ("Zwickau") Gläser Kabriolett	D. Schmidt
1930	Bentley	6 ½ Liter Speed Six Sports Tourer	C. Daimler
1930	Bugatti	Typ 40 Cabriolet	C. Haub
1930	Ford	A Fordor Sedan	C. Haub
1930	Ford USA	A Deluxe Roadster	A. Etter

FIVA-Class D 1931 - 1945			
1931	Chevrolet	Independence Sport Roadster	F. Engel
1931	Chrysler	CM6	F. Engel
1931	Ganz	"Maikäfer"	D. Dressel
1932	BMW	AM 4	Ch. Braungard
1932	Brennabor	Ideal Extra 7/30 Typ N Extra	G. Ebeling
1933	Framo	Stromer	M. Albert
1933	Rolls-Royce	20/25	F. Rominski
1933	Rolls-Royce	20/25 HP	W. Trindler
1934	Maybach	Zeppelin Cabriolet Dörr&Schreck	T. Sommer
1934	Rolls-Royce	20/25	D. Schweikert
1934	Wanderer	W22 Cabrio	B. Benninghoven
1935	Daimler	Straight Eight, Hearse Dottridge Brothers	U. Barthel
1935	Framo	LTP 200	H. Schneider
1935	Horch	BK 830	K. Kramer
1935	Tatra	75 Sport	J. Laser
1936	Bentley	4,25 Litre Brougham	Fa. Kautschuk-Klassik
1936	Bentley	4,25 Litre	J. Westpfahl
1936	Bugatti	Typ 57 Coupé Coach Gangloff	R. Braunschweig
1936	Chevrolet	Business Coupé	Classic Bid

1936	Chevrolet	Master Deluxe Imperial Gläser Cabrio	F. Engel
1936	Maybach	SW 38 Cabriolet	PS-Speicher
1936	Talbot Lago	T120 Graber	M. Kliebenstein
1937	Maybach	SW38 Cabrio	Museum Sinsheim
1938	BMW	328 Roadster Vignale	Dr. B. Corcostegui
1938	Lancia	Aprilia Berlina Sport Aerodinamica Viotti	F. Vigorito
1938	Maybach	SW 38 Spezial Roadster	H. Gassmann
1938	Maybach	DS 8 Zeppelin Cabriolet	Th. Sommer
1938	Maybach	SW 38	H.-J. Zapf
1938	Mercedes	540 K Spezial Roadster	H. Gassmann
1939	Alfa Romeo	6C2500 SS Corsa Spider	E. Tauscher
1939	BMW	327 Cabriolet	N. Wehner
1939	Hanomag	Autobahn 1.3	K. Drobny
1939	Maybach	SW 42 Spohn 4+4 Cabrio kurzer Radstand	H.-J. Zapf
1939	Opel	Blitz Feuerwehr	B. Pfeiffer
1939	Opel	Admiral Gläser Cabriolet	B. Steins
1939	Packard	V-12 All Weather Cabriolet	L. Bouwman
1940	Cadillac	4-door Brougham	K. Classic Bid
1941	Maybach	SW 42 Pullmann langer Radstand	H.-J. Zapf

