



Titelbild: Hideo Kodama

ASC-Classic-Gala Schwetzingen 20. International Concours d'Elegance

WAV württembergische



SIGMA





Schwetzingen, wir feiern mit!

Bosch Classic gratuliert herzlich zu 20 Jahren Classic Gala Schwetzingen.

Wir freuen uns auf viele Besucher an unserem Stand im wunderschönen Schlossgarten. Entdecken Sie auch unser großes Angebot an Ersatzteilen und Services für klassische Fahrzeuge auf [bosch-classic.com](https://www.bosch-classic.com).

Technik fürs Leben



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

der Concours d'Elégance „Classic-Gala Schwetzingen“ ist aus Schwetzingen nicht mehr wegzudenken. In diesem Jahr findet der Concours zum 20. Mal statt und feiert damit ein besonderes Jubiläum.

Ich darf Sie im Jubiläumsjahr in Schwetzingen herzlich willkommen

heißen. Vom 30. August bis zum 1. September 2024 bietet sich vor der historischen Kulisse unseres barocken Schlosses im Schlossgarten wieder die Möglichkeit, sich auf eine besondere Zeitreise durch die Automobilgeschichte zu begeben. Im Jubiläumsjahr stehen mit 120 Jahre Rolls-Royce, 125 Jahre OPEL, 85/75 Jahre Borgward Isabella, 100 Jahre MG und 100 Jahre Chrysler gleich fünf spannende Sonderschauen an.

Schmuckstücke und Raritäten der Automobilgeschichte geben sich im Schlossgarten ein Stelldichein. Edle Karossen, glänzender Lack und blitzendes Chrom lassen die Herzen der Oldtimerfans höherschlagen. Bei Oldtimer-Freunden hat sich die Classic-Gala längst zu einem echten Fixpunkt im Jahreskalender entwickelt.

Zudem kommen auch an Elektromobilität Interessierte auf Ihre Kosten. Hier schlägt sich die Brücke zur zeitgleich stattfindenden 9. EComobil-Gala auf dem Schlossplatz. Verschiedene Aussteller laden dort dazu ein, E-Bikes und E-Autos zu testen und sich beraten zu lassen.

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

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

Ihr

Dr. René Pörtl

Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen

4	Grußworte
8	Willkommen
10	Schwetzingen
11	Schlossgarten
12	Highlights
14	20 Jahre Classic-Gala
20	Württembergische Versicherung
22	Veritas
26	85 Jahre Borgward
28	120 Jahre Rolls-Royce
32	100 Jahre Chrysler
38	60 Jahre Ford Mustang
40	Best of Show Award
41	Technik Museen Sinsheim Speyer
44	125 Jahre Opel
46	MG
52	Kunstaussstellung
54	Fahrzeugkatalog
88	Teilnehmerliste
96	Programmübersicht
96	Impressum
98	Jury
99	Partner und Sponsoren
100	Lageplan
102	Ausblick auf 2025



Sehr geehrte Gäste, liebe Automobil-Freundinnen und -Freunde,

voller Freude feiern wir in diesem Jahr gleich mehrere herausragende Jubiläen in Schloss und Schlossgarten Schwetzingen. Zum einen lädt das traditionsreiche Oldtimer-Event „Internationale Concours d'Elegance“ 2024 bereits zum 20. Mal auf eine Zeitreise durch die Automobil-Geschichte ein. Zum anderen markiert dieses Jahr den 300. Geburtstag und 225. Todestag von Kurfürst Carl Theodor.

In der Tradition Carl Theodors, der die Kunst und Kultur in der Kurpfalz maßgeblich förderte, führt uns die Classic Gala in die faszinierende Welt historischer Automobile. Sie verkörpert die

Verbindung von Geschichte, zeitloser Schönheit und technischer Raffinesse, die auch der Kurfürst so schätzte.

Das Erbe Carl Theodors, geprägt von kultureller Blüte und architektonischer Pracht, lebt hier im Schlossgarten weiter. Seine Vision und sein Engagement machten die barocke Gartenanlage zu einem Juwel, das noch heute weit über die Grenzen der Region hinausstrahlt. Gemeinsam mit den edlen Karosserien der Classic Gala entsteht an diesem historischen Ort eine faszinierende Symbiose mit einem harmonischen Gesamtbild. Sowohl die Automobile als auch die Gartenanlage mit ihren kunstvollen Architekturen und eleganten Skulpturen sind Ausdruck menschlicher Kreativität und Handwerkskunst. Mit ihren individuellen ästhetischen Reizen legen sie ein zeitloses Zeugnis davon ab, was Menschen mit ihren eigenen Händen, Leidenschaft und Hingabe schaffen können.

Es ist uns eine besondere Ehre, der „Concours d'Elegance“ mit dem barocken Schlossgarten auch zum 20. Jubiläum eine eindrucksvolle Kulisse bieten zu dürfen. Unser Dank für ihr unermüdliches Engagement geht vor allem an Johannes Hübner und sein Team. Durch ihren Einsatz bieten sie den Besucherinnen und Besuchern im Schlossgarten Schwetzingen auch in diesem Jahr wieder ein Event der Extraklasse.

Wir laden Sie ein, sowohl die Schönheit und das Erbe klassischer Automobile zu feiern als auch das Andenken an einen der bedeutendsten Kurfürsten unserer Geschichte zu ehren. Wir wünschen allen Beteiligten eine erfolgreiche Jubiläums-Schau und viel Freude beim Entdecken, Staunen und Fotografieren.

Herzlichst, Ihre

Patricia Alberth

Manuel Liehr

Geschäftsführung der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg



Liebe Freundinnen und Freunde der Classic-Gala Schwetzingen,

zum 20. Mal öffnet die Classic-Gala Schwetzingen ihre Pforten und lädt Freundinnen und Freunde mobiler Raritäten zum Flanieren, Staunen, Fachsimpeln und Schwärmen in den wunderschönen Barockgarten des Schwetzingener Schlosses ein. Glückwunsch zu diesem Jubiläum und zu einer rundum gelungenen Veranstaltungsreihe! Wir freuen uns, bereits zum elften Mal als Premiumpartner der Classic-Gala dabei zu sein.

Oldtimer und Youngtimer schaffen es immer wieder, Jung und Alt in ihren Bann zu ziehen. Die historischen Fahrzeuge faszinieren mit ihrem Design und ihrer Technik und werden wegen ihrer

Bedeutung als Kulturgut geschätzt. Wir von der Württembergischen Versicherung teilen die Begeisterung für automobiler Raritäten seit vielen Jahren und wissen, dass besondere Fahrzeuge auch besonderen Versicherungsschutz brauchen. Diesen bieten wir mit unserer bewährten Spezialversicherung „Best for Cars“ für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge. Zudem stellen wir unseren Kundinnen und Kunden einen umfassenden Service zur Verfügung: Ein Expertenteam kümmert sich mit Rat und Tat um besondere Fahrzeuge – vom exklusiven Vorkriegsboliden über historische Krafträder, Lkw und Wohnmobile bis hin zum betagten Ackerschlepper. Auch bezüglich der zu versichernden Werte sind wir der richtige Ansprechpartner, ganz gleich, ob es sich um einen Youngtimer mit einem Marktwert von einigen Tausend Euro oder um eine Sammlung im Wert von vielen Millionen Euro handelt.

Um immer auf dem Laufenden zu sein, was die Oldtimerszene bewegt, nehmen wir an Oldtimerrallyes teil, präsentieren uns auf Fachmessen und sind bei der Classic-Gala mit von der Partie. In Gesprächen mit Besitzerinnen und Besitzern historischer Fahrzeuge erfahren wir aus erster Hand, welche Themen rund um ihre automobilen Schätze sie beschäftigen, und können so die Wünsche unserer Kundschaft unmittelbar aufgreifen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Freundinnen und Freunden historischer Fahrzeuge im Namen der Württembergischen gute Begegnungen und Gespräche sowie schöne, erlebnisreiche und unterhaltsame Stunden in Schwetzingen.

Mit den besten Grüßen Ihr

Dr. Per-Johan Horgby
Vorstand Württembergische Versicherung AG



Sehr geehrte Gäste und Freunde der ASC-Classic-Gala,

der Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. heißt Sie alle sehr herzlich willkommen zum 20. Int. Concours d'Élegance Automobile ASC-Classic-Gala in Schwetzingen. Veranstalter Johannes Hübner hat in diesen 20 Jahren in dem blühenden Barockgarten mit dem eindrucksvollen Schloß als grandiose Kulisse einen Event geprägt, der in der automobilen Welt nahezu einmalig ist. Schon im Jahre 2002 wurde die Klasse der „unrestaurierten Originalfahrzeuge“ eingeführt und damit die generelle Authentizität der ausgestellten Autos in den Vordergrund gestellt.

Und nur in Schwetzingen gibt es die Aufstellung nach Baujahren sowie gesetzte Themen mit vielen Sonderschauen. In diesem Jahr sind es unter anderem 120 Jahre Rolls-Royce, 125 Jahre Opel, 100 Jahre Chrysler und weitere Jubiläen der Marken Borgward und Maserati. Dazu kommen etwa zwölf extrem seltene Modelle von Veritas, einer kurz nach Kriegsende gegründeten Firma, die vor allem mit dem Rennmodell Veritas RS eine erfolgreiche aber kurze Renngeschichte geschrieben hat.

Die ASC-Classic-Gala hat sich als Schauveranstaltung in einem einmaligen Architektur- und Gartenensemble zu einem Baustein in der Geschichte des Kulturgutes Mobilität entwickelt. Und für die Besucher gibt es neben den Auto-Preziosen auch zahlreiche weitere Attraktivitäten wie Live-Musik, Mode-Schauen, Biergarten, Kunst-Ausstellungen rund um das Thema Automobil sowie Literatur und viele Anbieter von hochwertigen Accessoires. Kurzum, für Sie als Besucher wird vieles geboten, und ein erlebnisreicher und beeindruckender Tag in der riesigen Schloßanlage ist sicher. Ich wünsche Ihnen dazu alles Gute, viel Vergnügen und viele schöne Momente.

Mit vielen Grüßen

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

DIE KLASSIK WELTMESSE



PREVIEW
9-10-11-12-13 APRIL 2025

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



MESSE
ESSEN

www.siha.de

SIHA

TICKET



Tickets online:
www.technoclassica-tickets.de
Jetzt bequem bestellen.

Die 20. ASC-Classic-Gala und der 12. USCCC heißen Sie in Schwetzingen willkommen 2024

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

Im Rahmen des 20. Int. Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA-SHWETZINGEN und des 12. USCCC gestalten mehr als 150 Sammler, Enthusiasten und Spezialisten eine der schönsten und edelsten Oldtimer-Schauen 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, individuell und doch gemeinsam in diesem traumhaften Park. Flanieren Sie durch den französischen Achsengarten und genießen Sie diese Schau unter freiem Himmel.

Wir freuen uns über das Treffen von seltenen Rolls-Royce, die seit 1904 die Automobilwelt bereichern und mit den frühen Silver Ghost, den majestätischen Phantom und vielen anderen Modellen der „Silver-Baureihen“, der Corniche und seltenen Einzelstücken eine einzigartige Schau bilden.

Besonders interessant sind auch die Exponate der Ehrenmarke Veritas – erstmals sind mehr als 10 dieser seltenen Wagen in einem Concours zu sehen.

Der 12. USCCC steht unter dem 60-jährigen Jubiläum des Ford Mustang, zeigt aber auch Klassiker anderer amerikanischer Marken, und die Oldtimerfreunde des ASC sowie aus Brühl und Heidelberg locken mit ihren liebevoll gestalteten Ständen.

Welcome at the 20th ASC-Classic-Gala and the 12th USCCC in Schwetzingen 2024

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

The 20th International Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN 2024 and the 12th USCCC are again showing the exhibits of more than 150 collectors, enterprises and specialists. We want to thank all entrants and exhibitors for their support and contribution and are glad to welcome You in Schwetzingen!

They give us the opportunity to enjoy the design, flair and technology, each one individually and yet together in this dreamlike park. Come to rest, stroll through the French Axis Garden and enjoy this unique show in the open air.

We are pleased and stunned to see rare Rolls-Royce, which delight the Automobile World since 1904, which as an ensemble of early Silver Ghost, majestic Phantom-Types and many other models of the „Silver-Range“ the Corniche and rare One-off-Cars make up a fantastic show.

The exhibits in the special show of Veritas shows milestones of the history, that have never before been exhibited together – a world-class presentation!

The 12th USCCC is themed around the 60th anniversary of the Ford Mustang, but also features classics from other American brands, and the classic car enthusiasts from the ASC, as well as from Brühl and Heidelberg, attract visitors with their lovingly designed stands.

Die beliebte Jazz-Formation „The Strangers“ wird wieder live auftreten und die Teilnehmer erleben wieder das Abendkonzert im Rokoko-Theater.

Die Schlossgastronomie und unsere ausgewählten Partner versorgen Teilnehmer, Gäste und Zuschauer mit leckeren Snacks und ausgesuchten Mahlzeiten, Eis, Getränken und Kaffee, und im US-Car-Concours werden amerikanische Snacks angeboten.

Mehr als 90 Pokale und Trophäen warten nach dem Votum der internationalen Expertenjury auf die Gewinner aller FIVA-Klassen und den Gesamtsieger.

Classic-Gala Schwetzingen bietet auch eine große Auswahl von Büchern, Plakaten, Bildern und Memorabilia. Zudem gibt es ausgewählte Automobilia, Bekleidung, Accessoires und Raritäten für Oldtimer-Liebhaber, ergänzt von den handgefertigten Hut-Kreationen und Schmuck.

Die Kunstausstellung im Mittelsaal des Südflügels ist von vier renommierten Künstlern und dem Maler Curd Achim Reich (signiert C.A.R.) geprägt, die zum Thema Automobile und Mobilität weltweit beachtete Werke schaffen. Man kann die Ausstellung genießen und zugleich die Fahrzeuge auf der Terrasse bewundern.

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

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

Herzlichst, Ihr Johannes Th. Hübner,
Autoconsult, Veranstalter von
CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

The popular jazz formation „The Strangers“ will perform live again and participants will once again experience the evening concert in the Rococo Theatre.

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

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

Classic-Gala Schwetzingen also offers a large selection of books, posters, pictures and memorabilia. In addition, there will be selected automobilia, clothing, accessories and rarities for classic car lovers, complemented by handmade hat creations and jewellery.

The art exhibition in the central hall of the south wing features four renowned artists and the painter Curd Achim Reich (signed C.A.R.), which create works on the subject of automobiles and mobility that have received worldwide attention. One can enjoy the exhibition and admire the vehicles on the terrace at the same time.

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

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

Yours sincerely
Johannes Huebner, autoconsult
curator and organizer



Die Perle der Kurpfalz

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

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

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

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

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

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

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

► www.visit-schwetzingen.de



Der Schlossgarten, ein Meisterwerk europäischer Gartenkunst

Ein grünes Paradies, das seinesgleichen unter den schönsten Gartenanlagen in Europa sucht, – das ist der Schwetzingener Schlossgarten. Fachleute zählen ihn heute zu den absoluten Meisterwerken der europäischen Gartenkunst, einzigartig durch seine Verbindung aus geometrischen Partien im französischen Stil und einem Landschaftsgarten nach englischem Muster. Reiz und historischer Reichtum der Anlage ziehen viele Menschen an – mehr als 700.000 waren es im letzten Jahr.

Grün mit Geschichte

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

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

Festspiele im barocken Theater

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

Schlossgastronomie auf hohem Niveau

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

Lohnende Ausflüge im Land

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

► www.schloss-schwetzingen.de

ASC-Classic-Gala-Highlights 2024

Alle Automobile im Concours d'Elegance sind etwas ganz Besonderes, denn sie wurden liebevoll vorbereitet, transportieren Erinnerungen und rufen das beliebte „weißt Du noch“ hervor. Und doch sind unter den vielen Exponaten auch ganz besondere – von denen hier einige vorgestellt werden.



Rolls-Royce Phantom I of Love

Rolls-Royce Phantom I of Love

Es kommt höchst selten vor, dass ein liebender Ehemann seiner Frau ein spezielles Auto bauen lässt, doch bei diesem Rolls-Royce Phantom I war alles anders – mit seinem klassisch bemalten Himmel und der Möblierung ließ der Woolworth-Finanzdirektor Clarence Gasque ein barockes Interieur im Louis-XV-Stil bauen, das er als rollenden Salon mit Sofa 1927 seiner Frau Maude als Phantom of Love schenkte. Familie Gasque hatte leider nur wenig gemeinsame Reisen, denn Clarence starb nur 18 Monate später. Aber seine Witwe behielt den Rolls-Royce bis zu ihrem Tod in 1959 – heute einer der berühmtesten Rolls-Royce der Welt, präsentiert von Vintage und Prestige in England.



Packard Twelve Dual Cowl Sport Phaeton

Packard Twelve Dual Cowl Sport Phaeton

Als sich 1933 die USA langsam von der großen Depression erholten, brachte Packard für betuchte Kunden den ersten Zwölfzylinder der neuen Serie. Das Premiummodell hatte Zentralschmierung, Servo-Bremsen, Servo-Kupplung, Ride Control und Kurvenlicht – Packard war das Maß der Dinge. Mit der „Dual Cowl“-Sitzabdeckung und der zweiten Windschutzscheibe war das Reisen für die Fahrgäste in der zweiten Reihe besonders komfortabel. Der Packard der Spitzenklasse (V12, 147-Zoll-Chassis) war in 17 Karosserievarianten erhältlich. 1933 wurden nur 276 Stk. gebaut, 12 Stk. davon mit Phaeton-Karosserie wie diese. Dieses Auto wurde im Frühjahr 1933 in Philadelphia ausgeliefert und war lange in Familienbesitz. Über ein halbes Jahrhundert schlug Packard vor: „Ask the man who owns one“.



NAG 219 Cabriolet

NAG 219 Cabriolet

Der NAG V8 wurde als neuer Luxuswagen im Februar 1931 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin präsentiert. Als erster deutscher Serienwagen mit Achtzylinder-V-Motor gab es ihn als Typ-218-Pullman-Limousine oder viertüriges Cabriolet. Das zweitürige Sportcabriolet hieß NAG V8 Typ 219. Von den sehr teuren Fahrzeugen (14.000–22.500 RM) verließen bis 1934 nur 50 Exemplare das Werk in Berlin-Oberschöneweide – dieser NAG 219 ist das letzte verbliebene Cabriolet.

Rovomobil

Noch zu DDR-Zeiten entwickelten die Ingenieure Eberhard Scharnowski und Klaus Arndt 1973 in Halle auf Basis eines VW-Chassis mit Kunststoff-Karosserie das aerodynamisch beste Auto der Welt. Mit einem cw-Wert von 0,23 sind das Rovomobil 1 von 1976 und das Rovomobil 2 von 1981 bis heute ungeschlagen. Wolfram Scharnowski restaurierte das Rovomobil 2 bis Juli 2016, das mit nur 54 PS mit 4-Gang 155 km/h erreicht. Das zweite Exemplar steht in der Autostadt in Wolfsburg.



Rovomobil

Bugatti 59/50 S Grand-Prix

Nur einmal setzte Bugatti einen 5-Liter-Achtzylinder in einem Rennen ein – beim Großen Preis von Frankreich 1935 in Montlhéry, als Robert Benoist als einziger das kriselnde Bugatti-Team beim Heimrennen vertrat. Seine Rundenzeiten reichten nur für eine hintere Position im Feld, weil er im Training noch seinen normalen Bugatti Type 59 mit 3,3 Liter Hubraum fuhr. In der Nacht zum Rennen traf ein weiterer Rennwagen aus Molsheim ein, in den der 4,9-Liter-Motor aus dem ehemaligen Track Car Bugatti Type 54 eingebaut war, doch er musste mit Getriebeschaden aufgeben. Dieses traditionsreiche Auto ist ein Star in Schwetzingen.



Bugatti 59/50 S Grand-Prix

Talbot Lago T26 Record Graber

Den Talbot Lago T26 gab es als einen der letzten französischen Luxuswagen mit vielen Sonderkarosserien. Besonders selten sind die Ponton-Cabriolets von Graber aus der Schweiz – von der Version mit langem Radstand gab es nur 3 Exemplare. Das 1948 gebaute Chassis war bei Auslieferung 1949 das modernste 4-Sitzer-Cabriolet. Trotz guten Originalzustandes inkl. Original-Radio und Zubehör wurde der Talbot Lago zwischen 2001 und 2004 komplett restauriert und in Bewertungszustand 1 versetzt.



Talbot Lago T26 Record von Graber

Classic-Gala Schwetzingen

Eine Zeitreise durch die Geschichte des Automobils



Was 2001 als exklusiver European Concours d'Elegance startete, entwickelte sich binnen 20 Jahren zu einem der renommiertesten Oldtimer-Events Europas. Classic-Gala Schwetzingen, wie sie heute bekannt ist, ist nicht nur eine Ausstellung historischer Fahrzeuge, sondern eine lebendige Zeitreise, die Automobilenthusiasten aus aller Welt anzieht.

Im Jahr 2001 wurde der European Concours d'Elegance von dem Briten Bob Gathercole und Johannes Hübner ins Leben gerufen. Die Idee war einfach, aber ambitioniert: eine Plattform zu schaffen, auf der mitten in Europa die schönsten und seltensten Automobile der Welt zur Schau gestellt werden konnten. Der prächtige Schlossgarten von Schwetzingen bot dafür nach Prüfung aller Alternativen die perfekte Kulisse. Die symmetrischen Rasenflächen, die kunstvoll gestalteten Blumen-

beete und die majestätischen Wasserspiele verliehen der Veranstaltung eine Atmosphäre von Eleganz und Exklusivität.

Am Anfang an zog die Veranstaltung vor allem außergewöhnliche Fahrzeuge aus England an. Highlights der ersten Jahre waren ein Bentley Sports-Saloon, ein Lagonda Rapide, ein Bugatti Type 57SC Atlantic und andere atemberaubende Beispiele für das technische Können der Vorkriegszeit. Daneben glänzten Klassiker wie der Mercedes-Benz 540K, der Bentley 4½ Litre Blower oder auch Talbot Teardrop, die teilweise auf dem Kunst-Plakat von Nicolas Watts zu sehen waren. Im Jahre 2002 wurde das Thema Bentley verstärkt und Gäste von damals erinnern sicher, dass gegen Abend am Samstag ein riesiger Heißluftballon zwischen den Bentley „notlanden“ musste...

Der Wandel zur Oldtimer-Gala Schwetzingen

Mit wachsendem Erfolg und nach dem Wechsel von Bob Gathercole nach Düsseldorf wurde der European Concours d'Elegance ab 2004 als Gegenstück zum Oldtimer-Grand-Prix in Oldtimer-Gala Schwetzingen umbenannt. Die Oldtimer-Gala Schwetzingen wurde zu einem festen Termin im Kalender der Automobilenthusiasten.

Die Nuller-Jahre brachten eine Vielzahl außergewöhnlicher Fahrzeuge nach Schwetzingen. Ein 1950er Ferrari 250 GT Berlinetta „Tour de France“ aus den Emiraten war ein besonderer Blickfang. Daneben standen amerikanische Klassiker wie der Chevrolet Corvette C1 und europäische Legenden wie der Aston Martin DB5, das berühmte Auto von James Bond, sowie diverse Ehrenmarken. Im September 2005 feierte man 100 Jahre Skoda, zur 5. Oldtimergala im September 2006 waren es die 100 Jahre von Lancia und Michelin und das größte Jubiläum feierte 2007 die Firma Volvo mit nahezu allen Meilensteinen der

80-jährigen Geschichte. Der Unternehmer Hans Hedtke zauberte als ehemaliger Volvo-Marketingchef klassische Volvo aus ganz Europa nach Schwetzingen und so begann die Freundschaft mit Johannes Hübner, die Hans Hedtke später zum Kurator des gesamten Concours d'Elegance machte. Ab 2009 gab Johannes Hübner dem Internationalen Concours d'Elegance seinen endgültigen Namen „Classic-Gala Schwetzingen“, weil

dies das besondere Flair dieses weltweit einzigartigen Concours d'Elegance mit Automobilen, Mode, Musik, Kunst und Kulinarik auf prägnante Weise deutlich macht.



Alfa Romeo 6C Cabriolet (Classic-Gala 2002)

Im Jahre 2010 stand das Hundertjährige von ALFA Romeo auf

dem Programm, doch es muss auch erwähnt werden, dass es in allen Jahren zusätzlich einzigartige Sonderschauen gab – etwa mit allen gebauten Monteverdi-Typen, mit einer Gesamtschau von Bitter-Automobilen, der Präsentation der Isdera von Eberhard Schultz oder einer Vielzahl von Abarth-Automobilen. Neben den traditionellen Klassikern werden seit vielen Jahren auch völlig unrestaurierte Originale, Kleinwagen und seltene Prototypen gezeigt und von der 30-köpfigen Jury nach den Kriterien des Weltverbandes FIVA bewertet. Die 9. Classic-Gala Schwetzingen feierte 100 Jahre Chevrolet – Grund genug, zum ersten Mal den US-Classic-Car-



Bentley EXP Speed 8 (Classic-Gala 2003)

Concours USCCC auszurichten, denn in Deutschland fehlte ein solcher Wettbewerb für originalgetreue amerikanische Klassiker. Zum ersten Jubiläum, der 10. Veranstaltung, stieß Wolfgang Gauf als junger Projektleiter zum Team der Classic-Gala Schwetzingen hinzu

– in 2024 feiert er somit auch sein erstes Jubiläum. Für die 11. Classic-Gala 2015 gab es eine Präsentation von Maybach-Automobilen, angeführt von einem Zeppelin-V-12-Zylinder, der auf eigener Achse aus Oldenburg anreiste – und das Plakatmotiv dieses Jahres war. Ein Jahr später gab es erstmals ausgewähl-



2006: Ein Lincoln Continental V12 Convertible musikalisch umrahmt durch die Stuttgarter Saloniker.

2010: Sonderschau zum 100. Jubiläum von ALFA Romeo – hier ein 2600 Spider von Carrozzeria Touring.



2019: Horch 853 Cabriolet A bei der Siegerehrung der Classic-Gala Schwetzingen vor dem Schloss.

2021: Präsentation der acht Corvette Generationen im Rahmen des 9. US-Classic-Car-Concours im Park.





te Pierce-Arrow-Automobile, während die Mercedes-IG 60 Jahre Ponton-Karosserien zeigte und in einem Kleinwagen-Rondell Zwergautos standen, die nie zuvor auf einem Concours d'Elegance waren.

Für die 13. Classic-Gala Schwetzingen zierte ein Ferrari 365 GTB 4 Berlinetta Boxer das Plakat, um auf die Vielzahl von Supersportwagen hinzuweisen, die es im Jahr 2017 zu sehen gab, darunter McLaren, Porsche 959, Maserati Bora, Lamborghini und einen BMW M1 ProCar.

Die ASC-Classic-Gala Schwetzingen: Ein neues Kapitel

Zur 14. Veranstaltung im Jahr 2018 übernahm der Allgemeine Schnaufferl-Club (ASC) die Schirmherrschaft der Veranstaltung und brachte nach zwei Jahren Pause frischen Wind und neue Impulse in die Klasse der sog. „Messing-Fahrzeuge“ bis Baujahr 1925, aber auch die Expertise und das

Netzwerk des ältesten Oldtimer-Clubs der Welt, der im Jahre 1900 als Club der Automobilkonstrukteure gegründet wurde und seine Wurzeln im Schloss Schwetzingen hat.



Monteverdi Hai 450GTS (Classic-Gala 2006)

Für die 15. ASC-Classic-Gala gestaltete erstmals der japanische Automobil-Designer Hideo Kodama das Plakat: in seiner un-nachahmlich leichten Aquarell-Technik parkte er einen Bentley vor dem Südflügel, um auf 100 Jahre

Bentley hinzuweisen. Auf der Terrasse stand ein Mosaik aus 30 Glas- und Goggo-Automobilen und ausgesuchte Meilensteine zelebrierten 100 Jahre Citroen.

In begeisternder Rendering-Technik stellte Hideo Kodama für 2020 einen Ferrari 275 GTB und einen Talbot-Lago Record vor den Südflügel des Schlosses, um 90 Jahre Pininfarina und 100 Jahre Talbot zu illustrieren – die rund

22.000 Besucher durften aber auch über 12 Mercedes 600 zum Jubiläum dieser Staatskarosse und einen Vector-Sportwagen staunen. Zum Glück hatte Classic-Gala Schwetzingen dank des weiträumigen Parks und eines ausgeklügelten Hygienekonzepts in der Corona-Pandemie keine Einschränkungen – und die Besucher unterstützten alle Vorkehrungen auf vorbildliche Weise.

Der Automobilkaufmann Hans Hedtke legte als Kurator der ASC-Classic-Gala die Maßlatte für 2022 hoch: er versammelte die größte Röhre-Ausstellung der letzten Jahrzehnte und gleichzeitig gab es zum Jubiläum der italienischen Designfirma Bertone sowohl Super-Sportwagen, als auch den Bertone-Besucherbus der FIAT-Werke oder den legendären Lancia Stratos. „Best of Show“ 2022 wurde ein Rolls-Royce Phantom 1 von 1927 vor einem Bugatti 57 Stelvio aus der Schweiz und Star of Classic-Gala Schwetzingen wurde ein Cadillac V16 Cabriolet des Jahrgangs 1930 aus Holland.

Das Jahr 2023 war geprägt von 70 Jahre Chevrolet Corvette, zu dem sich eine neuwertige 54er mit einem Glaskuppeldach einfindet, um den Reigen der gesamten C-Reihe bis zum aktuellen Mittelmotor C-8 zu eröffnen. Rund 23.000 Zuschauer erlebten die Vielfalt von mehr als 160 ausgewählten Klassikern, ergänzt durch die Sonderschau 125 Jahre Renault, ein großes Display ausgerichtet vom Renault-Oldtimer-Club Viersen.

Besondere Fahrzeuge und einzigartige Momente

ASC-Classic-Gala Schwetzingen hat im Laufe der letzten 20 Jahre mehr als 3200 außergewöhnliche Fahrzeuge präsentiert, die alle ihre Geschichten und Legenden mit sich brachten. Natürlich ist die Prämierung der besten Fahrzeuge nach den Kriterien des Oldtimer-Weltverbandes FIVA, bei der eine renommierte rund 40-köpfige Fach-Jury die schönsten und seltensten Fahrzeuge in verschiedenen Kategorien auszeichnet, der Mittelpunkt des ganzen Events. Doch die Veranstaltung bietet auch die einzigartige Gelegenheit, die Entwicklung des Automobils von den frühen Tagen der Automobilgeschichte bis zu den modernen Klassikern zu erleben – die Vielfalt und Qualität der ausgestellten Fahrzeuge wird immer beeindruckend bleiben. Mit jeder neuen Ausgabe kommen neue Geschichten, neue Fahrzeuge und neue Enthusiasten hinzu. Schon 2011 wurde ASC-Classic-Gala Schwetzingen im Rahmen des „Automobil-Sommers“ als „Leuchtturm-Veranstaltung“ ausgezeichnet, das Event wird dank seiner engagierten Organisatoren auch weiterhin der Leuchtturm unter derartigen Automobilveranstaltungen sein.

Text: J. Hübner, Fotos: G. Kludsky, C. Steger, u.a.



Volvo P1900 (Classic-Gala 2007)



Ferrari 275 GTB (Classic-Gala 2020)



Chrysler Ghia GS1 Coupé (Classic-Gala 2021)

Württembergische ist einer der beliebtesten Oldtimer-Versicherer



Die Württembergische Versicherung AG bietet seit Jahren Versicherungsschutz für automobiler Raritäten. Bei Kundinnen und Kunden sowie bei Versicherungsvermittlerinnen und -vermittlern zählt sie zu den beliebtesten Oldtimerversicherern. Das ergab unter anderem die jüngste Qualitätsumfrage der VEMA Versicherungsmakler Genossenschaft eG. Darin hat die VEMA ihre Partner und Genossen nach deren favorisierten Anbietern in den Bereichen privater und gewerblicher Kfz-Versicherung befragt. Sie wollte wissen, wo die Produktqualität, die Qualität der Antragsbearbeitung sowie die Policierung und der Preis stimmen. Außerdem galt es auch, die Erfahrungen im Leistungsfall und die Erreichbarkeit zu bewerten. Dabei erzielte die Württembergische Versicherung im Bereich Oldtimer einen hervorragenden 2. Platz.

Für das gute Abschneiden gibt es zahlreiche Gründe. Zum einen ist der Erfolg auf die „Best for Cars“-Spezialversicherung für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge der Württembergischen zurückzuführen. Zum anderen spielen die fundierten Kenntnisse in dem Bereich eine maßgebliche Rolle. Entscheidend ist, dass sich eine spezielle Gruppe ausschließlich mit dem Sonderprodukt Oldtimerversicherung befasst und hier auf über 35 Jahre Erfahrung zurückgreifen kann.

Davon profitieren sowohl die Kundinnen und Kunden als auch die Versicherungsvermittlerinnen und -vermittler. So hat die Württembergische den großen Vorteil, dass sie in ganz Deutschland persönlich erreichbar ist. Sowohl bei der Vertragsbearbeitung als auch im Schadensfall stehen telefonisch oder per Mail immer kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereit – und kein Call-Center, das sich mit einem ganzen Bauchladen an Versicherungsprodukten auskennen muss.

Fragen rund um das Thema Versicherung für besondere Fahrzeuge beantworten die Fachleute der Württembergischen unter anderem im Barockgarten des Schlosses Schwetzingen bei der 20. Classic-Gala Schwetzingen vom 30. August bis zum 1. September 2024. Dort ist das Unternehmen auch in diesem Jahr wieder als Premiumpartner des Internationalen Concours d'Elegance mit von der Partie.

► www.oldtimer.de



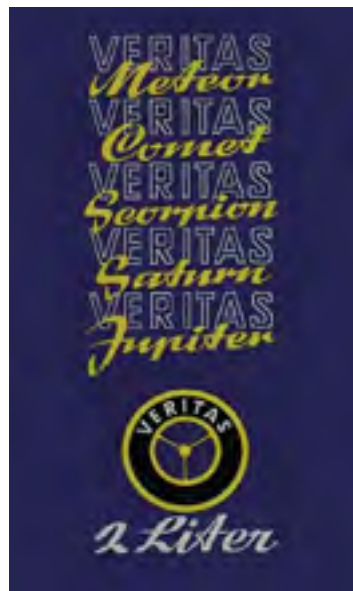


VERITAS -
METEOR

Veritas-Automobile – der wahre Sportwagenpionier

Die Idee nach dem Krieg, wieder in den Automobilbau einzusteigen, hatten die ehemaligen BMW-Mitarbeiter Lorenz Dietrich, der Rennfahrer Schorsch Meier, der Konstrukteur Ernst Loof und der Techniker Werner Miethe schon in den Jahren 1941/42 in Frankreich – sie waren zwangsverpflichtet, dort BMW Flugmotoren nachzubauen.

Durch gute Beziehungen in der französischen Besatzungszone bekamen sie gleich nach dem Krieg die Möglichkeit, in dem kleinen Dorf Hausen am Andelsbach, zwischen Pfullendorf und Meßkirch, ab 01. März 1947 die kleine, leerstehende Firma Weimper anzumieten. Der Gedanke war, aus einem vom Kunden anzuliefernden Gebrauchtwagen BMW 326 bis 328, einen für damalige Zwecke reinrassigen Renn- und Sportwagen zu bauen. Der 3-er-BMW wurde demontiert, bekam einen Gitterrohr-Rahmen und aus Alublech ein stromliniengeformtes Kleid. Der Gitterrohrrahmen machte den Wagen nicht nur leicht, sondern auch stabil. Zum Glück gab es noch genügend Motoren, denn die Basis aller 326- und 328-Motoren ist der Sechszylinder-Block mit 1971 ccm und der merkwürdigen



Ventilsteuerung. Der Motor wurde von serienmäßigen 80 PS auf 115 PS gesteigert. Obwohl diese Angelegenheit nicht billig war, gab es Interessenten, zumal BMW den Motor für den 6-Zylinder „Barockengel“ 501 weiter produzierte.

Der Name Veritas

Während einer Besprechung bei der französischen Kommandantur wurden die Herrschaften aus Hausen nach dem Namen ihres neuen Autos gefragt. Lorenz Dietrich antwortet verdutzt, aber prompt, mit dem Namen Veritas. Fortan hieß der neue Wagen Veritas-BMW.

Einen der ersten RS-(Rennsport)-Veritas-BMW, erhielt der legendäre Rennfahrer Karl Kling, der bei der Konkurrenz Aufsehen erregte und bei Autorennen die vordersten Plätze einfuhr. Schorsch Meier, Mitbegründer von Veritas und zweifacher Deutscher Motorradmeister, war auf Anhieb Deutscher Sportwagenmeister in der 2-Literklasse. Der Erfolg setzte sich durch, die kleine Firma bekam ein Platzproblem, so dass dringend eine größere Fabrikationsmöglichkeit gebraucht wurde. Auf Vermittlung des damaligen Meßkircher Motorradrennfahrers Hans Häusler siedelte

Veritas am 01. März 1948 nach Meßkirch in die Baracken des damaligen Reichsarbeitsdienstlagers um.

Erste Sportaktivitäten

Auf dem Hockenheimring fand am 8. und 9. Mai 1948 der erste Meisterschaftslauf für Sport- und Rennwagen nach dem Zweiten Weltkrieg statt. Trotz des von den Besatzungsbehörden verhängten Sonntagsfahrverbots waren 300.000 Menschen gekommen, um die Rennen zu sehen. Bei den Sportwagen

der Zweiliterklasse gingen zum erstenmal drei Wagen der Marke Veritas an den Start: Karl Kling, Toni Ulmen und Ralph Roese belegten die vorderen Plätze. Karl Kling siegte mit einem Schnitt von 161,5 km/h. Ulmen und Roese lagen wegen Kühler- und Reifenproblemen eine Runde zurück. In der Sportwagenklasse fuhr Schorsch Meier auf einem 140-PS-Veritas-BMW, der „Großmutter“, den Sieg heraus. Von da an war der Name Veritas in aller Munde und für ein paar Jahre das Fahrzeug, das es auf den Pisten zu schlagen galt. Der Mann, der für den erfolgreichen Auftritt die technischen Grundlagen gelegt hatte, hieß Ernst Loof.

Die Fahrer

Ende der 40er, Anfang der 50er Jahre wurden 29 Rennsieg und insgesamt 13 Meistertitel von namhaften Fahrern wie Karl Kling, Schorsch Maier, Toni Ulmen, Paul Pietsch, Helm Glöckler, P. Roese, Kathrein, Gräske, Hummel, Schäufole, Hans Hermann und anderen eingefahren – genannt sind hier nur die wichtigsten.

In einem Sonderdruck des Heftes Auto und Motorrad-Welt Nr. 4/1952 wurde eine Auflistung der Erfolge der sieggewohnten Sportwagen abgedruckt:

1948 Deutscher Meister der Sportwagen-Klasse 2,0 Liter – 1948 Deutscher Meister der Rennwagen-Klasse, Formel II – 1949 Deutscher Meister der Sportwagen-Klasse 1,5 Liter – 1949 Deutscher Meister der Sportwa-

gen-Klasse 2,0 Liter – 1950 Deutscher Meister der Sportwagen-Klasse 1,5 Liter – 1950 Deutscher Meister der Sportwagen-Klasse 2,0 Liter – 1950 Deutscher Meister der Rennwagen-Klasse, Formel II – 1951 Deutscher Meister der Rennwagen-Klasse, Formel II – 1951 Deutscher Meister der Sportwagen-Klasse 2,0 Liter.



Veritas Autenrieth Coupé (1949)

Mit einem Schnitt von 220 km/h wurde ein Veritas I. und II. Sieger im schnellsten Rennen Deutschlands auf dem Grenzland-Ring bei Mönchengladbach.

Unter der Woche sind trotzdem weiter Autos produziert worden, am Wochenende wurden mit Begeisterung Rennen, meist siegreich, gefahren, so die Aussage von ehemaligen Mitarbeitern. Weiterhin wurden – alle in Handarbeit – verschiedene ansprechende Typen, auch Sportcabrios mit damals modernsten Extras, gebaut. Die Karosserien kamen entweder von der Firma Spohn aus Ravensburg oder von der Firma Baur aus Stuttgart – entworfen hatte sie meist Ernst Loof.



Veritas RS2000 (1948)

Auf dem Pariser Automobilsalon 1949 konnte Veritas weit über hundert Käufer des rassistigen Straßensportwagen gewinnen. Während des Genfer Autosalons im März 1950 wurden erneut mehrere Dutzend Sportwageninteressenten verbucht. Ein Millionengeschäft – das

aber für den Teilekauf komplett vorfinanziert werden musste. Man setzte darauf, dass die Kunden prompt zahlten – was viele dann aber doch nicht taten...

Der Dyna-Veritas

Veritas fasste deshalb zur wirtschaftlichen Stabilisierung die Serienproduktion eines kleineren Modells in Zusammenarbeit mit der französischen Automobilfirma Panhard ins Auge. Man wollte mit dem kleinen Panhard Dyna Cabriolet in die Serienproduktion einsteigen. Aus Kostengründen wurden unter anderem verschiedene Teile aus der DKW-Produktion verwendet. Motor und Vorderachse kamen als Vorderwagen montiert von Panhard, die Ka-



Comet – Sportwagen auf Basis Veritas RS



Scorpion – zweisitziges Cabriolet



Saturn – zweisitziges Coupé

rosse wurde fertig montiert bei Baur in Stuttgart. Auf der Reutlinger Motorschau am 11. Mai 1950 wurde das erste Exemplar als „Dyna-Vertias“ vorgestellt. Die Fachpresse beschrieb den für 7.500 DM angebotenen sportlichen Wagen, als „kleines Meisterwerk“. Tatsächlich wurden dann nur um die 170 Fahrzeuge produziert, weil vielen Interessenten der 2-Zylinder-Panhard-Boxer zu müde war.

Auf der Suche nach dem Geld

Der Rennsport erlöste, wie erwartet, keinen Gewinn. Die angestrebte Serienproduktion verlangte aber viel Geld und vor allem eine größere Produktionsstätte. Nahe der „Europa-Metropole“ Straßburg, günstig an der gerade neu gebauten Autobahn gelegen, zog man im März 1950 nach Rastatt-Muggensturm in neue größere Räumlichkeiten. Die für die Großserie benötigten Kredite wurden bei den zuständigen Ministerien in Millionenhöhe in Aussicht gestellt, aber letztendlich an andere, damals schon dominierende Automobilhersteller vergeben. Diese sahen in Veritas eine ernstzunehmende Konkurrenz und setzten alle Hebel in Bewegung, die Kreditvergabe an Veritas zu verhindern. Gleichzeitig entpuppte sich die versprochene kräftige Investition eines wohlhabenden Likörfabrikanten als Betrug – der Investor verschwand aus Deutschland. Dies bedeutete das Aus für Veritas.