FIVA-Class E 1946 - 1960			
1948	Chevrolet	Fleetline	Dr. G. Stöhr
1949	Alfa Romeo	6C Super Sport Cabrio Pininfarina	F. Vigorito
1949	Hudson	Commodore 8	B. Cajacob
1950	Alfa Romeo	6C 2500SS	D. Nussbaum
1950	Buick	Spezial 40	H. Pfund
1950	Fiat	500C Topolino Barchetta	H. Spross
1951	Gutbrod	Wendler Sport	P. Dipold
1951	Jaguar	XK 120 FHC	F. Klaas
1951	Opel	Blitz Rettungswagen	B. Pfeiffer
1952	Mercedes	170 S - D	C. Schlink
1953	Bentley	R-Type Graber	W. Grau
1953	Fiat	500 Topolino Pritsche	M. Trebo
1953	Fuldomobil	N2 Silberfloh	Th. Honold
1953	VW	Karmann Ghia Typ 14	M. Leifer
1954	Alfa Romeo	1900 CSS Touring Coupé	H.-J. Döhren
1954	Bensport	La Sarthe	M. Kliebenstein
1954	Chrysler	Ghia GS1	H. Auernig
1954	Citroen	11 BL	P. Zell
1954	DKW	F 91	A. Gerne
1954	Fuldomobil	NFW 200	B. Grimmer
1954	Lagonda	31 DHC Tickford Mark I	E. Krieger-Franz
1954	Opel	Kapitän 54	M. Scharpf
1954	Porsche	356 "Knickscheibe" 10/54	A. Akachar
1955	Brütsch	Zwerg	P. Dipold
1955	EMW	340/7	V. Kruspig
1955	Rolls-Royce	Silver Dawn	P. Bock
1955	VW	14 Karmann Ghia Prototyp	VW Museum
1956	FIAT	600 Monterosa Berlinetta	Ch. Hartmann
1956	Fuldomobil	S6	K. Hermann
1956	Mercedes	300 Sc Coupé (W 188 II)	C. Daimler
1957	Brütsch	Mopetta	St. Baumann
1957	Desoto	Firesweep Sportsman Coupe	H. Otto
1957	Ford	Thunderbird	D. Semlitsch
1957	Fuldomobil	S7	B. Grimmer
1957	Lincoln	Premiere Coupé Ford	H. Reinecke
1957	Mercedes	300 C	P.J. Lauter
1958	AC	Ace Roadster	J. Tollenaar
1958	Buick	Roadmaster Riviera Coupé	Fa. Kautschuk-Klassik
1958	Fiat	1100 / 103 D Limousine	J. Werkmeister
1958	FMR	KR 201 Cabriolet	R. Schreiber
1958	Mercedes	220 S	R. Küster
1958	Mercedes	Ponton 220 S	G. Pauly
1958	Porsche	356 Coupé A	P. Klingmeyer
1958	Wartburg	311-2	R. Schreiber

1958	Zündapp	Janus	W. Kröger
1959	Bentley	S2 Harold Radford Countryman	Dr. Th. Drechsler
1959	BMW	Isetta 300 Cabrio	C. Böhler
1959	BMW	503 Cabriolet	R. Kappus
1959	Cadillac	DeVille Coupé Serie IV	W. Littmann
1959	Chevrolet	Corvette C1	M. Chitrov
1959	FIAT	600 Berlina Zagato	Ch. Hartmann
1959	FMR	TG500	A. Barth
1959	MG	A	K. Spandöck
1959	Triumph	Italia 2000 Vignale	D. Krämer
1960	Alpine	A106 Mille Milles	A. Pilz
1960	BMW	Isetta 250	D. Müller
1960	Borgward	Isabella Coupe Cabriolet	J.W. Staben
1960	Chevrolet	Bel-Air Cabrio	H.-W. Pimpl
1960	Chevrolet	Impala Convertible Cabrio	D. Rinker
1960	Plymouth	Fury	H. Otto
1960	Pontiac	Bonneville Safari	P. Härtel