Pleite und Umzug zum Nürburgring

Ernst Loof, der hochbegabte Konstrukteur und Techniker, ging nach dem Ende in Muggensturm an den Nürburgring. Mit seinem zugesprochenen Teil aus der Konkursmasse aus Muggensturm und beiseitegeschafften Plänen entwickelte er dort ein hochmodernes, reinrassiges Sportcabrio Namens „Nürburgring“ mit fünf Sitzplätzen. Aus alten Stammkunden, von früheren Tagen, die Loof nach wie vor immer noch betreute, entwickelte sich ein Freundeskreis. Sie versprachen ihm Geld als Teilhaberschaft für eine künftige Autoproduktion. So kam Ernst Loof Mitte des Jahres 1951 mit einem wohlhabenden Firmeninhaber namens Bonn aus dem Ruhrgebiet zusammen. Die Zukunftspläne von Loof weckten bei ihm Begeisterung, sodass beide einen neuen Anfang mit Veritas wagten. Sie gründeten die Veritas-Automobil-Werke GmbH Nürburgring. Mit zwölf Monteuren ging es wieder ganz von vorne los. Bald darauf konnte Loof das erste fertige Sportcoupé für den damals stolzen Preis von 21.500 DM präsentieren. Der Kunde konnte zwischen Coupé oder Cabriolet, zwei- oder viersitzig, wählen. Als Cabriolet war es allerdings 500 DM teurer. Serienmäßig gab es ein Fünfganggetriebe, die Beschleunigung von null auf 100 km/h lag unter 16 Sekunden. Veritas bot eine sensationelle 50.000-km-Garantie und versprach die Abordnung von Monteuren, die regelmäßig und kostenlos vor Ort eine Wagendurchsicht vornehmen sollten. Acht Wagen sollen gebaut worden sein. Es gab zudem ein oder zwei Nürburgring RS, die aber keine Käufer mehr fanden. Es half der Firma auch nicht, dass der Rennfahrer Huschke von Hanstein seine Frau Ursula am Nürburgring in einem

Veritas Meteor Cabriolet heiratete. Die Kassen waren 1953 bei Veritas-Automobil-Werke GmbH Nürburgring abermals leer. Staatskredite wurden nicht bewilligt und Gelder waren nicht mehr aufzutreiben. Die legendäre Automobilmarke Veritas schloss ihre Tore.

In Diensten von BMW

Der Verleger, Veritas-Rennfahrer und Geldgeber Paul Pietsch vermittelte Veritas an die Firma BMW in München. Sie wurde von BMW zurückgekauft. Ernst Loof wurde bei BMW wieder eingestellt und arbeitete in der nun „BMW-Aussenstelle am Nürburgring“ genannten, ehemals eigenen Werkstatt an dem neuen BMW Sportwagen des 501 mit und unternahm die Versuchsfahrten. Die drei Konkurse seiner Firma Veritas und die Suche nach Krediten und Teilhabern zermürbten Ernst Loof. 1954 stellte Loof ein zweisitziges Cabrio-Modell auf Chassis eines Veritas Nürburgring RS mit Panoramascheibe vor, das unter der Haube den von BMW vorgegebenen 2,6-Liter-V-8-Motor trug. Sein Entwurf konnte mit dem eleganten und leichten 507 des Grafen Goertz nicht mithalten. Kurze Zeit später stellte Loof seinen BMW eigenmächtig bei einem Schönheitswettbewerb in Bad Neuenahr vor. Auf Anhieb erhielt dieser „unbekannte BMW-Wagen“ eine Goldmedaille und ein Goldenes Kreuz für Linie, Form und Ausstattung – allerdings vor allem mangels geeigneter Konkurrenz...

Dieser Alleingang sorgte dafür, dass die Öffentlichkeit vom Projekt des geheimen BMW-Sportwagens erfuhr. Das ärgerte die Herren aus München umso mehr, sie schlossen Ingenieur Ernst Loof von den Weiterentwicklungen bei BMW aus. Verbittert zog sich Loof immer mehr zurück. Loof starb am 3. März 1956 im Alter von 56 Jahren an einem Krebsleiden.

Text: Johannes Hübner, Fotos: Teilnehmer u.a.



Veritas Meteor F2 (1949)



Veritas Nürburgring RSR (1953)



 **Schramberg**
Schwarzwaldqualität erleben

**Auto- und Uhrenmuseum
ErfinderZeiten**

Gewerbepark H.A.U. 3/5
78713 Schramberg

Tel.: +49 (0) 74 22 - 29 300
Fax: +49 (0) 74 22 - 29 299

info@auto-uhren-museum.de
www.erfinderzeiten.de

Zeit und Mobilität. Sehen Sie: Einmalige Exponate und Raritäten des Fahrzeugbaus

85 Jahre Borgward

Die Geschichte von Carl F. Borgward und seiner Isabella



In einem beschaulichen Vorort von Bremen beginnt die Geschichte eines Mannes, der die deutsche Automobilindustrie maßgeblich prägen sollte. Mit einem unerschütterlichen Glauben an Innovation und Qualität, gründete Carl F. Borgward, ein visionärer Ingenieur, 1929 in Bremen die Borgward-Werke. Was als kleine Automobilfabrik begann, sollte bald zu einem der bedeutendsten Automobilunternehmen Deutschlands heranwachsen.

Carl Friedrich Wilhelm Borgward wurde 1890 geboren und zeigte schon früh eine Leidenschaft für Mechanik und Technik. Nach dem Ersten Weltkrieg erwarb er eine kleine Firma namens Bremer Reifenindustrie, die er in Goliath-Werke Borgward & Co. umbenannte. Hier begann er mit der Produktion von Motorrädern und dreirädrigen Lieferwagen, die sich durch ihre Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit auszeichneten.

1939, kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, stellte Borgward den Hansa 1700 vor, ein innovatives Auto mit fortschrittli-



Borgward FW200 (1938 - 1939)

chem Design und beeindruckender Leistung. Um dieses Auto rankt sich das 85-jährige Jubiläum von Automobilen mit dem Namen Borgward. Der Hansa 1700 war das erste deutsche Familien-Coupé, es gab ihn entweder mit zwei Türen oder als Cabriolet B. Leider wurde die Produktion durch den Krieg unterbrochen, aber Borgwards Vision blieb ungebrochen.

Der Aufstieg nach dem Krieg: Borgward in den 1950ern

Borgward reiste schon Ende der 40er Jahre in die USA und lernte dort die Ponton-Karosserien von Hudson kennen. Er entwickelte den richtungsweisenden Hansa 1500, der auch als 1800 mit Diesel gebaut wurde. In den 1950er Jahren begann eine goldene Ära für das

Familienunternehmen Borgward und die Marke erlangte internationalen Ruhm. Neben den modernen Ponton-Modellen setzte man auch Akzente im Rennsport und konkurrierte erfolgreich vor allem gegen Porsche. Nur zwei Jahre nach dem Hansa 1500

85 Jahre Borgward

erschien 1952 der große Sechszylinder Hansa 2400, sowohl als Pullman als auch als Stromlinienlimousine. Weitere zwei Jahre später wurde 1954 die legendäre Borgward Isabella vorgestellt. Mit ihrem 1,5-Liter-Vierzylindermotor und ihrer fortschrittlichen Technik wurde die Isabella schnell zu einem Symbol des wirtschaftlichen Aufschwungs und des neuen Wohlstands in Deutschland. Von der Limousine der ersten Serie verkaufte man bis 1957 genau 121.178 Exemplare, zuzüglich weiterer 81.148 Stück mit dem 75-PS-Motor.



Isabella Coupé-Cabriolet (1956 - 1962)

Die Ikone Isabella

Die Isabella war nicht nur ein Auto, sondern für viele ein Traum auf Rädern. Der Erfolg der Isabella führte dazu, dass Borgward in den späten 1950er Jahren zu einem der größten Automobilhersteller Deutschlands aufstieg. Die Modelle Isabella, die stärkere TS mit 75 PS und das Isabella TS Coupé waren beliebt, aber keine Verkaufsschlager, doch sie trugen zur Festigung des guten Rufs der Marke bei.



Hansa 2400 Pullman (1952 - 1958)

Die Herausforderung der 1960er Jahre: Ein bitteres Ende

Doch trotz des Erfolgs in den 1950er Jahren begann die Marke Borgward in den frühen 1960er Jahren Schwierigkeiten zu erleben. Der völlig neu entwickelte Lloyd Arabella, ein Luxuswagen der unteren Mittelklasse, hatte viele Kinderkrankheiten. Hinzu kam, dass der neue, 1960 vorgestellte große Borgward des Typs P100 enorme Entwicklungskosten verschlungen hatte, die durch den Verkauf nicht eingespielt werden konnten. Der Sechszylinder des P100 hatte wie der Mercedes 220S rund 115 PS, hinzu kamen



„Großer Borgward“ P100 (1959 - 1962)

eine Luftfederung und eine elegante Karosserie – vor allem bei BMW gab es nichts Vergleichbares. Doch es gelang nicht, genügend Kunden für den Kauf zu gewinnen, bis 1961 entstanden nur 2.587 Borgward P100.

Finanzielle Probleme und zu viele Neuentwicklungen inklusive eines Hubschrauberprojektes führten dazu, dass das Unternehmen 1961 in Schwierigkeiten geriet und nach der Weigerung der Banken, dem Unternehmen Zwischenfinanzierung zu gewähren, Konkurs anmelden musste. Carl Borgward selbst war zutiefst betroffen von dem Untergang seines Unternehmens. Er zog sich aus dem öffentlichen Leben zurück und starb 1963, nur zwei Jahre nach dem Ende seines Unternehmens. Sein Lebenswerk und die Legende der Borgward Isabella lebten zunächst mit einer Weiterführung der Produktion in Südamerika weiter.

Eine Wiedergeburt: Borgward im 21. Jahrhundert

Im Jahr 2008 geschah das Unerwartete: Christian Borgward, der Enkel von Carl F. Borgward, beschloss, die Marke wiederzubeleben. Mit Unterstützung von Investoren und modernen Technologien wurde Borgward als innovative Marke wiedergeboren. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt 2015 stellte Borgward das erste neue Modell, den BX7, vor. Die nun chinesische Marke Borgward wollte traditionelle deutsche Ingenieurskunst mit modernen Ansprüchen an Technik und Design kombinieren. Doch das Unterfangen misslang, seit 2021 sind Borgward BX5 und BX7 in Europa nicht mehr lieferbar.

Borgward ist ein Symbol für ein typisches Familienunternehmen, das einen eigenen Konzern aufbaute, an dessen Ende Innovationen, Image und der unermüdliche Geist seines Gründers nicht ausreichten, Triumph und Tragödie voneinander fernzuhalten.

Text: J. Hübner, Fotos: G. Kludsky & Teilnehmer

120 Jahre Rolls-Royce

in der Sänfte durch die Geschichte



war nicht nur ein Auto; er war ein Kunstwerk auf Rädern. Jeder Wagen wurde individuell nach den Wünschen des Besitzers gestaltet, was ihn zu einem exklusiven Statussymbol machte – Rolls-Royce lieferte die Rolling-Chassis.

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs musste sich Rolls-Royce anpassen. Die Firma stellte ihre Produktion auf Flugzeugmotoren um und schuf die legendären Merlin-Motoren, die in den berühmten Spitfires und Lancaster-Bombern verwendet wurden. Nach dem Krieg kehrte Rolls-Royce triumphierend

zur Automobilproduktion zurück und präsentierte 1946 den Silver Wraith, das erste Nachkriegsmodell als Fortentwicklung des Wraith der Enddreißigerjahre.

Ein Zeichen des Fortschritts

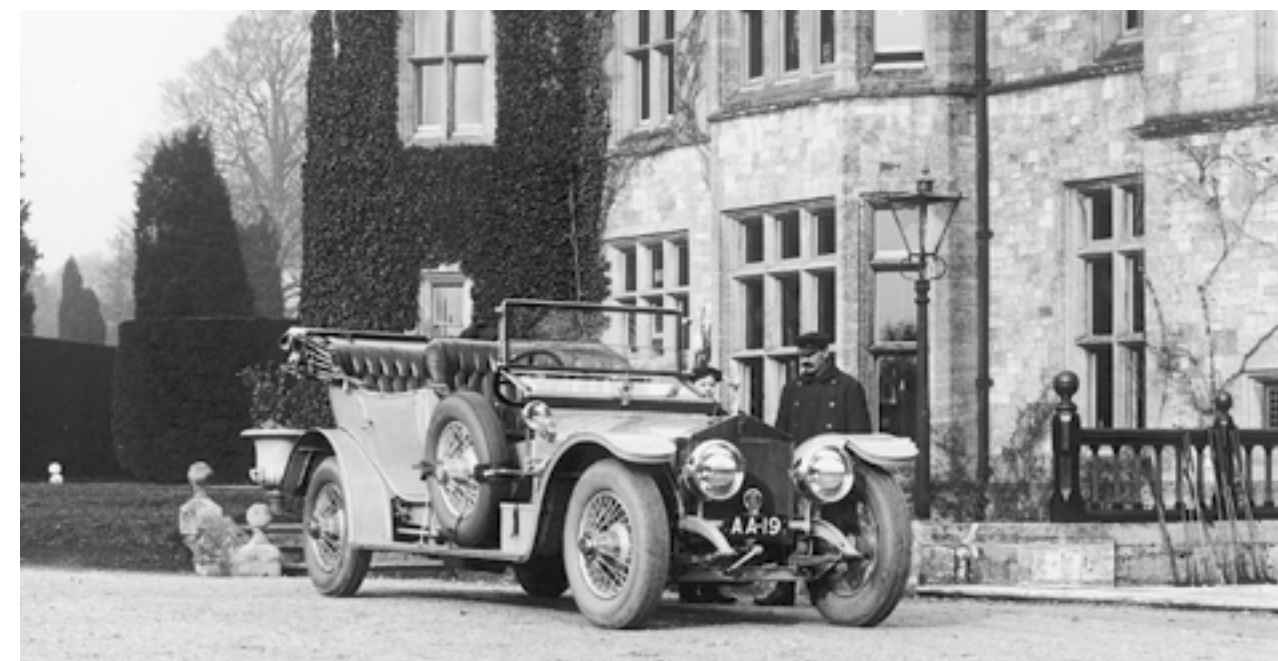
Die 1950er und 1960er Jahre brachten weitere Innovationen. Der Silver Cloud, der 1955 eingeführt wurde, war ein Meisterwerk an Eleganz und technischer Raffinesse und gilt offiziell als erster Rolls-Royce für Selbstfahrer – einer der berühmtesten war der Dirigent Herbert von Karajan. Schon 1965 revolutionierte Rolls-Royce mit

Es war einmal eine kleine Werkstatt in Manchester, in der der Ingenieur Henry Royce an einem besonderen Projekt arbeitete. Es war das Jahr 1904 und Royce hatte den ehrgeizigen Plan, das beste Auto der Welt zu bauen. Gleichzeitig, in London, träumte der Aristokrat Charles Rolls davon, ein Automobil zu besitzen, das so zuverlässig war wie eine Uhr. Ihre Wege kreuzten sich in einem bescheidenen Hotel und aus dieser Begegnung entstand eine Partnerschaft, die die Automobilgeschichte für immer verändern sollte.

Der erste Rolls-Royce, der 10 HP, wurde 1904 vorgestellt. Er war nicht nur ein technisches Wunderwerk, sondern auch ein Symbol für Luxus und Perfektion. Bald darauf, 1906, folgte der Silver Ghost, der dank riesigem 6-Zylinder-Motor aufgrund seiner leisen und sanften Fahrt als das beste Auto der Welt bekannt wurde. Eine berühmte Fahrt von London nach Glasgow und zurück, ohne eine einzige Panne, zementierte diesen Ruf.

Zwischen Kriegen und Innovationen

Die 1920er und 1930er Jahre waren eine Zeit des Wandels und des Wachstums für Rolls-Royce. Trotz der Herausforderungen des Ersten Weltkriegs florierte das Unternehmen und stellte 1925 den Phantom I vor. Der Phantom





dem neuen Silver Shadow die Automobilindustrie mit seiner selbsttragenden Karosserie wie ein Tresor und einer Hydraulik, die Fahrkomfort und Sicherheit auf ein neues Niveau hob. Pininfarina soll gesagt haben „es ist schwer ein so großes Auto so schön zu machen“ – er sah das zeitlose Design dieses Rolls-Royce.

In den folgenden Jahrzehnten blieb Rolls-Royce seiner Philosophie treu, Luxus und Technologie zu vereinen. Der Corniche, benannt nach der Küstenstraße zwischen Monaco und Nizza, eingeführt in den 1970ern, war ein Paradebeispiel für diese Kombination und wurde schnell zu einem Liebling der Prominenten, Reichen und Schönen weltweit. Der ihm zur Seite gestellte Silver Spirit wurde zum Luxusklasse-Long-Seller, der Rolls-Royce fast zum Massen-Hersteller machte.

Eine Neue Ära: Herausforderungen und Wiedergeburt

Die 1990er Jahre stellten Rolls-Royce vor neue Herausforderungen. Das Unternehmen erlebte finanzielle Schwierigkeiten und musste 1998 seine Automobilabteilung an BMW verkaufen. Viele fragten sich, ob der Glanz und die Exklusivität von Rolls-Royce unter neuer Führung bestehen bleiben würden. Doch BMW bewies, dass sie die Tradition und den Geist von Rolls-Royce verstanden, Rolls-Royce wurde Premium der Premium-Marken.

2003 wurde der Phantom VII eingeführt, der mit modernster Technik und handwerklicher Perfektion den alten Geist der Marke weiterführte. Mit diesem Modell begann eine neue Ära des Erfolgs und Rolls-Royce erlebte eine Wiedergeburt.



Der Weg in die Zukunft

In den letzten Jahrzehnten hat Rolls-Royce seine Position als führender Hersteller von Luxusautos weiter ausgebaut. Modelle wie der Ghost, der Wraith und der Cullinan setzen neue Maßstäbe in Sachen Luxus und Performance. Jedes dieser Fahrzeuge ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst und Handarbeit, das die Tradition von Rolls-Royce fortführt. Besonders bemerkenswert ist der Rolls-Royce Spectre, das erste vollelektrische Modell der Marke, das 2024 vorgestellt wurde. Mit ihm möchte Rolls-Royce eine neue, nachhaltige Ära, ohne Kompromisse bei Luxus und Leistung einzugehen.

120 Jahre Eleganz und Innovation

120 Jahre Rolls-Royce sind mehr als nur die Geschichte eines Automobilherstellers. Es ist eine Geschichte von Träumen, Innovationen und dem Streben nach Perfektion. Von den bescheidenen Anfängen in einer kleinen Werkstatt in Manchester bis hin zu den luxuriösen Showrooms der Gegenwart hat Rolls-Royce die Grenzen des Möglichen immer wieder neu definiert. Die Marke bleibt ein Symbol für höchste Qualität und Exklusivität. Jeder Rolls-Royce ist mehr als nur ein Auto; er ist ein Kunstwerk auf Rädern, das den Stolz und die Hingabe seiner Schöpfer widerspiegelt. Und während die Welt sich weiterdreht, bleibt eines sicher: Rolls-Royce wird auch in den kommenden Jahrzehnten das Nonplusultra des Automobil Luxus bleiben.

Text: Johannes Hübner, Fotos: Rolls-Royce Motor Cars & Teilnehmer



**EIN GANZ
BESONDERER ORT,
AN DEM AUTOMOBIL-
GESCHICHTE,
KUNST & ARCHITEKTUR
GEFEIERT WIRD.**

MAC | MUSEUM
ART & CARS
SINGEN

www.museum-art-cars.com

Das einzigartige Museum am Bodensee.



100 Jahre Chrysler: Die Geschichte einer amerikanischen Automobilikone



Schon vor 100 Jahren präsentierte Walter P. Chrysler, Sohn eines Lokomotiv-Ingenieurs und erfolgreicher Unternehmensanierer, seinen Chrysler Six, ein Fahrzeug, das nicht nur erschwinglich war, sondern dank seiner Gene als Duesenberg-Entwicklung auch fortschrittliche Technik wie hydraulische Bremsen und einen Hochleistungsmotor bot. Dieser frühe Erfolg des Jahres 1924 legte den Grundstein für die kommenden Jahrzehnte. Schon 1925 gab Chrysler seiner Autofabrik mit Gründung der Chrysler Corporation einen rechtlichen Rahmen, denn er hatte sich zwar mit Konstruktionen bei Buick und Willys-Overland einen Namen gemacht, aber nun war es an der Zeit, seine eigene Marke zu etablieren. Mit einer Mischung aus Innovation, Mut und einem untrüglichen Gespür für das, was die Menschen wollten, nahm Chrysler als „dritter Großer“ neben Ford und General Motors immer eine besonders exklusive Position ein.

Das technische Verständnis von Walter P. Chrysler führte nach dem Chrysler Six zu immer neuen bahnbrechenden Entwicklungen und in den 30er Jahren setzten Chrysler-Fahrzeuge sowohl im Design als auch in der Technik Maßstäbe. Der Airflow, eingeführt 1934, war eines der ersten Autos mit einer aerodynamischen Karosserie. Obwohl er kommerziell kein großer Erfolg war, zeigte er Chryslers Innovationsgeist und prägte das Design aller anderen zukünftigen Autos. Walter P. Chrysler war so erfolgreich, dass er schon 1930 mit dem 319 m hohen Chrysler-Building in New York binnen zwei Jahren einen der ersten Wolkenkratzer fertigstellen ließ.

Die große Automobilbegeisterung und das Gespür für das Markenbewusstsein der Amerikaner veranlassten Walter P. Chrysler in den endzwanziger Jahren, seine Produktpalette durch die Übernahme anderer Marken zu erweitern, weil manche Hersteller nicht den Sprung in die Großserie schafften. Schon 1928 konnte Chrysler die Dodge Brothers Company kaufen und damit seine Marke Dodge gründen, die fortan für ihre robusten und leistungsstarken Fahrzeuge bekannt wurde. Dodge-Trucks und -Autos standen für Zuverlässigkeit und Stärke, ein kraftvolles Image, das dank guter Pflege über die Dodge Viper hinaus bis heute anhält.

Chrysler hatte die Vision, neben seinen innovativen Chrysler-Autos und den robusten Dodge eine dritte, eher volkstümliche Marke zu etablieren. Er rief ebenfalls im Jahre 1928 die Marke Plymouth ins Leben, die mit ihrem Einwanderer-Image Einstiegsmarke für viele Durchschnittsamerikaner wurde. Plymouths bezahlbare und zuverlässige Autos machten die Marke schnell populär. Das erste Modell, der Plymouth Model Q, war ein preisgünstiges Fahrzeug mit modernen Annehmlichkeiten, das sich gut verkaufte und den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Marke legte. Fehlte noch das Sahnehäubchen.

Exklusivität und Luxus: DeSoto und Imperial

DeSoto, ebenfalls 1928 eingeführt, sollte die Lücke zwischen den erschwinglichen Plymouth-Modellen und den teureren Chrysler schließen. DeSoto-Fahrzeuge zeichneten sich durch innovative Technik, opulente Ausstattung und auffälliges Design aus. Die Marke erlebte ihre Blütezeit in den 1940er und 1950er Jahren, bevor sie zur Nischenmarke wurde und 1961 ihre Tore schloss.

Der im Alter von nur 65 Jahren schon 1940 verstorbene Walter P. Chrysler erlebte nicht mehr, dass der von ihm gegründete Chrysler-Konzern nach dem Krieg im Jahre 1955 die Marke Imperial installierte, die für absoluten Luxus stand und als Ableger des Chrysler Imperial eingeführt wurde, um als eigenständige Marke direkt mit dem GM-Top-Brand Cadillac und der Ford-Spitzenmarke Lincoln zu konkurrieren. Die eleganten und luxuriösen Modelle, wie der Imperial Crown, boten höchste Qualität und modernste Technik. Trotz mehrerer Versuche, die Marke mit Top-Modellen zu erhalten, wurde die Produktion von Autos mit dem Namen Imperial 1983 endgültig eingestellt.

Die Nachkriegszeit und die MOPAR-Magie

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte Chrysler eine goldene Ära. Die 1950er und 1960er Jahre brachten ikonische Modelle wie den Chrysler 300, bekannt als „Letter Series“, die jährlich neu für ihre beeindruckende Leistung und stilvolles Design gefeiert wurden. Schon der erste Chrysler 300 wurde mit seiner Form Vorbild für den Volvo Amazon. Die Muscle-Car-Ära der 1960er und 1970er Jahre brachte Modelle wie den Dodge Charger und den Plymouth Barracuda hervor, die heute noch Kultstatus genießen.

Ein wichtiger Teil dieser Geschichte ist MOPAR, ursprünglich eine Abkürzung für die „Motor Parts“ der Chrysler-Gruppe. MOPAR wurde einerseits zum Synonym für Ersatzteile und Service, entwickelte sich aber schnell zur Performance-Marke des Unternehmens, weil die Rennwagen vielfach mit MOPAR-Schriftzügen eingesetzt wurden. Mit Hochleistungs-Motoren und -Teilen wurden die im Sport siegreichen Fahrzeuge von Dodge und Plymouth zu Straßenlegenden.



Walter P. Chrysler und Chrysler Six (1924)



Dodge Airflow Tanker Truck (1938)



Plymouth Barracuda Gen. 3 (1970-1974)



MOPAR Werbung (1963)



CG Imperial Roadster (1931)



Chrysler 300 (1955)



Dodge/Chrysler Viper (1992 - 2017)

Krise und Wiedergeburt

Die 1970er Jahre brachten Herausforderungen. Die Ölkrise und schärfere Umweltgesetze setzten Chrysler stark zu. Doch mit innovativen Modellen wie dem Dodge Omni und dem Chrysler K-Car in den 1980er Jahren schaffte das Unternehmen den Turnaround. Besonders der Minivan, eingeführt durch den Dodge Caravan und den Plymouth Voyager, wurde zum Verkaufsschlager und begründete ein neues Fahrzeugsegment.

Das neue Jahrtausend und die Allianz mit Fiat

Im neuen Jahrtausend erlebte Chrysler erneut Höhen und Tiefen. Die Übernahme durch Daimler-Benz 1998 brachte gemischte Ergebnisse und nach mehreren Eigentümerwechseln fand Chrysler schließlich mit Fiat einen langfristigen Partner. Diese Allianz führte zur Bildung von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) im Jahr 2014.

Chrysler heute: Tradition und Innovation

Heute ist Chrysler ein Teil von Stellantis, einem globalen Automobilgiganten. Mit Modellen wie dem Chrysler Pacifica, einem der modernsten und innovativsten Minivans, sowie dem langlebigen und robusten Dodge Ram bleibt die Marke relevant und erfolgreich. Die Performance-Marke Dodge begeistert weiterhin mit Modellen wie dem Challenger und dem Charger. Nur Plymouth ist leider inzwischen nicht mehr vertreten.

Ein Jahrhundert voller Innovationen

Die Geschichte von Chrysler und seinen Marken ist eine Geschichte von Innovation, Anpassungsfähigkeit und unermüdlichem Streben nach Exzellenz. Walter P. Chrysler war der letzte Automobilpionier, der aus eigener Kraft einen Automobilkonzern aufbaute. Von den frühen Tagen der Chrysler Six und den robusten Dodge-Modellen über die stilvollen DeSotos und luxuriösen Imperials bis hin zur heutigen Ära der modernen und leistungsstarken Fahrzeuge hat Chrysler die Automobilwelt immer wieder auf seine Weise neu definiert – die Automobile des dritten großen US-Konzerns waren immer unverwechselbar.

Bleibt zu hoffen, dass die Geschichte von Chrysler auf Basis einer reichen Tradition erfolgreich weitergeht und das Lebenswerk von Walther P. Chrysler mit Aufmerksamkeit für die Zukunft im Konzert der „Großen Drei“ und Stellantis sogar die erste Geige spielt.

Text: Johannes Hübner, Foto Barracuda G. Kludsky alle anderen Fotos Stellantis



Auto Knapp GmbH | KNAPP MOTORS
Viernheimer Str. 86
69469 Weinheim
Tel.: +49 6201 99410
info@autoknapp.de

Auto Knapp GmbH | KNAPP MOTORS
Erste Industriestraße 2
68766 Hockenheim
Tel.: +49 6205 305560
info@autoknapp.de

@knapp.motors
 @knapp.motors



Das Pony für die Baby-Boomer

Der Ford Mustang ist 60

Ford Chef Lee Iacocca (Foto oben links) war ein Trend-Fuchs: er sinnierte 1961, dass die 1946 nach dem Krieg entstandenen Kinder mit 18 Jahren eine ganz neue Art von Autos wollen würden: das sportliche Familiencoupé. Und tatsächlich: 1964 staunten die sog. „Baby-Boomer“ über den von Joe Oros gestalteten neuen Mustang, dessen Größenklasse Pony-Car genannt wurde. Jetzt wird der Mustang folglich 60 und die Baby Boomer gehen in Rente, oft mit einem liebevoll restaurierten Ford Mustang...

Vorgestellt auf der New Yorker Weltausstellung 1964, traf der Mustang genau den Nerv der Zeit und wurde sofort zum Symbol für Freiheit und Abenteuer. Das erste Modell, den Mustang I, gab es als

Hardtop-Coupé, Fastback und Convertible, entweder mit einem 3,3-Liter-Sechszylinder oder einem kraftvollen V8-Motor, der die Herzen der Amerikaner im Sturm eroberte.

Schon 1967 wurde das Design muskulöser, am konkav gebogenen Heckblech glimmten zwei mal drei Rückleuchten und in der Motorhaube gab's Blinker-Kontrolllampen. In den späten 1960er Jahren wurde der Mustang noch aufregender. Der Mustang GT 350, berühmt geworden durch Steve McQueen im Film „Bullitt“, bestach durch seine rohe Kraft und markante Erscheinung. Dieser grüne Fastback mit seinem brüllenden Motor wurde zu einer Legende, die bis heute in Erinnerung bleibt. Gleichzeitig trat der Mustang in den Motorsport ein und erzielte Erfolge wie den Gesamtsieg bei der Trans-Am-Serie 1966, was seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellte.

Die 1970er Jahre brachten den Mustang Mach 1, ein wahres Muskelpaket, das mit seinem aggressiven Design und beeindruckender Leistung die Fans begeisterte. Sein Name entstand, weil man in Europa den Überschall-Jet Concorde und in USA

die Boeing SST entwickelte, die schneller als Mach 1 flogen. Doch die Ölkrise und strengere Emissionsvorschriften zwangen Ford, die Modelle kleiner und sparsamer zu machen. Der Mustang II (1974-1978) war die Antwort auf diese Herausforderungen, doch er konnte die Begeisterung der frühen Jahre nicht so schnell wieder entfachen.

In den 1980er Jahren kehrte der Mustang mit der Einführung der Fox-Body-Plattform zurück zu seinen Wurzeln. Der Mustang GT (1982) mit seinem 5.0-Liter-V8-Motor wurde zum Liebling der Autoliebhaber und läutete eine neue Ära der Leistung und des Stils ein. Dieser Trend setzte sich in den 1990er Jahren fort, als der Mustang SVT Cobra (1993) mit verbesserter Leistung und modernem Design neue Maßstäbe setzte.

Das neue Jahrtausend brachte den Retro-Look zurück. Der 2005er Mustang kombinierte klassische Designelemente mit moderner Technik. Besonders der Mustang GT und der limitierte Shelby GT500 (2007) erinnerten an die glorreichen Tage der 1960er Jahre und begeisterten eine neue Generation von Fans. 2015 feierte der Mustang seinen 50. Geburts-

tag mit einem völlig neuen Modell. Der Mustang der sechsten Generation bot fortschrittliche Technologie, verbesserte Leistung und ein modernes Design, das dennoch die ikonische Silhouette bewahrte. Der Shelby GT350 (2016) und der extrem leistungsstarke Shelby GT500 (2020) setzten neue Maßstäbe in Sachen Performance und Fahrspaß, insbesondere in der IMSA-Sportwagen-Meisterschaft und der GT4-America-Serie.

Im Jahr 2024, zum 60-jährigen Jubiläum, präsentierte Ford den Mustang Mach-E, ein vollelektrisches Crossover-SUV, das die Zukunft der Marke darstellt und erst noch beweisen muss, dass der Mustang auch im Zeitalter der Elektrifizierung nichts von seinem rebellischen Geist verloren hat.

Die Geschichte des inzwischen rund 25 Millionen Mal gebauten Ford Mustang ist geprägt von einer Art ewiger Jugend, unverwechselbarem Charakter und beeindruckenden Motorsport-Erfolgen der Generation Baby-Boomer.

Text: J. Hübner, Fotos: Mach 1 G. Kludsky, alle anderen Aufnahmen Ford Motor Company



Knapp Motors ist neuer Schirmherr des US-Classic-Car-Concours Werbung

Classic-Gala Schwetzingen hat wieder einen Partner gefunden, der perfekt zur gelebten Tradition des Int. Concours d'Elegance ASC-Classic-Gala Schwetzingen passt.

Die US Car-Sparte der Auto Knapp GmbH kann als Teil der Autowelt.Ebert, die im vergangenen Jahr ihr 125 jähriges Jubiläum feierte, aus Weinheim als Urgestein in der Automobilbranche im Rhein-Neckar-Raum bezeichnet werden.

Passend zum 60 jährigen Jubiläum des Ford Mustang und 70 Jahren Verkaufsstart der Corvette wird ein Teil des Fahrzeugportfolios in diesem Jahr passend vorgestellt.

Als einer von nur wenigen Händlern in Deutschland bietet KnappMotors mit Standorten in Weinheim



und Hockenheim alle US Marken als Vertragshändler und -werkstatt für Fahrzeuge aller Baujahre an. Im Fahrzeugangebot bleiben vom neuen Ford Mustang, über die Corvette C8 bis zu sämtlichen Fullsize-Pickup-Modellen auf dem Markt, ebenso wie Wunschbestellungen exotischer Fahrzeuge kaum Wünsche offen.

Die erfahrenen und in allen US-Marken geschulten Werkstatt-Teams in Weinheim und Hockenheim unterstützen bei Reparatur- und Wartungsarbeiten ebenso gerne wie bei Individualisierungs-wünschen.

Als Exclusive Partner der NAP-Manufaktur und Vertragspartner des größten, offiziellen US Neuwagen-Importeurs AEC ist Knapp Motors bestens vernetzt in der Branche.

Mit starken Partnern wird am bestmöglichen Ergebnis für den Kunden gearbeitet. Ein Anspruch, für den die Autowelt.Ebert mit Ihrer Botschaft „Ein Ebert. Ein Wort“ steht.

Auto Knapp GmbH | KNAPP MOTORS
Viernheimer Str. 86
69469 Weinheim

www.autoknapp.de



I-CLIP
THE WALLET

Luxus und Sportlichkeit vereint:
Die neue I-CLIP Kollektion mit
"Bernard" und "White Ace"

I-CLIP BERNARD
I-CLIP WHITE ACE

I-CLIP ORIGINAL
WHITE ACE

I-CLIP EDELSTAHL
POLIERTWHITE ACE

I-CLIP ORIGINAL
MIT MÜNZFACH BERNARD

BESUCHEN SIE UNS AUF I-CLIP.COM
UND ENTDECKEN SIE UNSERE NEUEN MODELLE

Exklusive Werke zum 20. Jubiläum

Eine zeitlose Trophäe für die Ewigkeit

Pokale symbolisieren Anerkennung und müssen nicht aus Edelmetallen sein – doch die „Best of Show“-Trophäe ist wahrhaft etwas Besonderes. Sie ist ein Jubiläum-Geschenk des Künstlers Ole Koch, der mit seiner Kreation ein zeitloses Meisterwerk geschaffen hat. Diese Trophäe ist bewusst schlicht und elegant, ein Sinnbild also für die unvergänglichen Triumphe der Sieger der letzten 20 Jahre. Sie verkörpert Souveränität und Ausgewogenheit, ähnlich einem vollendeten Kunstwerk. Ihre flächige Gestaltung verleiht ihr eine besondere Note, die sie von allen anderen Pokalen abhebt. Es bleibt spannend, welches Automobil die internationale Jury mit diesem exklusiven Preis krönen wird.

Weitere Werke des Künstlers können in der Kunstaussstellung oder auf www.blechkisten-manufaktur.de bewundert werden.

Ein exklusiver Concours-Sieger für Ihre Vitrine

Der langjährige Modell-Partner CMC hat anlässlich des 20. Jubiläums ein besonderes Sammlerstück herausgebracht: ein Sondermodell mit einem spezialangefertigten Diorama. Das Modell, im Maßstab 1:18, stellt ein Talbot-Lago Coupé T150 C-SS Figoni & Falaschi „Teardrop“ der Baujahre 1937-39 in silber/rot dar und wird in einem handgefertigten Diorama „Classic-Gala Schwetzingen“ präsentiert. Dieses streng limitierte Sondermodell, auf nur 40 Exemplare beschränkt, ist ausschließlich für Teilnehmende und Freunde der Classic-Gala Schwetzingen zum Jubiläumspreis von € 1.500,- am Stand von CMC sowie per Email-Anfrage an office@classic-gala.de erhältlich.

Concours-Design für Ihr Handgelenk

Anlässlich des 20. Jubiläums der Classic-Gala Schwetzingen präsentiert Junghans eine limitierte Sonderedition „Classic-Gala“. Es handelt sich um eine Meister Automatic mit ein gedruckten Stundenmarkierungen und einer außenlaufenden Minuterie. Die Uhr wird mit einem Alligator Armband ausgestattet. Die Zeiger nehmen den Retrocharakter sehr schön durch einen schwarzen Strich auf, der in 50er und 60er modern war. Zum UVP von 1.240,- € erhalten Sie diese Uhr am Stand von Junghans oder per Email-Anfrage an office@classic-gala.de.

Edler Tropfen aus Schwetzingen

Zum Jubiläum der Classic-Gala Schwetzingen bietet SNOW einen exklusiven Jubiläums-Gin an. Dieser limitierte Gin ist nur während des Events am Stand von SNOW im Schlossgarten Schwetzingen erhältlich. Mit erlesenen Botanicals und einem speziellen Jubiläumsdesign ist er ein Highlight für Sammler und Genießer. Greifen Sie zu, solange der Vorrat reicht!

Text: Johannes Hübner



Technik Museen Sinsheim Speyer

Nur 30 Minuten Fahrzeit voneinander entfernt, präsentieren die Museen eine atemberaubende Sammlung von über 6.000 Exponaten aus allen Bereichen der Technikgeschichte in einer weltweit einzigartigen Vielfalt.

Schon von weitem werden die Besucher in Sinsheim von zwei voll begehbaren Überschall-Passagierflugzeugen begrüßt. In Speyer heißen ein gigantisches Space Shuttle und ein Jumbo-Jet die Besucher willkommen. Vom U-Boot bis zum Motorradklassiker, von der Concorde bis zur Diesellok – alles ist vertreten! Auf über 200.000 m² warten hunderte prächtige Oldtimer, Formel-1-Legenden, Rekordfahrzeuge, majestätische Flugzeuge, riesige Dampflokomotiven und vieles mehr darauf, entdeckt zu werden. Von Ostern bis Oktober finden in den Außenbereichen spannende, bunte und actionreiche Fahrzeug- sowie Clubtreffen statt, die auf keinen Fall verpassen werden sollten!

► www.technik-museum.de



An 365 Tagen im Jahr geöffnet, zeigen die Technik Museen Sinsheim Speyer zusammen auf mehr als 200.000 m² über 6.000 Exponate aus allen Bereichen der Technikgeschichte in einer weltweit einzigartigen Vielfalt. Vom U-Boot bis zum Oldtimer, von der Concorde bis zum Space Shuttle Buran ist alles vertreten.

CMC Classic Model Cars

exquisite Fahrzeugmodelle auf höchstem Niveau seit 1995.



Einen Überblick über unsere faszinierenden Manufakturmodelle und ihre Geschichten finden Sie auf www.cmc-modelcars.de.

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

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH





Perfektion in Detail: Die besten Objektive für atemberaubende Autofotografie Werbung

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

Die Autofotografie ist eine faszinierende Disziplin, die es ermöglicht, die Schönheit und das Design von Autos festzuhalten. Die Wahl des richtigen Objektivs spielt dabei eine entscheidende Rolle. Ein gutes Objektiv sorgt für Schärfe, Farbtreue und den gewünschten Bokeh-Effekt, was die ästhetische Wirkung der Aufnahmen erheblich verstärken kann.

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. 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“, so Classic-Gala Veranstalter Johannes Hübner.



SIGMA - Exklusivpartner aus der Fotobranche
Mehr Informationen über SIGMA bekommen Sie auf der 20. Classic-Gala Schwetzingen vom 30. August bis 1. September 2024 am SIGMALiner oder bei SIGMA direkt.

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

Foto Titel: Jan Götze


JUNGHANS
GERMANY. SINCE 1861



Z E I T Z U M F E I E R N 20. Classic-Gala Schwetzingen

Feinste Mechanik zum Jubiläum: Seit den 1930er Jahren tragen die feinsten Junghans Uhren das Prädikat Meister. Bis heute verbinden sie die Faszination für Präzision und ästhetische Gestaltung auf souveräne Art und Weise. Mit dem auf 20 Exemplare limitierten Jubiläumsmodell feiern wir die Leidenschaft für Eleganz und einzigartige Ästhetik. Meister Automatic: Automatikwerk, Gehäuseboden mit Editionsgravur, Alligatorlederband, wasserdicht bis 3 bar.

www.junghans.de



Das Jubiläumsmodell ist exklusiv vom 30.08. – 01.09.2024 bei der Classic-Gala Schwetzingen im Junghans Zelt erhältlich.

SCHÖNHEIT UND KRAFT IM OPEL Admiral



125 Jahre zuverlässige Opel

Die Adam Opel AG entstand aus einem Familienunternehmen, das 1862 von Adam Opel in Rüsselsheim gegründet wurde. Ursprünglich stellte das Unternehmen Nähmaschinen her, bevor es 1886 sehr erfolgreich mit der Produktion von Fahrrädern begann. Nach dem Tod von Adam Opel übernahmen seine Söhne das Unternehmen und beschlossen 1899, in die Automobilproduktion einzusteigen. Das erste Automobil, der Opel Patent-Motorwagen System Lutzmann, markierte den Beginn einer langen und erfolgreichen Geschichte in der Automobilindustrie.

Opel – die Zuverlässigen

In den frühen 1900er Jahren etablierte sich Opel mit alltagstauglichen Modellen als bedeutender Automobilhersteller. Modelle wie der Opel 4/8 PS, auch bekannt als „Doktorwagen“, wurden bei Ärzten und wohlhabenden Bürgern populär. Opel war auch der erste deutsche Hersteller, der eine Fließbandproduktion einführt, was zu einer massiven Steigerung der Produktion und einer Senkung der Kosten führte.