FIVA-Class F 1961 - 1970

1961	Alvis	TD 21	G. Schulz
1961	Borgward	2.3L P100	B. Steins
1961	FIAT	1100 Speciale	St. Maskos
1961	Mercedes	300d Cabriolet D	C. Daimler
1961	Mercedes	190 SL W121	U. Müller
1961	Mercedes	300 SE Coupé Prototyp	C. Saum
1961	VW	Käfer "Herbie"	J.-R. von der Marwitz
1961	Wartburg	311 Coupe	E. Hildebrandt
1962	Alfa Romeo	2000 Spider Cabrio Chevy V8	H. Rupp
1962	Porsche	356 B	V.K. Hundertmark
1962	Rolls-Royce	Silver Cloud II LWB	W. Grau
1963	Bentley	S3 Saloon	Dr. M. Muthwill
1963	DKW	1000 SP Cabrio	H. Bastian
1963	FIAT	2300 S Coupe Ghia	J. Schnücker
1963	FIAT	1100 D	Fam. Butz
1963	Studebaker	Avanti	A. Wallimann
1963	VW	Karmann Ghia 1500 Typ 341 Cabrio	J. Fischer
1964	Bentley	S3 Saloon	R. Baier
1964	Jaguar	E-Type S1 Roadster	P.-D. Hirschberg
1964	Jaguar	Mark 10	M Löbs
1964	NSU	Wankel Spider	V.-K. Hundertmark
1964	Peugeot	404 Coupé Injection	U. Siebert
1964	Volvo	P 1800S Coupé	R. Michel
1965	Alpine	A108 Berlinette	Dr. Ch. Pilz
1965	Cadillac	DeVille Convertible	F.B. Glanzer
1965	Ford	Mustang	T. Sarközi
1965	Mercedes	230 SL	Th. Zumbunn
1965	Munguia	Goggomobil 400S	M. Scharpf
1965	VW Typ 3	Cabriolet	VW-Museum
1966	Mercedes	250 SE Cabriolet W111	Fa. Kautschuk-Klassik
1966	Renault	Caravelle	W. Rauch
1966	VW	T1 Westfalia SO-42	R. Wehrhahn
1967	Chevrolet	Camaro RS/SS 350 Convertible	W. Sattel
1967	FIAT	Abarth 1000 TC Corsa Gr. 2	K. Kleber
1967	Ford	Mustang Convertible GTA	J. Schneider
1967	Ghia	450 SS	M. Koch
1967	SIATA	Formichetta	H. Herfurtner
1968	BMW	E3 "California"	Dr. Chr. Zschocke
1968	Chevrolet	Corvette C3	W. Sester
1968	Turner	RS	N. Scheuerle
1968	VW	Karmann Ghia Typ 14 Cabriolet	G. Probst
1969	BMW	E3 "New Horizon"	Dr. Chr. Zschocke
1969	BMW	E3 "Racing Gruppe 1"	Dr. Chr. Zschocke
1969	Chevrolet	Camaro Cabrio	H.W. Pimpl
1969	Jaguar	E-Type Roadster Serie 2	K. Spandöck
1969	Maserati	Ghibli Coupé	C. Bolenski
1969	Melkus	RS 1000	R. Schreiber

1969	Mercedes	280 SL Pagode	P. Klingemeyer
1969	Mercedes	600 W100 kurz	E. Krieger-Franz
1969	Rolls-Royce	Silver Shadow 1	Th. Buch
1970	BMW	E3 "The Inka"	Chr. Zschocke
1970	Datsun	240 Z Coupé	Th. Link
1970	Dino	246 GTB	W. Junghänel
1970	Ford	Mustang	Th. Ihrig
1970	Mercedes	W114 /8	M. Wemmert
1970	Opel	Diplomat Frua	H. Krapp
1970	VW	Karmann Ghia Typ 14 Cabrio	F. Brunny
1970	VW	Karmann Ghia Typ 14	M. Göttert

FIVA-Class G 1971 - 1980

1971	Citroen	SM	H. Neisel
1971	Jaguar	E-Type V12 Coupé S 3	L. Ziermann
1971	Mercedes	600 W100	P.u.P. Winet
1971	VW	VW-Porsche 914/4 2.0	V.K. Hundertmark
1972	BMW	3.0 CSL	T. Aichele
1972	De Tomaso	Pantera GTS	M. Gottschall
1972	Melkus	RS 1000	H. Kalt
1972	Porsche	914-6	P. Laube
1973	Ford	Mustang Convertible	K. Wolff
1975	Mercedes	600 ex Tony Marshal	H. Pfänder
1978	Brixner	Zweitzer-Rennwagen	V.K. Hundertmark
1978	Fiat	127 Fissore Scout	Ch. Merz
1978	Lotus	Esprit S1	Dr. Th. Drechsler
1978	Mercedes	R107C 280SLC	O. Jankowski
1979	Mercedes	R107 280SL Cabrio	O. Jankowski
1980	Rolls-Royce	Silver Shadow II	H. Thon