Wichtige Fahrzeuge und Innovationen

Opel Laubfrosch (1924): Dieses Modell war das erste in Serie gefertigte Auto von Opel und machte das Automobil für die breite Masse erschwinglich. Er war eine Kopie des Citroen Trefle (Kleeblatt), den es nur in Gelb gab. Als der Laubfrosch 1924 auf der Autoausstellung in Berlin war, sagten die Berliner, die den Citroen kannten, „Det is doch det selbe in Grün“.

Opel Olympia (1935): Das erste deutsche Serienfahrzeug mit einer selbsttragenden Karosserie – man baute ihn zu den Olympischen Spielen 1936 in einen Zeppelin ein, der nach Rio de Janeiro flog – ein Olympia Rekord, der bis zum Omega von 1983 für Opel namensgebend wurde – das Opel-Zeichen war nun ein Zeppelin auf dem Äquator.

Opel Kapitän (1938): Ein luxuriöses Oberklassemodell, das in der Nachkriegszeit sehr beliebt war und in höheren Stückzahlen als Mercedes verkauft wurde. Ab 1965 stellte man ihm den Admiral und den Diplomat mit 4,5-Liter V-8 zur Seite.

Ein Infrastrukturprogramm zur Beschäftigung der in der Kohleförderung freigesetzten Arbeiter führte 1960 zum neuen Opel-Werk in Bochum, wo ab 1961 der VW-Gegner Opel Kadett gebaut wurde: der leichte Kompaktwagen wurde zwar schnell zu einem Bestseller und bildete die Grundlage für viele spätere Modelle, erreichte aber trotz des besseren Konzeptes nie die Stückzahlen des Volkswagen.

Zu den Wundern der Automobilgeschichte gehört der schon 1965 erstmals auf der IAA gezeigte Opel GT, denn in den Schaufenstern bei Opel rangen schon zehn Modelle um die Gunst der Kunden und ab 1968 kam mit dem GT auch noch ein sportliches Modell mit aufregendem Design ohne Kofferraumdeckel und mit Klappscheinwerfern hinzu. Doch Designer Erhard Schnell behielt recht: mehr als 104.000 Exemplare waren ein Riesenerfolg. Erwähnenswert wären neben dem Opel Astra, 1991 als Nachfolger des Opel Kadett lanciert und inzwischen eines der meistverkauften Autos in Europa, das cw-Wert-Wunder Opel Omega, das vom Sena-

tor abgeleitete Edelcoupé Opel Monza und die neue Kleinwagen generation Corsa, die maßgeblich vom japanischen Designer Hideo Kodama gestaltet wurde, der auch das Plakat der Classic-Gala Schwetzingen gezeichnet hat.

Motorsportfolge begeistern die Kundschaft

Zu Opel gehört von Anfang an auch Motorsport – schon 1914 gab's den Grand-Prix mit 4-Ventilmotor. Später gehört die mattschwarze Motorhaube, erfunden vom Rallye-As Anders Kulläng, zu jedem Rallye-Kadett und in den 1970er und 1980er Jahren dominierte Opel mit Modellen wie dem Opel Ascona und dem Opel Manta die Rallye-Szene.

Jubiläum und Zukunft

Heute konzentriert sich das Unternehmen als Teil der weltweiten Stellantis-Gruppe auf die Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge und hat mehrere Elektro- und Hybridmodelle auf den Markt gebracht, die nun augenzwinkernd das Frontdesign des Manta A in die Zukunft tragen, denn die Verbindung von Tradition und Innovation soll Opel auch in den kommenden Jahren als einen der führenden Automobilhersteller Europas positionieren.

Text: J. Hübner, Foto Kadett A Cabriolet G. Kludsky, alle anderen Aufnahmen Stellantis

DEKRA Expertise – Partner der Classic-Gala Werbung

Experten der DEKRA-Niederlassung Mannheim beraten neutral und kompetent.

DEKRA bietet ein umfangreiches Dienstleistungsangebot für Autofahrer, Gewerbe und Industrie.

„Alles im grünen Bereich“ – unter dieser Devise setzt sich DEKRA als eine der weltweit führenden Expertenorganisationen in rund 60 Ländern für Sicherheit ein. Gegründet 1925 als Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein e.V., spielt das Thema Verkehrssicherheit bis heute eine zentrale Rolle. Als globale Nummer 1 bei der Fahrzeugprüfung und weltweit größte nicht börsennotierte Expertenorganisation lebt DEKRA nach wie vor von der Kundennähe in den Regionen vor Ort.

Das gilt auch für die Dienstleistungen, die die DEKRA Niederlassung Mannheim mit ihren rund 100 Beschäftigten anbietet.

Dazu zählen im automobilen Bereich die Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung bei Pkw, Lkw, Bussen, Motorrädern und Anhängern, die Sicherheitsprüfung für Nutzfahrzeuge sowie Anbauabnahmen. Außerdem berät DEKRA seine Mitglieder und gewerbliche Kunden in den Bereichen Arbeitssicherheit, Unfallverhütung und Gefahrguttransporte. Die Sachverständigen bewerten zudem Gebrauchtfahrzeuge, fertigen nach Unfällen Schadengutachten für Autobesitzer an und erstellen unfallanalytische Gutachten im Auftrag von Polizei, Staatsanwaltschaften und Gerichten.

Neben den eigenen Prüfstellen – in der Niederlassung Mannheim, den Außenstellen Mannheim-Rheinau sowie den Prüfstationen in Schwetzingen, Hockenheim, Heidelberg, Wiesloch, Rimbach (weitere sind in Planung) – nehmen die Experten regelmäßig in zahlreichen Kfz-Werkstätten der Region die Hauptuntersuchung ab.

Auch das Kfz-Gewerbe gehört zu den Kunden von DEKRA. „Egal ob Fahrzeuggutachten, Werkstatttests, Spezialseminare oder Gebrauchtwagen-Management – bei DEKRA finden Autohäuser und Werkstätten immer die passende Dienstleistung“, sagt Niederlassungsleiter Alexios Tsillos.

Einerseits ist DEKRA eine Expertenorganisation, die stets die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Fokus hat und für innovative Dienstleistungen steht.



Andererseits fühlt sich DEKRA aber auch der automobilen Tradition verbunden und hat in den vergangenen Jahren sehr viel in die Ausbildung von Oldtimerexperten und den Aufbau einer entsprechend umfangreichen Datenbank investiert. Diese speziell geschulten Experten sind ausnahmslos selbst oldtimerbegeistert und gehen ihrer Berufung mit großer Leidenschaft nach. Sie können dabei neben ihrem umfangreichen Fachwissen auch auf die akribisch geführte DEKRA-eigene Datenbank mit Informationen über zehntausende, bereits durch DEKRA begutachtete oder bewertete Oldtimer zurückgreifen.

Doch längst dreht sich bei DEKRA nicht mehr alles ums Automobil: „Auch wenn wir bei vielen vor allem für unsere Dienstleistungen rund ums Fahrzeug bekannt sind: Wir prüfen mehr, als Sie denken“, so der Niederlassungsleiter. „Wenn es um Arbeits- und Gesundheitsschutz geht, um Druckgeräte, Aufzüge oder elektrische Anlagen, um Energieaudits oder Gebäudeschäden – DEKRA ist der verlässliche Partner in all diesen Bereichen.“

Mehr Informationen zur DEKRA-Niederlassung Mannheim finden Sie unter:

► www.dekra.de/de/mannheim

LOTUS

TECH

INNOVATION CENTRE

HIGHTECH ENTWICKLUNGEN AUS RAUNHEIM

LTIC – diese vier Buchstaben stehen für **Lotus Tech Innovation Centre**. Ganz in der Nähe des Frankfurter Flughafens arbeiten mittlerweile über 200 Ingenieurinnen und Ingenieure aus 27 Ländern an der Mobilität der Zukunft:

Für die Marke Lotus werden hier neue Mobilitätskonzepte diskutiert und in die Tat umgesetzt. Prominentes Beispiel ist der neue **Lotus Eletre**, der schon auf den deutschen und europäischen Straßen zu sehen ist.

Der vollelektrische SUV wird die Dynamik, für die die Marke Lotus steht, genauso umsetzen wie ein neuartiges voll elektrisches Fahrgefühl mit exzellenter Beschleunigung und hohen Sicherheitsstandards.

Wegweisend sind auch die elektronischen Komponenten, wie zum Beispiel Navigation, Connectivity (die Kommunikation mit anderen Fahrzeugen) oder eben überhaupt das gesamte Innenraumambiente.

Das Hessische Entwicklungszentrum **LTIC** in Raunheim arbeitet hier mit anderen globalen Entwicklungszentren von Lotus zusammen und ist stolz auf den exzellenten Standort – mitten in Deutschland.



Zwei weltberühmte Buchstaben: MG – Sportwagen aus der Tuning-Werkstatt



Die britische Automarke MG wurde 1923 als Morris-Garage von Cecil Kimber gegründet. Kimber war zwar Verkaufsleiter, aber er erkannte, dass man die kleinen Vierzylinder von Morris sehr gut in der Leistung steigern konnte.

Die Werkstatt setzte leichte Karosserien auf die Stahlrahmen und die sportlichen Fahrzeuge trugen das MG-Abzeichen, eine stilisierte 8-Kant-Schraube. 1924 wurde das erste echte MG-Modell, der MG 14/28, vorgestellt, der vom Morris Bullnose abgeleitet war. Der 1,8-Liter mit 28 PS erreichte 100 km/h und fand so großen Anklang, dass bis 1926 jeden zweiten Tag ein Auto fertiggestellt wurde, insgesamt 395 Exemplare.



Folglich wuchs MG in den 30er Jahren rasant und wurde zum Synonym für leichte, sportliche Fahrzeuge. Modelle wie der Sechszylinder MG K3 Magnette mit Kompressor gewannen zahlreiche Rennen und etablierten die Marke als ernstzunehmenden Akteur im Motorsport. Ab 1936 produzierte MG den knorrigten Roadster MG T, der trotz nur 1245 ccm Hubraum und 54 PS alle Sportfahrer begeisterte. Die Amerikaner kannten solche Sportwagen nicht, weshalb die MG TC, TD und TF nach dem Zweiten Weltkrieg besonders in den USA populär wurden.

Besonders bemerkenswert war der Sieg des MG K3 Magnette mit Kompressor bei der italienischen



Mille Miglia 1933 in der Klasse für Fahrzeuge unter 1100 ccm – der kleine 6-Zylinder leistete damals mit 120 PS als erster Motor mehr als 100 PS pro Liter Hubraum – eine Maßzahl die noch heute für Sportautos gilt. Dies war das erste Mal, dass ein nicht-italienisches Auto diese prestigeträchtige Veranstaltung gewann.

Der 1955 vorgestellte MG A eröffnete den Buchstaben-Reigen neu, sollte mit seiner aerodynamischen Form mit klassischen Stilelementen die Amerikaner begeistern und trotzdem sportlich erfolgreich sein. Die traditionellen T-Fahrer rümpften die Nase – doch heute, 70 Jahre später, ist ein MG A schlichtweg DER klassische MG. Nach mehr als 200.000 MG A kam sieben Jahre später der neue MG B. Sein zeitlos schlichtes Design von Giovanni Michelotti (der auch für Triumph den TR 4 entwarf) machten ihn zum Lieblingsroadster aller Offenfahrer – die mehr als 500.000 Exemplare aller MG-B-Varianten animierten Mazda 1990, mit seinem MX 5 eine neue weltweite Roadsterwelle loszutreten.

Nach den schädlichen Jahren im British Leyland-Konglomerat und den Versuchen mit Maestro und Montego den Massenmarkt zu erobern, lancierte man unter der Herrschaft der Rover Group mit dem MG F wieder einen waschechten MG-Roadster – erstmalig mit Mittelmotor. Nach dem kurzzeitigen Intermezzo mit BMW fand die Marke unter dem Dach der SAIC aus Shanghai einen finanzstarken Mutterkonzern, der MG in erstaunlich kurzer Zeit zum Führer der deutschen Zulassungsstatistik der E-Mobile machte. Mit dem bereits angekündigten Cyberster hat MG nun auch einen spannenden Nachfolger des MG B in der Pipeline. Von den bescheidenen Anfängen in Oxford über die glorreichen Rennsiege bis hin zur modernen Wiedergeburt bleibt MG ein sympathischer Baustein der britischen Automobilgeschichte.

Text: J. Hübner, Fotos: G. Kludsky, Stellantis u.a.





Bosch Classic engagiert sich für die Zukunft von Young- und Oldtimern

Werbung

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

Die Robert Bosch GmbH hat die Entwicklung des Automobils von Anfang an mit technischen Innovationen gefördert und begleitet. Die Geschichte des Automobils ist somit Teil der Bosch-Unternehmensgeschichte. „Für die Pflege dieses historischen Erbes steht Bosch Classic“, sagt Michael Mack, der die Klassik-Sparte von Bosch verantwortet. Seit vielen Jahren werden Besitzer von Young- und Oldtimern darin unterstützt, ihre Fahrzeuge instandzuhalten. „Ziel ist es, die wachsende Zahl der Oldtimer-Enthusiasten mit Know-how und hochwertigen Ersatzteilen für ihre klassischen Fahrzeuge zu versorgen“, beschreibt er die Hauptaufgabe seines Teams. „Denn die Faszination von Young- und Oldtimern entfaltet sich vor allem dann, wenn sie auf der Straße unterwegs sind.“

Originalersatzteile und Wissen für Klassiker

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

Breites Serviceangebot

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



Unter www.bosch-classic.com finden sich weitere detaillierte Informationen über Produkte, Services und Events. Unter der Rubrik „Fahrzeug- und Produktsuche“ beispielsweise können Fans klassischer Automobile nach Ersatzteilen recherchieren und Informationen wie Ausrüstungs-, Ersatzteillisten oder technische Daten herunterladen.

► www.bosch-classic.com

SCHAU INS FENSTER

NOSTALGIE TRIFFT ELEGANZ

Schaufenster Aktion im Rahmen des „Concours d’Elegance“. Kommen Sie vorbei und genießen Sie einen Tag voller Entdeckungen, Inspiration und stilvollem Vergnügen. Schwetzingen freut sich auf Ihren Besuch!

WIR SIND DABEI!

- 1832 Bräuninger Modehaus
- Buchhandlung Kieser
 - Bücherinsel
 - DIE Optikerin
 - Extra
 - Falke
 - Frjor
 - Hugendubel
- Kissner Meisteratelier
 - Leger Concept
 - Optik Lenk
 - Optik Schreiber
 - Printaria
 - Salamander
 - Reiser
- Touristinformation

sms
stadtmarketing
schwetzingen e.V.



Weltweit einzigartig und so vielfältig wie noch nie...

... zum 20. Jubiläum der Classic-Gala Schwetzingen wird es in dem Barock-Saal des Schlosses voll – noch nie zuvor waren so viele Künstler dabei, wenn zu der weltweit einmaligen Vernissage geladen wird. Sie sind eingeladen, daran teilzuhaben und in die leidenschaftliche Verbindung zwischen Kunst und klassischen Fahrzeugen einzutau-chen. Lassen Sie sich von der kreativen Energie und den vielfältigen Perspektiven der Künstler inspirieren. Entdecken Sie Werke, die nicht nur das Auge erfreuen, sondern auch Geschichten erzählen und Emotionen wecken. Willkommen zu einer einzigartigen Kunstschau, die Ihre Leidenschaft für Automobile und Kunst gleichermaßen entfacht!

Bei keiner anderen Veranstaltung in Europa findet sich eine solch große und diverse Schau von „Automotive Art“ wie hier in Schwetzingen. Nirgends sonst finden Sie für Ihre Passion zu klassischen Fahrzeugen eine so umfassende Bandbreite unterschiedlicher künstlerischer Positionen und Interpretationen in verschiedensten Techniken und Herangehensweisen von namhaften Künstlern. Fotografie und/oder deren kunstvolle, graphische Bearbeitung, Malerei, Skulpturen, Dioramen, bis hin zu Großmodellen automobiler Träume sind hier auf höchstem Niveau zu finden.

Allen Künstlern gemein ist die unbedingte Liebe zum – vornehmlich alten – Automobil. Und diese Leidenschaft führt zu Werken, in denen eben diese Passion ihren Ausdruck findet und die für Sie, liebes Publikum, nachspürbar und erlebbar wird.

Die große Vielfalt der Kunstaussstellung wird in diesem Jahr durch künstlerische Interpretationen von gleich 5 neuen Künstlern erweitert: Roger Graff zeigt Fotografien & Malereien, die im Licht der Vintage-Lampen von Joachim Nasgowitz erstrahlen.

Während Helga Borngässer-Geyl Automobil-Formen mit Schnittekunst in Papier verewigt, zeigt der Belgier Jan Indeku handgefertigte Design-Modelle aus Holz. Zeltango reist eigens aus den U.S.A. an und lässt mit computergenerierten Bildern den American Dream erwachen.

Und ...auch ich, Curd Achim Reich, darf mich glücklich schätzen, nicht nur Kurator der Ausstellung zu sein, sondern Ihnen auch diesmal wieder „Storytelling on Canvas“ zeigen zu können.

Alle Künstler sind anwesend und stellen Ihre Werke persönlich vor. Am Samstag und Sonntag findet jeweils um 15 Uhr eine Führung durch die Ausstellung statt, zu der ich Sie alle herzlich einladen darf.

Es freuen sich die KünstlerInnen – und so natürlich auch ich – auf Ihren Besuch im Südfügel!

Herzlichst, Ihr
Curd Achim Reich „C.A.R.“

Text: Curd Achim Reich

SNOW
DISTILLERS
EXPLORE THE FLAVOR JOURNEY

SCHWETZINGEN DRY GIN

ÄSTHETIK AUSSEN - PURER GENUSS INNEN.

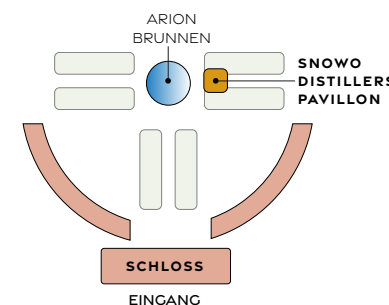
Erleben Sie die SNOWO Distillers. Eine Edel-Spirituosen-Manufaktur und ein Familienbetrieb, gegründet mitten in Schwetzingen.

Sie produzieren feinste Destillate für besondere Momente. Natur pur - ohne Kompromisse. Seit Dezember 2022 auf dem Markt, wurden sie bereits mehrfach international Gold prämiert.

In ihrem Lounge-Pavillon genießen Sie am Classic-Gala Woche feinste Drinks in entspannter Atmosphäre. Ausgewählte Zigarren, Tastings und limitierte Gin-Sorten gibt es obendrein.



BESUCHEN SIE UNS



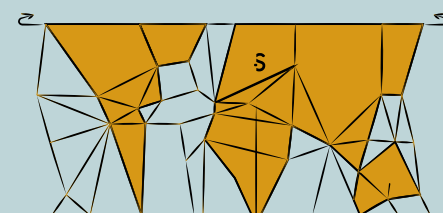
LIMITIERT FÜR DAS JUBILÄUM

DIE WELT DER AUTOMOBILE UND DER AROMEN ZU HAUSE IN SCHWETZINGEN.

Exklusiv zum 20. Internationalen Concours d'Elegance Automobile ASC-Classic-Gala Schwetzingen, präsentieren wir unsere „Globe Bottles“ einmalig mit einem Jubiläums-Emblem und einer goldenen Kordel. Diese sind auf 200 Flaschen limitiert und handsigniert. Sichern Sie sich eine der nummerierten Raritäten als ein ganz besonderes Highlight.



DIE WELT DER AROMEN, VEREINT IN EINER FLASCHE.



SCHWETZINGEN

Beim genauen Betrachten ist die Flasche eine gefaltete Weltkarte und repräsentiert die grenzenlose Welt der Aromen. Dabei darf unser Standort Schwetzingen mit einem „S“ als Prägung natürlich nicht fehlen.



NATUR PUR IM GLAS
OHNE KOMPROMISSE

WWW.SNOWO-DISTILLERS.COM

EIGENE
MANUFAKTUR
SEIT 2022

INNOVATION MIT
TRADITIONELLEN WERTEN

Fahrzeugkatalog Classic-Gala 2024



Abarth 850 TC Corsa,
I 1967

Dieser Abarth auf Basis FIAT 600 hat Renngeschichte, war TW-Meister in Italien und gewann als „goldener Abarth“ mit Dieter Schulz in Berlin 1974 den ONS-Rundstreckenpokal.

R-4-Zyl.-DOHC im Heck, 847 ccm, 86 PS bei 7800/min, 5-Gang, 560 kg, 181 km/h, ca. 250 Exemplare.



AC 18/95 March Tourer,
GB 1937

AutoCarrier baute zunächst drei-rädrige Nutzfahrzeuge, bevor man sportliche Tourenwagen entdeckte und dafür gute 6-Zylindermotoren schuf. In den 50er Jahren kam der Roadster AC Ace, aus dem später die Cobra wurde.

R-6 mit 1991 ccm, 100 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1016 kg, 150 km/h, nur 44 Stück 3 mit Komp.



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



ALFA Romeo 6C 2500 CS Touring,
I 1939

ALFA setzte den erfolgreichen 6C, der aus dem 1750 stammte, auch mit 2.500 ccm im Motorsport ein. Diese leichte Barchetta von Touring gehört dem gehbehinderten Rennfahrer Egon Tauscher.