FIVA-Class H 1981 onwards

1981	DeLorean	DMC12	R. Matussek
1981	Range Rover	Serie 2	H. Hedtke
1982	Mercedes	500 SEC Lorinser	Ph. Oehl
1983	Citroen	Dyane, Aufliieger, Gauloises	Dr. W. Armbrust
1983	Porsche	956 LeMans	A. Seibold
1984	Mercedes	W123 lang Limousine "Pullman"	R. Blaser
1985	BMW	M 635 CSI	H.-J. Heiland
1985	Lotus	Esprit Turbo "James Bond" in gefährlicher Mission	H. Zweigle
1986	Ferrari	Mondial 3.2 Blu	O.u.V. Hartjes
1989	BMW	Z1	Th. Weber
1990	Bentley	V8 Continental III Cabrio	R. Camenzind
1990	VW	Polo 1.0 Universal 86C Coupe	M. Wemmert
1994	Hotzenblitz	Roadster	H.-N. Diete-Trenzinger
1994	Mercedes	Brabus 6.5	A. Rida
1995	Porsche	993 GT2 Clubsport	Fa. Porsche Zentrum Bensberg
1996	Ferrari	355 Spider	E. Berke
2000	TVR	Tuscan Speed Six Red Rose Mk 1	P. Scherhauser
2006	Wiesmann	MF3	U. Schneider
2011	Maybach	62S	Classic Bid



Freitag	Previewday
Ganztägig	Eintreffen der Teilnehmer und Platzierung der Fahrzeuge
09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen für die Besucher
ab 09:00 Uhr	Kulinarisches Frühstücksangebot für Besucher & Teilnehmer
ab 10:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse ▪ Sonderschau BMW E3 „Wundercar Collection“ ▪ Fotoworkshops von Sigma ▪ Kulinarische Angebote der Marketender (Kaffee, Wein, Eiscreme, Burger u.v.m.)
12:00 Uhr	Beginn der Live-Auktion "Concours d'Elegance" am Stand von Catawiki
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 Nur mit Nachweis der 3G-Regel – getestet, geimpft, genesen
Samstag	
09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen für die Besucher der Zeitzone 1
ab 09:00 Uhr	Kulinarisches Frühstücksangebot für Besucher & Teilnehmer
ab 10:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile Jubiläen und Sonderschauen: 100 Jahre Maybach, „Wundercar Collection“, 100 Jahre Carrozzeria Ghia, 60 Jahre Jaguar E-Type, 110 Jahre Chevrolet u.a. ▪ Große Sonderschau "Chevrolet Corvette" mit Präsentation der neuen Corvette C8 ▪ Live-Auktion "Concours d'Elegance" am Stand von Catawiki ▪ Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse ▪ Gewinnen Sie eine Rundfahrt in einem Oldtimer am Stand von CarZins ▪ Objektiv-Verleih und Fotoworkshops von Sigma ▪ Benefiz-Aktionen, u.a. Versteigerung Mercedes Typ 300 Mannheim am Stand E6 ▪ Ausstellung "WERTE – Handwerk & Restauration" im Südflügel ▪ Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel ▪ Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstaussstellung ▪ Kulinarische Angebote der Marketender (Kaffee, Wein, Eiscreme, Burger u.v.m.)
11:00 Uhr	Präsentation und Enthüllung "The Wundercar Collection" von Dr. Christian Zschocke Ehrengast und Key-Note Speaker Paul Bracq Am Hirschbrunnen
13:00 Uhr	Ende der Zeitzone 1
14:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen für die Besucher der Zeitzone 2
14:00 Uhr	Historisches Picknick - Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West)
15:00 Uhr	Europapremiere: Präsentation der Chevrolet Corvette C8 durch Testfahrer Patrick Herrmann Im USCCC
16:00 Uhr	Buchpräsentation "Mercedes-Benz C 111 – Fackelträger, Traumsportwagen, Rekordjäger" durch die Autoren am Originalfahrzeug Am Stand von Mercedes-Benz Classic
18:00 Uhr	Programmende des ersten Tages
19:30 bis 23:00 Uhr	Classic-Gala Abend mit Sektempfang, Klassik-Konzert und anschließendem Dinner im Schloss Schwetzingen für Teilnehmer und geladene Gäste. Nur mit Nachweis der 3G-Regel – getestet, geimpft, genesen

Sonntag	
09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen für die Besucher der Zeitzone 1
ab 09:00 Uhr	kulinarisches Frühstücksangebot für Besucher & Teilnehmer
ab 10:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile Jubiläen und Sonderschauen: 100 Jahre Maybach, „Wundercar Collection“, 100 Jahre Carrozzeria Ghia, 60 Jahre Jaguar E-Type, 110 Jahre Chevrolet u.a. ▪ Live-Auktion "Concours d'Elegance" am Stand von Catawiki ▪ Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse ▪ Gewinnen Sie eine Rundfahrt in einem Oldtimer am Stand von CarZins ▪ Objektiv-Verleih und Fotoworkshops von Sigma ▪ Benefiz-Aktionen, u.a. Versteigerung Mercedes Typ 300 Mannheim am Stand E6 ▪ Ausstellung "WERTE – Handwerk & Restauration" im Südflügel ▪ Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel ▪ Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstaussstellung
11:00 Uhr	Präsentation des "Scheunenfund des Jahrzehnts" Mercedes-Benz Typ 12/55 Benefiz-Auktion zur Unterstützung gegen Brustkrebs am Stand von MyCarmunity
13:00 Uhr	Ende der Zeitzone 1
14:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen für die Besucher der Zeitzone 2
ca. 16:00 Uhr	Prämierung der Teilnehmerfahrzeuge durch Joh. Hübner
18:00 Uhr	Veranstaltungsende

Änderungen vorbehalten

COVID-19 Vorsorge:

Es gilt die 3G-Regel (getestet, geimpft, genesen) – bei Krankheitsanzeichen kein Einlass
Bitte 1,5m Abstand halten – Mundschutz mitführen – Anweisungen und Schilder beachten



Die Jury



Die Jury des 17. Internat. Concours d'Elegance Automobile ist aus internationalen Experten/Expertinnen verschiedener Fachbereiche des Automobilismus gebildet, die sich für ihr unabhängiges und fachgerechtes Urteil miteinander beraten - denn Siegeltrophäen sind nur wertvoll, wenn sie von einer qualifizierten Jury vergeben werden.

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
Diehl, Peter
Fuchs, Werner
Gocke, N.
Heinze, Martin
Herczeg, Gabor
Ihrig, Ronald
Koch, Nicola
Kodama, Hideo
Krukenkamp, D.
Kübler, Bernd
Leutiger, Burkhard
Lindberg, Mikael
Niemeyer, Jochen
Plagemann, Chr.
Meiswinkel, L.
Roeder, Dr. Susanne
Rudorff, Lars
Scheepers, Oona
Scheidl, Andreas
Schramm, Robert
Schramm, Laurenz und Jonas
Schultz, Bernd
Schulz, Eb.
Schulz, Gregor
Sigloch, Klaus
Süss, Thorsten
Tollenaar, Joos
Waltz
Westpfahl

Experte Automobilhist. Gesellschaft
Karosserie + Fahrzeug, Vogel-Verlag
ASC, Experte Messingwagen
Motorjournalist
Marktanalyst, Oldtimer-Sachverständiger
Designer
Designer
Kuratorin der Jury
Designer, ehem. Opel, Ehrenjuror
Historiker
Experte Württembergische
Designer
Designer, ehem. Koenigsegg
ASC, Kfz-Sachverständiger
Experte Classic-Trader
Ingenieur
Motorjournalistin
Experte, speziell Mercedes
Designerin
Experte Carozzeri Italiani
Ing., Vorsitzender der Jury
Expert-Trainees
Automobildokumentation
Ingenieur, Konstrukteur
Oldtimer-Markt
Sachverständiger
Designer
Experte Klassik und Motorsport
Sachverständiger
Rechtsanwalt, Experte Klassik