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



**ALFA Romeo 6C 2500 SS
Cabrio Pininfarina,** I 1948

Auch Pininfarina baute auf Basis des 6 C bezaubernde Cabriolets, meist als 2+2-Sitzer und mit edler Lederausstattung. Typisch sind die ebenfalls im Design besonderen Bedienhebel. Exponat von Scuderia Renania.

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



Abarth 1000 TC Gr. 5 Replica,
I 1978

Die ersten Abarth auf Basis FIAT 600 gab es ab 1960, meist mit Doppelnockenwelle (TC), Kühler vorn, breiten Reifen, Spoilerhaube etc. Europameister in Div. 1 1965, 1966 und 1969.

R-4-Zyl.-DOHC im Heck, 965 ccm, 85 PS bei 8000/min, 5-Gang, 583 kg, 155 km/h, zeitgen. Replika.



Adler Primus Limousine,
D 1932

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

R-4-Zyl. 4-Takt, 1504 ccm, 32 PS bei 3500/min, 4-Gang, 990 kg, 95 km/h, 1932-1936: 6.713 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, 45 PS bei 3900/min, 4-Gang, 1100 kg, 110 km/h, ca. 7.470 Stück bis 1940.



**ALFA Romeo 6C 2500 SS
Cabrio Revelli,** I 1942

Der leichte, aber stabile Rahmen des 6C war ideale Basis für Sonderkarosserien, wie etwa dieses Cabrio von Mario Revelli, das einmalig ist. Exponat von Scuderia Renania.

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



**ALFA Romeo 6C 2500 CS
Touring „Helvetia“,** I 1951

Erst 1951 baute Touring auf Kundenwunsch das viersitzige Cabriolet Helvetia, das aber den starken SS-Motor erhielt. Exponat von Scuderia Renania.

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

ADAC DEUTSCHLAND KLASSIK 2025 »

23.-26. JULI
2025
HEIDELBERG



EINE AUSFAHRT OHNE STRESS UND EILE

» GEMÜTLICHES FAHREN: Keine Zeitmessungen, keine Wertungsprüfungen – einfach entspanntes Fahren und Genießen der Landschaft.

» ENTDECKUNG DER REGION: Erkunden Sie historische Dörfer, atemberaubende Ausblicke und versteckte Schätze abseits der Hauptstraßen.

» BENZINGESPRÄCHE: Tauschen Sie sich mit Gleichgesinnten aus, teilen Sie Geschichten und erleben Sie die Gemeinschaft der Oldtimer-Enthusiasten.



WEITERE INFORMATIONEN: [ADAC.DE/ADK](https://www.adac.de/adk)
DEUTSCHLAND-KLASSIK@ADAC.DE
FACEBOOK: /ADACKLASSIK

ADAC



**ALFA Romeo 1900 Cabriolet
Worblaufen, I 1956**

Den 4-Zylinder ALFA 1900 gab es ab 1950 und er wurde als 1900 SS durch zahlreiche Motorsportfolge berühmt. Also wollten reiche Kunden den 1900 als Cabrio – Worblaufen baute 6 Exemplare.

R-4-Zyl. DOHC mit 1975 ccm, 115 PS bei 5.550/min, 4-Gang, 1150 kg, 180 km/h, 6 Stück.



**ALFA Romeo Giulia 1600 Spider
SV, I 1962**

Mit Giulia und Giulietta fand ab 1954 endlich Julia ihren Romeo. Zuerst kam das Bertone-Coupé, 1955 dieser Pininfarina-Spider und das SV steht für Sprint Veloce, den schnellen Sprinter.

4-Zyl.-DOHC, 1570 ccm, 112 PS bei 6500/min, 5-Gang, 885 kg, 175 km/h, ca. 9250 Stück bis 1965.



**ALFA Romeo Giulia SS Bertone,
I 1965**

Dieses Coupe stammt aus dem Windkanal und hat wegen der gebogenen Frontscheibe sogar einen kleinen Windleitzau auf der Haube, der wirksam die Wischer entlastet.

4-Zyl.-DOHC, 1570 ccm, 112 PS bei 6500/min, 5-Gang, 950 kg, 195 km/h, 1400 Stk. von 1963 - 1966.



**ALFA Romeo RZ Zagato
Spider und Coupé, I 1993**

Der Alfa RZ, also Roadster Zagato, entstand, weil die kränkelnde Firma Zagato im Gespräch bleiben wollte. Der SZ musste völlig umkonstruiert werden, um die Festigkeit des Coupés zu erreichen.

V-6-Motor vorn quer, 2959 ccm, 210 PS bei 6200/min, 5-Gang, 1380 kg, 205 km/h, 241 Stück.



**Alpine Renault A 110 1300S,
F 1975**

Aus dem A 108 machte der italienische Designer Giovanni Michelotti den A110, ein nur 630 kg leichtes Sportauto, mit dem Alpine u.a. in der Rallye-WM von Sieg zu Sieg fuhr. Dieser ist seit 45 Jahren im Erstbesitz im Alltags- und Sporeinsatz!

R-4-OHV im Heck, 1289 ccm, 120 PS bei 7000/min, 4-Gang, 800 kg, 210 km/h, 2590 St. von 1969 - 1976.



**Alvis Speed 25 Sports Special,
GB 1938**

Der Speed 20 wurde permanent weiterentwickelt – deshalb ist jeder im Detail anders. Aber alle haben einen Sechszylinder und das Vorwahl-Getriebe, dieser eine Karosserie von 1955.

R-6-OHV, 3571 ccm, 160 PS bei 3800/min, 4-Gang, 1150 kg, 150 km/h, 536 Stück bis 1940.



**ALFA Romeo 2000 Touring
Spider V-8, I 1962**

ALFA 2000 und 2600 Spider hatten fast identische Touring-Karosserien, der 2600 kam aber erst 1962. Das Exponat wurde zeitgenössisch auf einen Chevrolet 5,4-Liter-V-8-Motor umgerüstet.

V-8-OHC, 5425 ccm, 280 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1990 kg, 200 km/h, 3.433 St. v. 1958 - 1961.



**ALFA Romeo 2600 Sprint,
I 1964**

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

R-6-DOHC, 2563 ccm, 145 PS bei 5900/min, 5-Gang, 1280 kg, 200 km/h, 6.999 Stk. von 1962 - 1968.



**ALFA Romeo SZ Zagato Coupé,
I 1993**

Der Alfa SZ ES 30 hat zwar eine traditionsreiche Bezeichnung, war aber mit seiner extremen Keilform und Modar-Karosserie vielen Kunden zu revolutionär – die Fahrmaschine ist extrem selten.

V-6-Motor vorn quer, 2959 ccm, 210 PS bei 6200/min, 5-Gang, 1380 kg, 205 km/h, 1.036 Stück.



**Alpine Renault A 110 1600S,
F 1974**

Aus dem A 108 mit Renault-4CV-Motor wurde mit der A110 ab 1965 ein nur 630 kg leichtes Sportauto, mit dem Alpine auch in der Rallye-WM von Sieg zu Sieg fuhr. Es gab Motoren von 1100 bis 1800 ccm.

R-4-OHV im Heck, 1565 ccm, 138 PS bei 7000/min, 4-Gang, 650 kg, 215 km/h, 1561 St. von 1970 - 1972.



**Alvis Speed 25 Charlestown DHC,
GB 1937**

Die Alvis Speed-Modelle wurden stetig stärker. Der 25 hatte ein besseres Fahrwerk und nun 106 PS. Man konnte ihn mit einem Wilson-Vorwahlgetriebe und vielen Sonderkarosserien kaufen.

R-6-OHV, 3571 ccm, 106 PS bei 3800/min, 4-Gang, 1500 kg, 135 km/h, 538 Stück bis 1940.



**ALVIS Graber Special TD 21 Coupé,
CH + GB 1961**

Graber-Super-Karosserien aus Wittrach (CH) für den TD 21 waren besonders elegant und wurden von Kunden exklusiv bestellt. Die britische Version von Park Ward wurde parallel angeboten.

R-6-Zyl.-OHC, 2994 ccm, 119 PS bei 4500/min, 4+1-Gang, 1425 kg, 180 km/h, 50 von 297 St. in 1961.



**Amilcar C3 Course,
F 1921**

Emile Acar baute in Paris kleine Voiturette-Sportwagen für die beliebte 1000-ccm-Klasse in der auch BNC, Rally, Bignan oder D'Yrsan antraten. Die Sportautos wurden aber auch im Alltag genutzt.

R-4-Zyl.-OHV, 1047 ccm, 30 PS bei 3600/min, 4-Gang, 600 kg, 115 km/h, ca. 2000 Stück bis 1924.



**Austin A 40 Sports Convertible,
GB 1951**

Während die anderen Austin-Modelle noch bis 1954 geschwungene Kotflügel hatten, war der A 40 Sports seitlich glatt, wie alle modernen Pontonkarosserien – für 1951 geradezu revolutionär.

R-4-SV, 1200 ccm, 46 PS bei 4800/min, 4-Gang, 985 kg, 125 km/h, 4011 St. von 1951-53.



**Bentley 4,25 Litre DHC,
GB 1936**

Die nach der Übernahme durch Rolls Royce in Derby gebauten Bentley schufen den Ruhm vom „Silent Sports-car“: hier ein nur drei Mal gebautes Drop Head Convertible von 1936.

R-6-Zyl. mit 4257 ccm, 125 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1820 kg, 138 km/h, 1000 St. von 1936-40.



**Armstrong-Siddeley Hurricane 18
HP, GB 1948**

Die Flugmotoren-Fabrik Armstrong baute bis 1959 Oberklasse-Wagen mit klassischem Design. Der Hurricane hat den Namen eines Hawker-Flugzeugs und war Konkurrent des Daimler DB 18 oder Jaguar Mk5.

R-6-Zyl.-OHV, 2309 ccm, 76 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1554 kg, 120 km/h, 2.597 St. von 1946-53.



**Austin-Healey Sprite Mk1,
GB 1960**

Nach dem großen Erfolg des Austin-Healey 100 legte man für die kleinen Rennklassen den Sprite nach, der mit nur 640 kg Gewicht die kleinen Motorsportklassen dominierte und die USA eroberte.

R-4-SV mit 948 ccm, 42,5 PS bei 5200/min, 4-Gang, 640 kg, 130 km/h, 48.987 Stk. von 1958-61.



**Bentley Mk6 Blue Train-Style
Coupé, GB 1950**

Das separate Chassis des Mk6 war ideale Basis für Sonderkarosserien, hier als legendäres Blue-Train-Fastback-Coupé wie der Speed Six von 1930.

R-6-Zyl. mit 4251 ccm, 150 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1800 kg, 150 km/h, 4.946 St. von 1946-52.

ERLEBEN SIE
TECHNIKGESCHICHTE

www.technik-museum.de

**Technik Museen
Sinsheim Speyer**



Bentley Mk VI Sports Saloon,
GB 1947

Der kompakte Mk VI war Nachfolger des Kriegsmodells Mk V und der letzte eigenständige Bentley, bevor ihn 1952 der mit dem RR Silver Dawn verwandte R-Type ablöste.

R-6-Zyl.-OHV, 4257 ccm, 130 PS bei 3.800/min, Automatik, 1815 kg, 150 km/h, 4.946 St. von 1946-52.



Bentley S 2 Flying Spur Saloon,
GB 1961

Mulliner entsprach mit dem Continental Saloon dem Wunsch der Kunden nach einer sportlichen Bentley-Luxuslimousine, ab 1959 mit dem neuen V-8, später auch Flying Spur genannt.

V-8-OHV, 6230 ccm, 200 PS bei 4000/min, Automatik, 2010 kg, 180 km/h, 185 Stück bis 1959.



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 seltener als einer von 1226 RR Corniche III.

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



BMW 2500 E 3,
D 1971

Zwei fast identische BMW-E3-Limousinen zeigen nebeneinander den unrestaurierten und den restaurierten Zustand. Beide sind Teil der www.wundercarcollection.com von BMW-E3-Autos.

R-6-Zyl.-OHC, 2494 ccm, 150 PS bei 6000/min, 1360 kg, 5-Gang, 190 km/h, 92.415 St. bis 1977.



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.

V-12-Zyl.-DOHC, 5576 ccm, 380 PS bei 5300/min, 1900 kg, 5-Gang, 250 km/h, 1510 Exemplare.



BMW M 850 CSI M8,
D 1994

Vom letzten deutschen Auto mit Klappscheinwerfern gab's ab Werk auch eine M-Version mit 80 Extra-PS, Sportfahrwerk, aber ohne peinliche Spoiler – der M8 sollte souverän auftreten. Entchipped fährt er fast 300 km/h.

R-4-Zylinder, 1596 ccm, 100 PS bei 5500/min, 1170 kg, 5-Gang, 179 km/h, 100 Stück.



Bentley R-Type,
GB 1954

Dieser Bentley teilt seine Karosserie mit dem Rolls Royce Silver Dawn, man produzierte ab 1952 gemeinsam in Crewe. Aber: Den Bentley wollten 2.320 Kunden, der Rolls Royce fand nur 760 Käufer.

R-6-Zyl. m. 4.566 ccm, 150 PS bei 4500/min, Automatik, 1820 kg, 150 km/h, 2.323 St. bis 1955.



Bentley S 3 Saloon,
GB 1964

Die Karosserie des RR Silver Cloud wurde auch beim Bentley in der dritten Serie ab 1962 mit den modischen Doppelscheinwerfern ausgestattet – auch äußerlicher Hinweis auf den 6,3-Liter-V-8-Motor.

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



BMW 600,
D 1959

Die Weiterentwicklung der Isetta hatte 4 Räder, eine weitere Tür auf der rechten Seite und den 2-Zylinder-Boxermotor des Motorrads BMW R69 S mit Gebläsekühlung – der 600 half, BMW zu sanieren.

B-2-Zyl.-Motor mit 582ccm, 19,5 PS bei 2500/min, 4-Gang, 560 kg, 100 km/h, 34.813 Stück.



BMW 3,3 Li E 3,
D 1971

Das Spitzenmodell 3,3 Li war die passende Alternative zum Mercedes 450 SEL 6.9 und mit allem ausgestattet, was in die Zukunft wies – das opulente Gegenstück zum Basismodell BMW 2500.

R-6-Zyl.-OHC- 3295 ccm, 218 PS bei 5500/min, 1450 kg, 5-Gang, 205 km/h, 1.622 St. bis 1975.



Alpina Z1 RLE,
D 1991

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

R-6-Zylinder, OHC 2693ccm, 200 PS bei 6000/min, 1460 kg, 5-Gang, 231 km/h, 35 von 66 Stück.



BMW 8 X Artcar Jeff Koons,
D 2022

Mit dem 850i Jeff Koons bot BMW seinen Kunden erstmals ein limitiertes Art-Car an und begründet mit dieser handbemalten und lackierten „Rolling Sculpture“ die Moving Gallery.

V-8-Zyl.-DOHC, 4799 ccm, 530 PS bei 6300/min, 1615 kg, 8-Gang, 250 km/h, 99 Exemplare.



Goliath Rapid,
D 1930

Den Dreirad-Lastkarren mit bis zu 300 kg Last gab es von 1928 bis 1933, doch dieser musste über Jahre aus gesammelten Teilen nach Originalvorlagen wieder aufgebaut werden. Der Kastenwagen kostete 1200 RM.

1-Zyl.-2-Takt-ILO-Motor, mit 198 ccm, 5 PS bei 5000/min, 300 kg, 2-Gang, 32 km/h, ca. 1500 Stück.



Borgward Hansa 1500 Limousine 4-Türen,
D 1951

Der Hansa 1500 hatte die erste deutsche Pontonkarosserie, selbsttragend auf Plattformrahmen, beidseitig zu öffnende Haube, erste Blinker. Als Limousine, Kombi und Cabrio, ab 7750 DM.

R-4-Zyl.-OHV, 1498 ccm, 52 PS bei 4200/min, 1075 kg, 4-Gang, 120 km/h, ca. 23.540 St.



Borgward Hansa 2400,
D 1956

Den großen Borgward gab es von 1953-55 mit großem Rhombus am Grill als Hansa 2400, danach bis 1959 als 2400 Pullman-Limousine und auch als Sportlimousine mit Fließheck.

R-6-Zyl.-OHV, 2.238 ccm, 115 PS bei 5000/min, 1570 kg, 4-Gang, 160 km/h, 1.388 Stück bis 1959.



Borgward FW 200,
D 1939

Der von Goliath entwickelte Dreirad-Lastwagen wurde gemäß Schellplan ab 1938 nur 2 Jahre gebaut und als Borgward vertrieben. Es existieren noch ca. 20 Stück, der Kastenwagen kostete 1525 RM.

1-Zyl.-2-Takt-ILO, 199 ccm, 6,5 PS bei 5000/min, wassergekühlt, 300 kg, 4-Gang, 38 km/h.



Borgward Hansa 1500 Carrera Sportcabrio,
D 1951

Bei Calag, CH, wurde dieser Hansa 1500 für den Schweizer Borgward-Importeur 1951 um 23 cm gekürzt, tiefergelegt, ein Cabrio geschaffen und der Motor mit Doppelvergasern getunt.

R-4-Zyl.-OHV, 1498 ccm, 68 PS bei 4800/min, 1155 kg, 4-Gang, 150 km/h, Einzelstück!



Borgward Hansa 1500 Cabriolet,
D 1956

Erste Ausführung mit dunklem Armaturenbrett, 3 Rundinstrumenten, versenkbares Dreiecksfenster, großem Rhombus, geschwungener Zierleiste, Preis 1956: 10.950 DM.

R-4-Zylinder, 1493 ccm, 75 PS bei 5200/min, 1080 kg, 4-Gang, 148 km/h, ca. 1500 Stück.

BACCHUS CLASSIC CAR RALLY 2025

MAZEDONIEN & GRIECHENLAND

27 September bis 03 Oktober 2025

www.bacchusclassic.com

- Sport und Touring Rally
- 7 Tage All inclusive in 5 Sterne Hotels
- Autos bis Bj.1975
- Täglicher Verkostung von Wein und regionalen Spezialitäten aus dem Ort
- Besondere Natur, Kultur und Tradition



Borgward B1500 Sanitätsfahrzeug,
D 1957

Die Fa. Binz in Lorch bekam 1957 den Auftrag, für 75 Sanka mit je 4 Tragen auf Basis des B1500-O zu bauen – es entstanden 135 Fahrzeuge, die teils bei Miesen und Voll gebaut wurden. Preis: 7963,60 DM.

R-4-Zyl.-OHV, 1493 ccm, 60 PS bei 4700/min, 1560 kg, 4-Gang, 90 km/h, B1500 u. B511 total 22.744.



Goliath 1100 Cabrio,
D 1957

Als Cabrio Nr. 1 1957 in Bremen zugelassen, bis '81 beim ersten Besitzer, 1996 vom 2. Besitzer mit 111.978 km gekauft, bis Juni 1997 restauriert. Preis 1957 ab 6.400 DM. Letztes fahrbereites Exemplar.

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1093 ccm, 40 PS bei 4250/min, 940 kg, 4-Gang, Fronttrieb, 125 km/h, 10 Stück.



Lloyd LP 600 Alexander,
D 1958

Dank 4-Taktmotor wurde der Lloyd mit dem LP 600 erwachsen und von 1955 bis '61 gebaut. Die verschraubte Karosserie aus Stahl ruhte auf einem Plattformrahmen. 3.980 DM.

2-Zyl.-OHV 595 ccm, 19 PS bei 4550/min, 575 kg, 4-Gang, 100 km/h, total 176.500 Stück.



Borgward Isabella Coupe-Cabriolet, D 1959

15 Werkscabrios wurden von der Fa. Deutsch in Köln erstellt, dies wurde 1998 nah Deutsch-Vorgaben zum Cabrio umgebaut, 2014 komplett zerlegt und neu lackiert.

R-4-Zyl.-OHV, 1493ccm, 75 PS bei 5200/min, 1140 kg, 4-Gang, 150 km/h, 9.539 St. Coupé



Borgward Isabella Combi,
D 1960

Gebaut von 1955-1961, nur 3-türig, auch steuerünstig mit 55 PS. Scheunenfund, bis 2009 restauriert, 2-Ton-Sonderfarbe, jetzt mit 75 PS, Preis 1960 ab 7765 DM.

R-4-Zyl.-OHV, 1493 ccm, 60 PS bei 4700/min, 1120 kg, 4-Gang, 135 km/h, ca. 37.346 Stück.



Borgward P100,
D 1960

Der „Große Borgward“ trat ab 1960 gegen den Mercedes 220 S und Opel Kapitän an, bot Luftfederung, viel Platz, Leistung, auch Automatik, doch nur bis 1961, einzig fahrbereiter mit Faltschiebedach.

R-6-Zylinder, 2238ccm, 100 PS bei 5100/min, 1275 kg, 4-Gang, 160 km/h, 2587 Stk. von 1960-61.



Borgward B 4500 Koffer,
D 1957

Die B 4500 konkurrierten mit dem Opel Blitz, dem Hanomag Garant, dem Mercedes und waren als Pritsche, Kipper, Sattelschlepper und mit Sonderaufbauten lieferbar.

R-6-Zyl.-Diesel, 4997 ccm, 110 PS bei 2800/min, 3565 kg, 5-Gang, 74 km/h, 10.513 St. alle Ausf.



Lloyd LT 600 Großraum-PKW,
D 1957

Die 19 PS des LP-600-Motors hatten mit einem beladenen LT 600 zu schaffen, wenn alle 6 Plätze besetzt waren. Es gab Radstände von 2,35 und 2,85 m, auch als Kastenwagen. Preis: ab 4.600 DM.