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

Aussteller und Sponsoren

APPIA
Autohaus Hedtke
CarZins
Classic Car Analytics
Classichid
CMC Classic Model Cars
COMCO Leasing
Detailers Garage
FCA Germany AG
FirstClass - Autohauben
Gräf Classic Cars
Hothouse Publishing Ltd
Jamlong Boutique
Kaltenmorgen Cabriotücher
Kautschuk-Klassik
Leduc Hüte
Limes Reifen
Manfred Köhler GmbH
Martelleria
Messe- und Eventservice Schulz
Metzner Automobile
Oldtimerkennzeichen.de
Panamahüte Manfred Mehl
Porsche Zentrum Bensberg
Schäuble & Söhne
Scuderia Renania
Strahlzentrum MRN
Vilsa Mineralwasser
Vintage & Prestige

ECOmobil-Gala Schwetzingen

Schirmherrschaft



Premium-Partner



SPIEGELHALDER & HEILER GmbH



Premium-Partner



Schirmherrschaft



Exklusiv-Partner



Lageplan

E1 Württembergische Versicherung AG



E2 Carola Daimler Cars CaBo GmbH



E4 Catawiki B.V.



E5 i-Clip



E6 MyCarmunity



E7 Mercedes-Benz Classic



E8 Sigma (Deutschland) GmbH



E9 Allgemeiner Schnauerl Club (ASC) e.V.



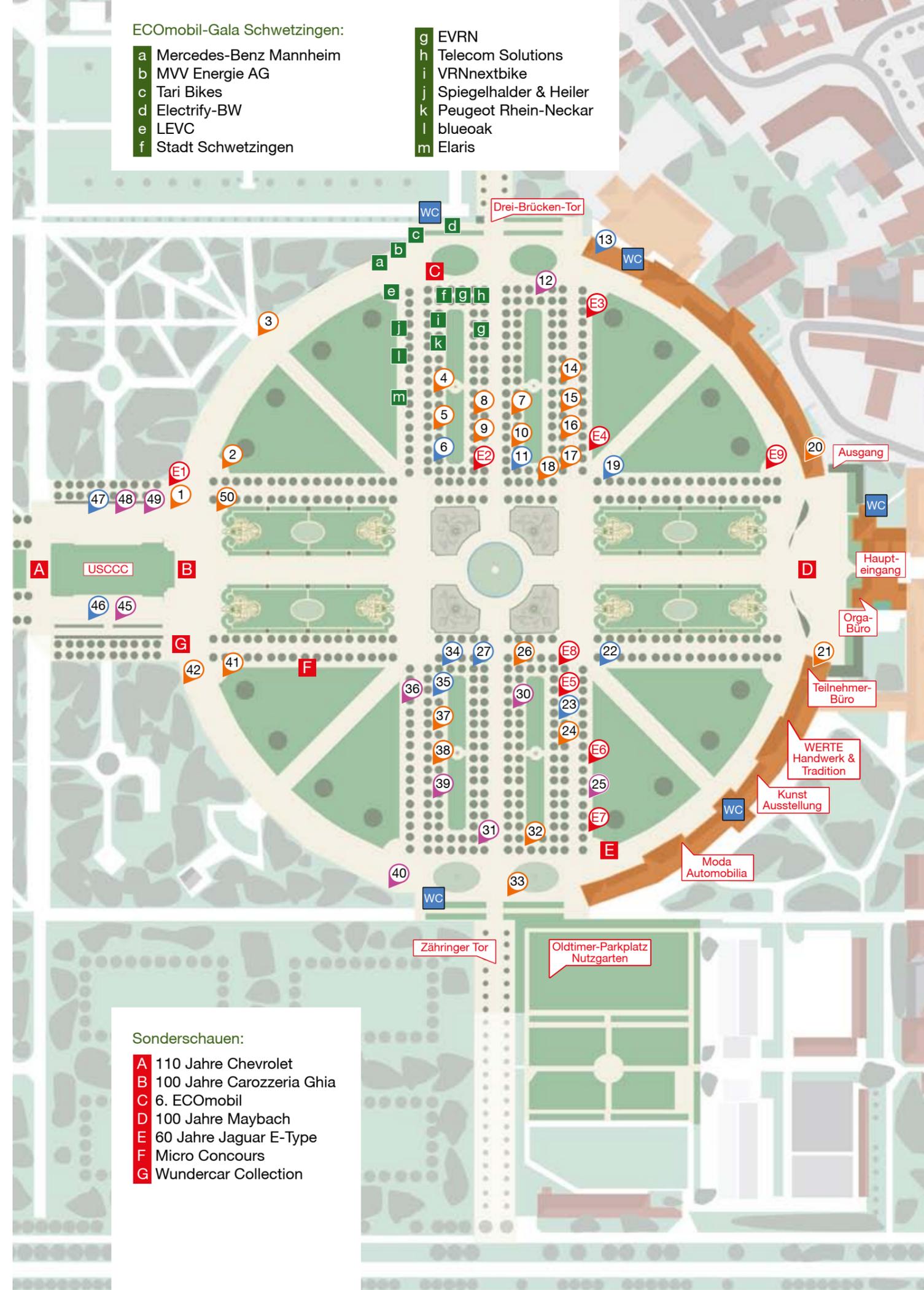
- 1 Schäuble & Söhne
- 2 FCA Germany AG
- 3 AMG Owners Club e.V.
- 4 Köhler GmbH
- 5 Strahlzentrum
- 6 Theodors Biergarten
- 7 Adler-Motor-Veteranen-Club e.V.
- 8 Oldtimer-Freunde Heidelberg
- 9 Firstclass Autohauben
- 10 Pauline's Lädchen
- 11 Eis-Fontanella
- 12 Oldtimer Stammtisch Brühl - Baden
- 13 Schlossrestaurant Schwetzingen
- 14 Gräf Classic Cars
- 15 Panamahüte Manfred Mehl
- 16 Kautschuk Klassik
- 17 CMC Classic Model Cars
- 18 CarZins
- 19 Crepy Crépés
- 20 Allgemeiner Schnauerl Club (ASC) e.V.
- 21 INFO - Classic-Gala Schwetzingen
- 22 Flammkuchen by Crepy-Crepes
- 23 2sam Finkenauer Wein
- 24 Scuderia Renania
- 25 Mercedes-Benz Museum
- 26 Museum Autovision
- 27 kaffeekontakt
- 28 Classicbid
- 29 DEUVET Bundesv. Oldtimer-Youngtimer e.V.
- 30 Ro 80 Club International e.V.
- 31 Metzner Automobile
- 32 JaguarFreunde Südwest
- 33 Autohaus Hedtke
- 34 Schwaikheimer Eismanufaktur
- 35 Messe- und Eventservice Schulz
- 36 Zagato Car Club Deutschland
- 37 Detailers Garage
- 38 Classic Car Analytics
- 39 Alt-Ford-Freunde e.V.
- 40 Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
- 41 COMCO Leasing
- 42 Martelleria
- 44 kaffeekontakt
- 45 Elvis Will Never Die Club e.V.
- 46 Snack-Bar 66
- 47 Cocktail Mixbox
- 48 Jamlong Boutique
- 49 Ahr-Automobil-Club 1924 e.V. - Benefiz
- 50 OldtimerSpendenaktion - Benefiz

- Aussteller
- Gastronomie
- Museen und Vereine
- Sonderschauen und Shows

ECOmobil-Gala Schwetzingen:

- a Mercedes-Benz Mannheim
- b MVV Energie AG
- c Tari Bikes
- d Electrify-BW
- e LEVC
- f Stadt Schwetzingen

- g EVRN
- h Telecom Solutions
- i VRNnextbike
- j Spiegelhalter & Heiler
- k Peugeot Rhein-Neckar
- l blueoak
- m Elaris