2-Zyl.-OHV, 596 ccm, 19 PS bei 4550/min, 665 kg, 4-Gang, 80 km/h., total 14.768 Stück.



Goliath Express 1100,
D 1958

Die Baureihe „Express“ war eine gute Alternative zu VW T1, Ford Transit und Tempo Matador. Es gab Pritsche, Kasten, Kombi und Luxusbus, die Pritsche kostete 6.300 DM.

4-Zyl.-Boxer, 1093 ccm, 40 PS bei 4250/min, 1195 kg, 4-Gang, 95 km/h, total 14.004 Stück.



Borgward Isabella Standard,
D 1960

Die Basisversion der Isabella (von 1954 bis 1961), hier mit elfenbeinfarbenem Armaturenbrett, Bandtacho, kleinem Rhombus und Dreiecksfenstern, Preis 1960 ab 7.165 DM.

R-4-Zyl.-OHV, 1493 ccm, 60 PS bei 4700/min, 1070 kg, 4-Gang, 135 km/h., total 202.813 Stück.



Borgward Isabella Coupé,
D 1960

Das 1957 vorgestellte Isabella Coupé erfüllte zum doppelten Preis eines VW die Autoträume der 50er. Drucktasten, elfenbeinfarbenes Lenkrad, Zwei-Farb-Lackierung und fast 150 km/h Spitze.

Reihen-4-Zylinder, 1493ccm, 75 PS bei 5200/min, 1070 kg, 4-Gang, 148 km/h, 9537 Stück.



Borgward Isabella TS deLuxe,
D 1961

Letzte Ausführung der Isabella, schwarzes Armaturenbrett, 3 Rund-Instrumente, Parkleuchte in der B-Säule, Kofferraumschloss, Nirosta-Radkappen, Preis 1961: 9.125 DM

R-4-Zylinder, 1493ccm, 75 PS bei 5200/min, 1090 kg, 4-Gang, 150 km/h, alle Isabella: 205.049 St.

SIGMA

Immer die richtige Wahl.

A Art 14-24mm F2.8 DG DN

A Art 24-70mm F2.8 DG DN II

S Sports 70-200mm F2.8 DG DN OS





Borgward Isabella Coupe, D 1961

Zweifarbige Isabella Coupé der letzten Serie mit kleinem Rhombus, Erstzulassung 1961 in Heilbronn, vom heutigen vierten Besitzer bis 2013 restauriert, Preis 1960 ab 11.725 DM.

R-4-Zyl.-OHV, 1493 ccm, 74 PS bei 5200/min, 1120 kg, 4-Gang, 150 km/h, ca. 9.543 St. Coupé.



Borgward B 611-O, D 1961

Der Isabella-Motor ist platzsparend zwischen den Vordersitzen, erstmals zugelassen 1962, 1983 mit 17.595 km außer Dienst, privat, Umbau zum Wohnmobil, europaweite Fahrten, aktuell 80.000 km.

R-4-Zyl.-OHV, 1483 ccm, 60 PS bei 4700/min, 2175 kg, 4-Gang, 95 km/h, 14.750 St. von 1958-1961.



Hansa 1100, D 1961

Als einer der letzten im April 1962 zugelassen, bei Goliath gebaut, aber nach Facelift als Hansa 1100 verkauft. Als Limousine, Kombi, Coupé und Cabrio lieferbar. Preis 1961: ab 6.135 DM.

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1093 ccm, 40 PS bei 4250/min, 940 kg, 4-Gang, Fronttrieb, 125 km/h, 16.575 Stück.



Bugatti Typ 50 T Cabriolet Weinberger, F 1931

Auch beim Typ 50 ist jede Karosserie anders – dieses Weinberger-Cabriolet auf Chassis 50132 ersetzte in den 30ern die Werkskarosse für LeMans. Der erste Bugatti mit 2 obenliegenden Nockenwellen und Kompressor.

R-8-Zyl.-DOHC, 5000 ccm, 250 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 1870 kg, 160 km/h, 65 St. von 1930-34



Bugatti Typ 57 Cabriolet, F 1934

Den Bugatti Typ 57 gab es von 1933 bis 1940. Sie waren nach den Alpenpässen Stelvio, Ventoux, Galibier benannt, dieser Stelvio-Prototyp wurde von seinem Besitzer selbst restauriert.

R-8-Zyl.-OHC, 3257 ccm, 135 PS bei 3.500/min, 4-Gang, 1510 kg, 150 km/h, 630 Stück alle Typ 57.



Buick Model D 45-Six, USA 1917

Es wird oft vergessen, dass Buick schon ab 1916 Sechszylinder-Motoren baute, als bei Ford das T-Modell vom Band lief. Sie hatten Lederkonuskupplung, Elektrostarter und elektrisches Licht.

R-6-Zyl.-SV mit 3670 ccm, 45 PS bei 2200/min, 3-Gang, 1205 kg, 70 km/h, Starter, ca. 3.500 Stück.



Borgward Isabella Coupe-Cabriolet, D 1961

Die sog. Coupé-Cabriolets waren Zweisitzer mit Hüftschwung auf Basis des Coupés, heute sehr gesucht, weil sie bei Deutsch in Köln umgebaut wurden und mit 17.000 Mark fast das Doppelte des Coupés kosteten.

R-4-Zyl.-OHV, 1493 ccm, 75 PS bei 5200/min, 1070 kg, 4-Gang, 145 km/h, ca. 110 Stück.



Borgward Arabella de Luxe, D 1961

Die Arabella de Luxe hatte eine bessere Ausstattung und mehr Chromzierat, sowie den 45 PS Motor. Sie war die letzte Neuentwicklung von Lloyd, wurde jedoch als Borgward verkauft.

4-Zyl.-Boxer, 897 ccm, 45 PS, wassergekühlt, Frontantrieb, 4-Gang, 133km/h, 705kg, ca. 47.000 Stück.



Bugatti Typ 46 Cabriolet Millier, F 1931

Eine der seltensten Karosserien des Typ 46, wurde 1931 neu in Frankreich ausgeliefert und nach 1955 restauriert. War Teil der Harrah-Collection in Reno, gewann in Pebble Beach 1998 seine Klasse.

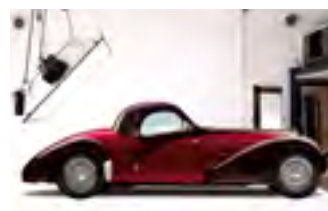
R-8-Zyl.-OHC, 5359 ccm, 140 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 1870 kg, 160 km/h, 410 Stück bis 1936.



Bugatti Type 59 Course, F 1934

Nur einmal traten zwei dieser Bugatti Typ 59 mit dem 5-Liter-Motor in Monthlery an, fielen aber leider mit technischen Problemen aus. Seine Stärke macht ihn gefährlich. Unikat!

R-8-Zyl.-DOHC mit 4972 ccm, 250 PS bei 4500/min, 4-Gang, 750 kg, 230 km/h, Nr. 2 von 7 Stück.



Bugatti Typ 57 C Atalante, F 1936

Den reinen Zweisitzer Atalante gab es nur 1936, er hatte damals als sportlichster Wagen der 57-Reihe das Image des heutigen Veyron. 1937 gab es auch ein einziges Cabriolet.

R-8-Zyl.-DOHC, 3257 ccm, 165 PS bei 5.500/min, 4-Gang, 1100 kg, 180 km/h, 96 St. Atalante.



Buick Model S 56 Coupé, USA 1931

Erster Buick mit 8-Zylindern, 3,6-Liter-Export-Motor statt 5,6-Liter. Erstzulassung in Schweden mit km-Zähler, nur 28 gebaut, der letzte Verbliebene in Europa. War schon 2002 in Schwetzingen!

R-8-Zyl.-SV mit 3617 ccm, 77 PS bei 3200/min, 3-Gang, 1450 kg, 80 km/h, 5.733 Stück in 1931.



Buick Straight Eight Special, USA 1938

Der Reihen-Achtzylinder des Special war kleiner als der des Roadmaster und sehr beliebt, es gab den Special auch als 2- und 4-türiges Cabriolet. Dieser ist aus dem Vorbesitz einer älteren Dame.

R-8-Zyl.-OHV, 4006 ccm, 109 PS bei 3400/min, 3-Gang-Getr., 1620 kg, 125 km/h, ca. 200.000 Stück!



Buick Riviera GS Boattail, USA 1973

Das Spitzenmodell Buick Riviera gab es ab 1951, doch der 63er des Designers Bill Mitchell setzte eine Landmark, die 1973 ihren Höhepunkt erreichte. Dieser Riviera war 2011 „Best of Seventies“.

V-8-Motor mit 7468 ccm, 250 PS bei 4500/min, Automatik, 2300 kg, 210 km/h, 3.993 Stück!



Cadillac Eldorado Brougham Sedan, USA 1957

Der Eldorado Brougham Sedan in dieser Ausstattung mit Edelstahl-dach war das Pendant zum Lincoln Continental und teuerster Cadillac des Jahres 1957. Dieser ist Nr. 321 der Serie und unrestauriert!

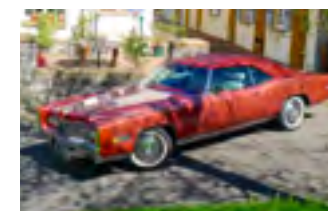
V-8-OHV, 5972 ccm, 325 PS bei 4800/min, Automatik, 2350 kg, 190 km/h, 404 Stück 1957.



Cadillac Eldorado Coupé de Ville, USA 1963

Doppellampen und rechteckige Radausschnitte sind typisch für den Cadillac von 1963 der nur angegedunte Heckflossen hatte. Dieser ist im Originalzustand.

V-8-Zyl.-OHV mit 6392 ccm, 310 PS bei 4600/min, Automatik, 2.450 kg, 190 km/h, ca. 15.250 Stück.



Cadillac Eldorado Convertible, USA 1976

Ab 1971 trieb der gewaltige 8,2-Liter-V-8 im Cadillac die Vorderräder an, der stärkste Fronttriebler der Welt. Dies Sammlerstück hat erst 7.200 mls und wurde in dieser Farbe nur 2 Mal gebaut.

V-8-Zyl.-OHV mit 8194 ccm, 190 PS bei 3600/min, Automatik, 2.375 kg, 190 km/h, nur 2 Exemplare.



Champion 400, D 1951

Champion und Maico bauten sehr ähnliche Kleinwagen im Ponton-Stil. Es gab keine 400-Limousine, sondern nur das Rolldach-Coupé von Drauz, das mit 4300 DM nur 300 DM weniger als ein VW kostete.

2-Zyl, 2-Takt-ILO, 398 ccm, 14 PS bei 4000/min, 3-Gang, 520 kg, 80 km/h, 2.042 Stück bis Ende 1952.



Buick Century Riviera, USA 1956

Das Spitzenmodell Buick Riviera gab es ab 1951, der 55er auch als Four-door-Coupé-Limousine ohne B-Säule, eine Spezialität der GM-Firma Fisher-Bodies, als Century mit 4 Bullaugen und als Special.

V-8-Motor mit 4338 ccm, 255 PS bei 3800/min, Automatik, 2060 kg, 165 km/h, 66.000 Stück!



Brabus 6.5 Mercedes W 124, D 1993

Ein 30 Jahre alter Alltagswagen, der zum Concours-Champion geworden ist, unrestauriert, aus Kuwait, heute Luxemburg, komplett originalgetreu. Stärker als der damalige 500 E.

V-8-Zyl.-OHC, 6409 ccm, 450 PS bei 6.500/min, 4-Gang-Auto, 1750 kg, 150 km/h, Einzelstück.



Cadillac Eldorado Convertible, USA 1959

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

V-8-Motor mit 6384 ccm, 300 PS bei 4600/min, 3-Gang, 2.280 kg, 190 km/h, ca. 21.924 Stück.



Cadillac Eldorado Convertible, USA 1965

Von der Veranstalterin des „Balls der einsamen Herzen“ bei Auto-Becker gekauft, Hampton Blue, behutsam gepflegt, erst 100.000 km, samt allen Unterlagen! Nur zwei in Deutschland verkauft.

V-8-Zyl.-OHV mit 6916 ccm, 290 PS bei 4400/min, Automatik, 2.650 kg, 190 km/h, ca. 2.125 Stück.



Cadillac Fleetwood Formal Limousine, USA 1977

Die Formal Limousine ist die verlängerte Chauffeur-Version des Fleetwood mit allen Extras und Vinyl Dach. Das Design von Bill Mitchell erinnert an den Opel B-Diplomat und den Caprice.

V-8-OHV, 6966 ccm, 182 PS bei 4800/min, Automatik, 2230 kg, 181 km/h, 1.032 Stück 1977.



Champion 500 G, D 1953

Champion und Maico bauten sehr ähnliche Kleinwagen im Ponton-Stil. Auf Basis des 500 entstand dieser Kombiwagen im Woody-Style, weil er tatsächlich ein Holzgerippe hat. Er kommt aus Neuseeland in seine alte Heimat.

R-2-Zyl.-OHV, 485 ccm, 18 PS bei 4200/min, 3-Gang, 595 kg, 80 km/h, ca. 20 Stück bis 1954.



Chevrolet Bel Air,
USA 1957

Von 1955 bis '57 gab's drei Jahre das Spitzenmodell BelAir mit nur wenig geänderter Form, bevor 1959 der Impala den BelAir in die Mittelklasse verdrängte. Der 57er ist heute der beliebteste BelAir.

V-8-Zyl.-OHV, 4637 ccm, 185 PS bei 4600/min, Automatik, 1700 kg, 170 km/h, 317.000 St. in 1957.



Chevrolet Impala Station Wagon,
USA 1973

Vorläufer des Caprice mit seltenem 400er-Smallblock und Clamshell-Hecktür: Scheibe fährt hoch, Türkörper verschwindet im Unterboden. Bauzeit von 1971-76. In 5 Jahren privat restauriert, nur ca. 20 in Deutschland.

V-8-OHV, 6600 ccm, 240 PS bei 5200/min, 3-Gg.-Automatik, 1540 kg, 180 km/h, ca. 180.000 Expl. bis 1976.



Chrysler 77 Sport,
USA 1930

Mit dem Typ 77 erreichte Chrysler das Image leistungsstarker und eleganter Automobile. Der Typ 77 nahm 1930 und 1931 an der Mille Miglia teil, deshalb auch 2004 und 2005.

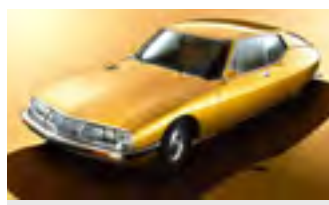
R-6-Zyl.-OHV, 4398 ccm, 93 PS bei 3.500/min, 4-Gang, 1350 kg, 130 km/h, 630 Stück.



Chrysler 300G Hardtop Coupé,
USA 1961

Der 300 war ab 1955 immer das sportlichste Chrysler-Modell, dessen Serie bis zum L 1965 durchbuchstabiert wurde. Trommelbremsen und Automatik müssen trotz 375 PS genügen.

V-8-Motor mit 6768 ccm, 375 PS bei 4500/min, Automatik, 2080 kg, 214 km/h, 1.324 Stück.



Citroën SM,
F 1974

Der von Citroën-Chefdesigner Opron entworfene Sport Maserati war der letzte klassische Luxus-GT aus Frankreich. Maserati-V6-Motor, Hydropneumatik, Klima, mitlenkende Scheinwerfer, alles inklusive. Im Bestzustand!

V-6-Zyl. OHV, 2670 ccm, 175 PS bei 6.250/min, 5-Gang, 1450 kg, 220 km/h, 12.920 Stk. v. 1970 bis '76.



De Tomaso Vallelunga,
I 1964

Vallelunga ist eine Rennstrecke an der Via Cassia 30 km von Rom, die dem Rennfahrer Alejandro de Tomaso viel Glück brachte. So nannte er seinen ersten Sportwagen Vallelunga. Prototyp Genfer Salon, Ford-Mittelmotor, Fissore-Design.

R-4-Zyl.-OHC mittig, 1499 ccm, 120 PS bei 6200/min, 4-Gang, 660 kg, 210 km/h, 55 Stück bis 1965.



Chevrolet Corvette C2 Sting Ray
USA 1967

GM-Chefdesigner Bill Mitchell war begeisterter Hochseeangler und entwarf eine Corvette, die in Längs- und Querrachse gewellt war wie ein schwimmender Stachelrochen – auf englisch Sting Ray. Deshalb gab es ihn 1963 mit geteilter Heckscheibe.

V-8-OHV, 5351 ccm, 350 PS bei 6000/min, 3-Gg.-Automatik, 1710 kg, 220 km/h, genau 8.504 Expl.



Chevrolet Corvette C3,
USA 1979

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.

V-8-OHV, 5070 ccm, 230 PS bei 5600/min, 3-Gg.-Automatik, 1540 kg, 220 km/h, 53.807 Expl. bis 1979.



Chrysler 100

Chrysler Imperial Coupé,
USA 1959

Von 1955 bis etwa 1975 war Imperial die alleinstehende Spitzenmarke des Chrysler-Konzerns, der „Kaiserliche“ konkurrierte vor allem mit Cadillac und der Präsidentenmarke Lincoln.

V-8-Motor mit 6768 ccm, 385 PS bei 4500/min, Automatik, 1980 kg, 170 km/h, 480 Stück.



Chrysler Viper GT2 Oreca Art Car,
USA 2007

1992 erhielt die Shelby Cobra mit dem Dodge Viper einen Gegner, der mit seinem V-10-Motor im Motorsport sehr erfolgreich war. Hier ein Race-„Art Car“ von James Francis Gill – einmalig!

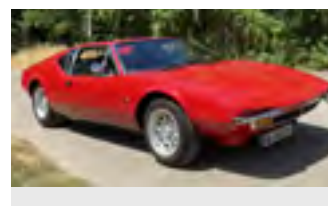
V-10-Zyl.-OHC, 8382 ccm, 600 PS bei 6500/min, 6-Gang, 1290 kg, 295 km/h, ca. 1500 Stück Coupé.



DeLorean DMC 12,
IRL 1982

Er sah aus wie ein Mittelmotorwagen, 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-Motor im Heck, 2849 ccm, 135 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1220 kg, 210 km/h, 7700 Stück bis 1983.



DeTomaso Pantera,
I 1972

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

V-8-Zyl. mittig, 5725 ccm, 241 PS bei 5400/min, 5-Gang, 1420 kg, 256 km/h, 7.260 Stück.



Dixi DA1 Limousine,
D 1928

Das Dixi Auto 1 (DA1) wurde in Eisenach als Lizenz des britischen Austin 7 gebaut, der einen soliden 4-Zylinder mit Kardan zur Hinterachse hatte und nur knapp 500 kg wog. Er wurde zum AM4 weiterentwickelt, das erste BMW-Auto.

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



Donnet Zedel DI 6 Torpedo,
F 1925

Diesen fahrbereiten Donnet DI 6 kann man bei der Spendenaktion des VF-Verlages für die Kinderkrebsstation in Gießen gewinnen. Die Marke war 1925 fünftgrößter Hersteller in Frankreich, ein Torpedo hat ein Spitzheck.

R-4-Zyl., SV, mit 2120ccm, 31 PS bei 2200/min, 4-Gang, 1300 kg, 85 km/h, ca. 12.000 Stück.



Fend RSM KR 175,
D 1953

Messerschmitt und Fend schufen einen 3-Rad-Kleinstwagen, der in Regensburg gebaut wurde. Typisch sind Glashaube, Lenkbügel und die Sitze hintereinander. Als erster Kleinstwagen ein großer Erfolg, dem 1955 der KR 201 folgte.

1-Zyl., 2-Takt, 175 ccm, 9 PS bei 5250/min, 4-Gang, 191 kg, 80 km/h, 10.668 Stk. 1953-1955.



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's 5004 Coupés und nur 1640 Cabriolets.

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



Essex Super Six Sedan,
USA 1929

Hudson brachte ab 1918 mit der Marke Essex zunächst preiswerte 4-Zylinder, dann 6-Zylinder, die so erfolgreich waren, dass man sogar eine Fertigung in Berlin einrichtete. Der 4-door-Sedan hat noch Holzspeichenräder.

R-6-Zyl., SV, mit 2577ccm, 55 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1245 kg, 80 km/h, ca. 12.000 Stück.



FMR Tg 500 Tiger,
D 1959

Aus dem Fend Flitzer entwickelte Messerschmitt auch den 4-Rad-Tiger, auch mit der Klapphaube, dem Lenkbügel und den Sitzen hintereinander. Er kostete mehr als ein Karmann Ghia und fuhr sich wie ein Formel-Rennwagen.

R-2-Zyl., OHV, 490 ccm, 20 PS bei 5000/min, 4-Gang, 365 kg, 130 km/h, 935 Stk. von 1957-1960.

EINFACH MAL EINTAUCHEN

in die rheinhessische Erlebniswelt!

Besuchen Sie unsere große Dauerausstellung mit über 150 klassischen Fahrzeugen.

STAUNEN & SPEISEN

CLASSICBID
automobile

»AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT«
Wir kaufen, verkaufen und versteigern echte Klassiker.

ClassicX
CAFÉ & RESTAURANT

»HOCHWERTIG UND FRISCH«
Kulinarisches Erleben im automobilen Ambiente.

FEIERN & RELAXEN

ClassicX
NAHETAL-ARENA

»LET'S ROCK«
Unsere Veranstaltungs-Arena für Konzerte, Events und vieles mehr.