Sonderschauen:

- A 110 Jahre Chevrolet
- B 100 Jahre Carozzeria Ghia
- C 6. ECOMobil
- D 100 Jahre Maybach
- E 60 Jahre Jaguar E-Type
- F Micro Concours
- G Wundercar Collection

Ausblick ins Jahr 2022



Röhrl Olympia 1938



Lamborghini Espada Bertone



Cadillac V12 1940



„Nach dem Concours ist vor dem Concours“ lautet die Lieblingsdevise von Classic-Gala-Kurator **Hans Hedtke**. Er steht für die Aktivitäten des Teams, das auch immer auf der Suche nach speziellen Themen ist. Das geht manchmal über mehrere Jahre, wie etwa die Darstellung der Automobile von Röhrl, die bis zum 2. Weltkrieg in Darmstadt gebaut wurden. Nun soll Röhrl Ehrenmarke des 18. Int. Concours d'Elegance Classic-Gala Schwetzingen vom 2. bis 4. September 2022 sein.

Die Gründerzeit des Automobils hat ihre 100 Jahre längst hinter sich, viele Marken sind auf dem Weg zum 125. Jubiläum - große runde Geburtstage sind folglich nicht mehr zu erwarten. Aber auch „unrunde“ Jahrestage können höchst verlockend sein: 110 Jahre Bertone wird an die Gründung der Karosseriefirma im Jahre 1912 durch Giovanni Bertone in Borgo San Paolo erinnern, auch wenn das erste Auto mit Bertone-Karosserie durch Einfluß des 1. Weltkriegs erst 1921 gefertigt wurde. Doch was dann folgte, manifestierte den Ruf der italienischen Karosseriebauer insgesamt weltweit, vor allem, weil weit verbreitete Autos den Namen „Bertone“ wie ein Zeichen für bestes Design berühmt machten, wie etwa das „Bertone-Coupe“ 3200 CS von BMW oder die ALFA Giulia GT Junior Bertone und der FIAT 850 Bertone. Ob A wie ALFA oder L wie ISO und L wie Lamborghini: wer einen Miura kennt, weiß, wer diesen Lamborghini entworfen hat. Bertone wird deshalb 2022 das Leitthema des 18. Int. Concours d'Elegance in Schwetzingen sein.

Ohne dabei zu vergessen, dass auch die amerikanische Leitmarke Cadillac seit 1902 aktiv ist, also sogar ihr 120. Jubiläum begehen kann. Der 10. US-Classic-Car-Concours USCCC wird folglich im Jahr 2022 die Plattform für jene Marke sein, die sich schlichtweg als „the Standard of the World“ bezeichnet.

Das Ziel von Hans Hedtke als Kurator und dem Team um Johannes Hübner ist, wieder seltene und perfekt erhaltene Automobile im Schlosspark zu versammeln. 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 auf dem Zeitstrahl der Automobilgeschichte spazieren kann.

Wir freuen uns, Sie wieder zu sehen!

**Bitte merken Sie sich schon heute den Termin:
2. bis 4. September 2022**

Impressum: Johannes Hübner, Autoconsult Classic-Gala Schwetzingen • Gebrüder Lang Straße 24 • 61169 Friedberg
fon +49 (0)6031 96590-90 fax -99 mobil +49 (0)152 24612311 • Email office@autoconsult.eu • URL www.classic-gala.de
Redaktion v.i.S.d.P.: Johannes Hübner Autoconsult • Projektleitung: Wolfgang Gauf M.Sc. • Head Office: Johannes Hübner
Kurator: Hans Hedtke • Büro Schwetzingen: Ralf Eichhorn • Gestaltung des Magazins: ergonomedia Kludsky/Leiss GbR

I-CLIP
THE WALLET

NOW IN TITANIUM



BESUCHEN SIE UNS AM STAND NR. E5
EXKLUSIV ZEIGEN WIR DEN TEUERSTEN SERIEN-GELDBEUTEL DER WELT:
I-CLIP HERITAGE GOLD MIT BRILLANTEN

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