ClassicX
LANDHAUS & HOTEL

»WILLKOMMEN IM LANDHAUS«
Das Hotel im Herzen von Rheinhessen.



Facel Vega FV3 Coupé,
F 1957

Der FV-3 ist der Vorläufer des 1958 erschienenen HK 500, hat dessen 5,4-Liter-Chrysler-V-8-Motor und ist vom Nachfolger HK 500 kaum zu unterscheiden. Das Armaturenbrett ist bemalt!

V-8-OHV-Motor, 5413 ccm, 200 PS bei 4400/min, Automatik, 1650 kg, 198 km/h, 47 Expl.



FIAT 500 Giardiniera,
I und D 1953

Neben dem Rolldach-Coupé gab es den FIAT 500 ab 1946 auch als 2-türigen Kombi, genannt Gärtnerin, Giardiniera, ein Viersitzer mit Kofferraum und Rolldach und Blechsitzen wie ein Woody. Er wurde auch als NSU-FIAT gebaut.

R-4-Zyl.-OHV, 569 ccm, 16,5 PS bei 4400/min, 4-Gang, 640 kg, 90 km/h, 122.837 Stück bis 1955.



NSU-FIAT 500 Weinsberg,
D 1960

NSU lastete die großen Werksanlagen mit Lizenzfertigung aus und entwickelte eigene Versionen. Das Weinsberg-Coupé war elegante Version des FIAT 500, auch als Cabrio lieferbar. Eigenrestaurierung.

R-2-Zyl.-OHV, 479 ccm, 15 PS bei 4250/min, 4-Gang, 525 kg, 95 km/h, 6.228 St. von 1959 bis 1962.



FIAT 850 Moretti Sportiva SS,
I 1966

Das Design des Schweizer Dany Brawand hatte Elemente des FIAT Dino Spider, das den Heckmotor des 3,78 m Sportwagens kaum ahnen ließ. Es entstanden 300 Exemplare, davon 55 Stück als SS.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 843 ccm, 49 PS bei 6600/min, 4-Gang, 890 kg, 155 km/h.



FIAT 850 Spider Bertone,
I 1967

Mit dem 850 Spider gelang Bertone ein Meisterstück, das schon 1965 in Genf viel Beifall fand und ab 1967 bei Bertone gebaut wurde. Das leichte Verdeck ist voll versenkbar und es gab auch Speichenräder.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 843 ccm, 49 PS bei 6600/min, 4-Gang, 725 kg, 145 km/h, ca. 1.000 Expl. Serie 1.



Lombardi 850 Grand Prix,
I 1968

Das Design des Lombardi Grand Prix von Giuseppe Rinaldi haben auch der Abarth Scorpione und ein Giannini von 1968. Es wog mehr als die meisten getunt.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 843 ccm, 49 PS bei 6600/min, 4-Gang, 890 kg, 155 km/h, etwa 1.000 Expl.



FIAT 500 Weinsberg Roadster,
D 1939

Der Boom der 500-ccm-Klasse bei der Mille Miglia machte sportliche FIAT 500 möglich. Weinsberg entwickelte für FIAT einen Roadster ohne Türen, bei dem das Verdeck in einem Spalt hinter den Sitzen verschwand.

R-4-Zyl.-OHV, 569 ccm, 16 PS bei 4200/min, 4-Gang, 510 kg, 90 km/h, 300 Exemplare bis 1940.



FIAT 1100 103D,
I und D 1953

Der beliebte Millecento war ab 1953 Nachfolger des 1100 E. Es gab ihn 4-türig, als Kombi und mit vielen Sonderkarosserien, auch als NSU-Fiat Europa und als SEAT. 1960 wurde seine Form modernisiert, bevor 1966 der 124 kam.

R-4-Zyl.-OHV, 1089 ccm, 39 PS bei 4800/min, 4-Gang, 880 kg, 130 km/h, 136.931 Stück bis 1961.



FIAT 850 Berlina,
I 1966

Obwohl der 850 nur 28 cm länger ist als der 600, bot er deutlich mehr Platz. Er war Basis für viele Sportautos und Sonderkarosserien. Ab 1968 bis 1971 wurde er vom 850 Special mit 45 PS ersetzt.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 843 ccm, 34 PS bei 5.000/min, 4-Gang, 670 kg, 120 km/h, total 1.780.000 Expl.



FIAT 850 Abarth Spider OT 1000,
I 1967

Den schicken Bertone Spider bekam man auch mit Abarth-Motor, strafferem Fahrwerk und Alufelgen, das OT steht für Omologato Turismo. Schneller dank längerer Übersetzung.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 982 ccm, 70 PS bei 6200/min, 4-Gang, 725 kg, 164 km/h, etwa 1.000 Expl.



Siata 850 Spring,
I 1968

Mit dem SIATA Spring kam 1967 das erste Auto im Retro-Stil auf den Markt. Anfangs belächelt, heute hoch begehrt, fand die dem MG TC ähnliche Optik Eingang in den Alltagsverkehr und bot vorn reichlich Kofferraum.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 843 ccm, 34 PS bei 5000/min, 4-Gang, 650 kg, 120 km/h, 3.500 Expl. bis 1975.



FIAT 850 Coupé II Bertone,
I 1969

Bertone baute für FIAT sowohl den 850 Spider als auch das Coupé, Premiere in Genf 1965. So ein Coupé war übrigens das erste Auto von Walter Röhrl. Die Serie 1 hatte nur 2 Lampen.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 896 ccm, 52 PS bei 6400/min, 4-Gang, 740 kg, 147 km/h, etwa 340.000 Expl.



Lombardi 850 Lucciola,
I 1969

Den FIAT 850 gab es nur 2-türig. Francis Lombardi erfüllte mit dem Lucciola den Wunsch nach Fond-Türen, täuschte sich aber in der Nachfrage: Er konnte seinen attraktiven FIAT nur 880 mal verkaufen.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 843 ccm, 34 PS bei 5000/min, 4-Gang, 670 kg, 127 km/h, etwa 880 Exemplare.



Bertone 850 Racer Berlinetta,
I 1970

Nach der offiziellen Einstellung des FIAT 850 Spider 1973 baute Bertone seinen Bertone Racer mit integriertem Hardtopdach und serienmäßigen Alu-Felgen weiter.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 903 ccm, 52 PS bei 6500/min, 4-Gang, 750 kg, 155 km/h, etwa 3.600 Expl.



FIAT 850 T Kasten,
I 1972

Der kompakte FIAT 850 T (wie Transport) bewegte ganz Italien, denn mit 3,37 m Länge und 149 cm Breite kam er in die winkligsten Dörfer. Es gab ihn auch als Kleinbus und Pritschenwagen, er wurde bis 1980 gebaut.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 903 ccm, 34 PS bei 4.800/min, 4-Gang, 890 kg, 100 km/h, ca. 500.000 Expl.



Ford T-Model Wanderwell Explorer,
USA 1918

Mit drei Ford T umrundete das Wanderwell-Team 1919 fast die ganze Welt. Nr. 2 wurde auf Basis eines T-Modell nachgebaut, um an diese Rekordfahrt zu erinnern. Die Autos hatten keine Vorderradbremse und nur ein Notverdeck.

Vierzylinder, 2800 ccm, 28 PS bei 1900/min, 2-Gang, 850 kg, 80 km/h, ca. 30.000 Stück bis 1922.



FIAT 850 Spider II,
I 1970

Die zweite Serie des 850 Spider hatte ab 1970 senkrecht gestellte Scheinwerfer, wie man sie für USA ohnehin brauchte, und kleine optische Modifikationen. 12 Jahre in Besitz.

R-4-Zyl.-OHV, hinten, 903 ccm, 52 PS bei 6400/min, 4-Gang, 735 kg, 145 km/h, etwa 145.000 Expl.



FIAT 850 Coupé III,
I 1971

In seiner letzten Serie bekam das Bertone-Coupé höhenversetzte Doppelscheinwerfer und Stoßstange vorn und ein Abrissheck mit Doppellampen – die Leistung stieg auf 52 PS.

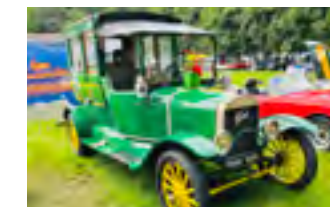
R-4-Zyl.-OHV, hinten, 903 ccm, 52 PS bei 6400/min, 4-Gang, 725 kg, 152 km/h, etwa 340.000 Expl.



Foosse Pantera,
USA 1975

Der amerikanische Designer Sam Foosse baute 1975 auf Basis eines DeTomaso Pantera einen Spider im Carabo-Stil, der nach seiner Premiere in Los Angeles 1975 für 50 Jahre verschwand und nun wieder aufgetaucht ist.

V-8-Motor-OHV, 5700 ccm, 350 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1050 kg, ca. 280 km/h, Einzelstück.



Ford T-Model Sedan,
USA 1923

Auf den simplen Rahmen des T-Models passten auch große Karosserien des klassischen Kutschwagenbaus – hier eine französische Limousine mit Chauffeurbank und Dachträger.

V-8-OHV, 5733 ccm, 295 PS bei 4800/min, Automatik, 1430 kg, 195 km/h, ca. 4.000 Stück in 1967.

elapuls
Dichtungen

Elastomer- und
Kunststoffdichtungen

- Wellendichtringe
- Flachdichtungen
- Rundschnur
- O-Ringe
- X-Ringe
- V-Ringe
- Abstreifer



- Hochtemperaturdichtungen aus FFKM (Perfluorelastomer)
- Miniaturdichtungen
- Federunterstützte Dichtungen
- PTFE-Spezialdichtungen
- Formteile
- Sonderanfertigungen

elapuls GmbH
Carl-Zeiss-Straße 3 - 3/1
D-71229 Leonberg

Telefon +49 7152 92637-0
www.normdichtungen.de
info@normdichtungen.de



Ford T-Model Tudor Sedan,
USA 1927

Henry Ford wollte immer preiswerte Massenfahrzeuge bauen. Mit dem T-Modell begann die Motorisierung der USA, „Tin Lizzy“ wurde zum Inbegriff automobiler Freiheit und mit 15 Millionen Stück lange meistproduziertes Auto der Welt.

R-4-Zyl.-SV mit 2848 ccm, 20 PS bei 1900/min, 2-Gang, 750 kg, 70 km/h, viele Millionen Stück.



Ford A Victoria Coupé,
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 es zwei ausklappbare Sitze hinten. Die Besitzerin ist auf eigener Achse angereist!

4-Zyl.-Motor mit 3285 ccm, 40 PS bei 2200/min, 3-Gang, 960 kg, ca. 85 km/h, jährl. 800.000 Stück.



Ford Taunus 51-12m
„Buckeltaunus“, D 1951

Der Buckel-Taunus setzte fort, was Ford 1933 mit dem Eifel und dem Rheinland begonnen hatte, zunächst mit einem 1100er-Motor ähnlich dem britischen Anglia. Die Form fand man (siehe VW, Volvo 444 und Peugeot 203) modern.

R-4-Zyl.-SV mit 1172 ccm, 34 PS bei 4250/min, 3-Gang, 900 kg, 128 km/h, 29.840 Stück.



Ford Taunus 17m P1
„Barocktaunus“, D 1952

Noch vor dem Opel Rekord P1 kam der schicke Taunus 17m mit den Heckflossen, den es als Limousine, Kombi und sogar als Cabriolet der Firma Deutsch gab. Das „m“ meint Meisterstück mit 1,7-Liter-Motor.

R-4-Zyl. mit 1698 ccm, 67 PS bei 4250/min, 3-Gang, 1025 kg, 125 km/h, 194.510 Limousinen.



Ford Mustang Convertible,
USA 1964

Einer der ersten Mustang, die zu dieser Zeit in Deutschland noch T-5 heißen mussten. Er hat die von Ford erfundenen Stahlfelgen, die wie Alus aussehen, später auch bei anderen Herstellern. Es gab auch 6-Zylinder.

V-8-OHV mit 4740 ccm, 235 PS bei 4400/min, 3-Gang, 1270 kg, 165 km/h, 121.538 St. in 1964.



Ford Mustang HardTop Coupé,
USA 1965

Das Hardtop-Coupé war im Motorsport erfolgreich. Im Mittel wurden vom Mustang jährlich 400.000 Stück gebaut – in 60 Jahren rund 24 Millionen – mehr als der VW-Käfer mit 21 Millionen.

V-8-OHV mit 4942 ccm, 220 PS bei 6500/min, 4-Gang, 1710 kg, 200 km/h, 680.989 Stück in 1966.



Ford A Tudor Sedan,
USA 1930

Die Bezeichnung Tudor bezieht sich auf eine britische Königsfamilie im Mittelalter, die einen Baustil prägte. Ford nutzte dies als Namen für den Two-Door im Gegensatz zum Viertürer Fordor. Es gab auch eine Europaversion mit 2,8-Liter-Motor.

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



Ford V-8,
USA 1935

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

V-8-Zyl.-SV, 3.622 ccm, 85 PS bei 3.800/min, 3-Gang, 1180 kg, 135 km/h.



Ford Taunus 12m/15 m
„Weltkugel“, D 1952

Die frühe Version des 12m/15m hat einen geteilten Grill, mit der Weltkugel nutzte man ein Motiv des amerikanischen Ford Custom von 1949 und öffnete sich internationalen Märkten. Er war viel geräumiger als ein VW Käfer.

R-4-Zyl. mit 1172 ccm, 38 PS bei 4250/min, 3-Gang, 850 kg, 112 km/h, 245.614 Limousinen.



Ford Fairlane 500 Skyline,
USA 1959

Der Fairlane ist das Gegenstück zum Chevrolet Impala und Plymouth Fury, die Serie 500 das Topmodell und erster mit elektrisch faltbarem Stahl-Hardtop.

V-8-OHV mit 5.800 ccm, 300 PS bei 4500/min, 3-Gang-Automatik, 2150 kg, 180 km/h, 87.269 Stück.



Ford Mustang Fastback,
USA 1965

Der Mustang wurde 1964 für die Generation „Baby Boomer“ als sportliches Familiencoupé lanciert. Das Fließheck kam erst 1965 – dieser T 5 ist seit 1965 in Erstbesitz als Geschenk für die Frau eines US-Soldaten.

V-8 mit 4740 ccm, 200 PS bei 4400/min, 3-Gang, 1182 kg, 185 km/h, 77.079 Stück in 1965.



Ford Mustang Shelby GT 350,
USA 1965

Der Rennfahrer Carrol Shelby schuf auf Basis des Fastback einen Renn-GT, der von der Vermietung Hertz als erstes „Muscle Car“ für alle angeboten wurde, die mindestens 21 Jahre alt waren.

V-8 mit 4740 ccm, 310 PS bei 6000/min, 3-Gang, 1155 kg, 240 km/h, 4117 Stück 1965- 1967.

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



Ford Mustang Convertible,
USA 1966

In den ersten drei Jahren blieb der Mustang fast unverändert, es gab auch die Pony-Variante mit Pferdewildmotiven in der Polsterung. Silber mit rotem Interieur ist eine seltene Farbkombination.

V-8-OHV mit 4740 ccm, 200 PS bei 4400/min, 3-Gang, 1270 kg, 165 km/h, 398.627 Stk. in 1966.



Ford Thunderbird,
USA 1973

Aus dem Corvette-Gegner wurde ein Familien-GT, in den 70ern mit Knudsen-Nase, Opera-Windows, el. Sitze und Fenster, Klima, Leder, Abstandswarner, Tempomat, verstellbares Lenkrad, diverse Auszeichnungen.

V-8-OHV mit 7.428 ccm, 208 PS bei 4400/min, 3-Gang-Automatik, 2265 kg, 205 km/h, 87.269 Stück.



Ford Courier Pickup,
USA 1975

Der Courier ist eine Art europäischer Pick-Up, der als Reaktion auf Nissan- und Toyota-Fahrzeuge ähnlicher Art auf Basis des Mazda B gebaut wurde. Er darf als Light-Truck 635 kg laden.

R-4-Zyl.-OHC mit 1.800 ccm, 74 PS bei 5070/min, 4-Gang, 1775 kg, 120 km/h, ca. 100.000 Stück.



GAZ Pobjeda M20,
RUS 1954

Dieser russische GAZ Pobjeda M20 soll im Rahmen eines Kunstprojektes des Unternehmers Rolf Löbzig für den Frieden gestaltet und dann auf eine Spendenfahrt durch Europa geschickt werden.

R-4-Zyl.-OHV mit 2110 ccm, 50 PS bei 3.600/min, 4-Gang, 1400 kg, 110 km/h, 235.997 Stück 1949-'55.



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, 125 PS bei 4600/min, 3-Gang mit OD, 1710 kg, 146 km/h, 872 Stück.



Jaguar XK 150 DHC,
GB 1957

Trotz seiner Ähnlichkeit zum XK 140 war der XK 150 eine komplette Neukonstruktion mit viel mehr Innenraum, Kofferraum und mehr Leistung - ein Jaguar für Menschen größer als 1,75m.

6-Zyl.-DOHC, 3442 ccm, 210 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1405 kg, 225 km/h, 2102 Stück.



Ford Mustang Convertible DeLuxe,
USA 1967

Das Design der zweiten Serie ab 1967 wurde muskulöser, der Kühlergrill in Fahrtrichtung geneigt, die Lampen tief in die Kotflügel versenkt, am Heck 2 x 3 Rückleuchten - voll im Trend.

V-8-OHV mit 4740 ccm, 224 PS bei 4400/min, 3-Gang, 1270 kg, 165 km/h, 44.821 Stück in 1965.



Ford Mustang III Convertible,
USA 1973

Für mehr Crash-Sicherheit bekam die dritte Generation des Mustang eine glatte Front mit einteiligem Grill, der Hüftschwung wurde stärker, als Spitzenmodell kam der Mach 1 auf den Markt.

V-8 mit 5769 ccm, 245 PS bei 4600/min, 3-Gang, 1480 kg, 205 km/h.



Franklin SR 10B Tourer ,
USA 1924

Die Luftkühlung des Franklin aus Syracuse war sehr fortschrittlich, aber er hatte noch bis 1928 einen Holzrahmen. 1925 entfiel der typisch ovale Franklin-Kühler, einziger in Deutschland.

R-6-Zyl.-SV, luftgekühlt, 3000 ccm, 30 PS bei 2400/min, 4-Gang, 1350 kg, 75 km/h, 233 Stück bis 1931.



Hanomag 1.3-Liter Typ 13,
D 1939

Kaum zu glauben, aber dieser Hanomag hat im Originalzustand im kalten Norwegen fahrbereit überlebt. Er war kriegsbedingt kein Erfolg mehr, seine Karosserie ganz aus Stahl, schwer und teuer.

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



Jaguar XK 120 FHC,
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 erhältlich.

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



Jaguar E-Type S1 Roadster,
GB 1963

Zum Jaguar E-Type gab es auch ein solides Hardtop, das der offenen Karosserie so viel mehr Steifigkeit gab, dass viele Roadster auch im Motorsport erfolgreich waren, er wurde die Basis des Lightweight-E.

6-Zyl.-DOHC, 3781 ccm, 265 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1250 kg, 250 km/h, 7878 Stück der Serie 1.



Jaguar E-Type S1 Roadster,
GB 1964

Der 1961 vorgestellte E-Type mit der Karosserie von Malcolm Sayers war die Sensation des Sportwagen und mit 26.500 DM nur halb so teuer wie ein Ferrari 250 GT - es entstanden 4 Jahre Lieferzeit.

6-Zyl.-DOHC, 3781 ccm, 250 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1275 kg, 240 km/h, 7820 Stück.



Jaguar E-Type S1 Coupé,
GB 1966

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

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



Jaguar E-Type S 2 Roadster,
GB 1969

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

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



Jaguar E-V12 Serie III,
GB 1973

Auch wenn er wie ein breiterer E-Type aussieht, war der E-V12, den es nur als 2+2 gab, doch eine völlige Neukonstruktion, um den riesigen V-12-Motor aufnehmen zu können, Konkurrenz zum Ferrari 400i.

V-12-Motor mit 5343 ccm, 265 PS bei 5850/min, 4-Gang, 1515 kg, 245 km/h, 7990 Stück.



Jaguar D-Type Continuation,
GB 2024

Zum 70. Jubiläum des D-Type legt Jaguar als 4. Continuation Car den D-Type von 1954 in 16 Farben und 9 Ledervarianten nach Originalspezifikation für 1,75 Millionen Euro auf.

R-6-Zyl.-DOHC, 3442 ccm, 295 PS bei 6000/min, 5-Gang, 850 kg, 275 km/h, 25 Stück.



Kleinschnittger F 125,
D 1950-57

Paul Kleinschnittger aus dem Sauerland war ein Selfmademan, der auf einem Rohrrahmen mit Aluminium und einem ILO-Zweitakter einen Kleinstwagen baute, klein und schnittig ...

1-Zyl.-2-Takt, 125 ccm, 6 PS bei 5000/min, 4-Gang o. Rückwärtsgang, 150 kg, 65 km/h, 4.981 Exemplare.



Textile Abdeckhauben aus High-Tech-Qualität
mit Klimaausgleich.

**Idealer Schutz
für Ihren
wertvollen Besitz!**

Wir sind Aussteller auf der *Classic Gala*

Stand Nr. 12

Nähe Arion-Brunnen, Richtung Drei-Brücken-Tor.

FirstClass - Autohauben

Ulrich A. Hunger
Dipl.-Ing. Textil

Südostring 98 · D-48329 Havixbeck

Tel.: 025 07 / 98 71 85

E-Mail: taghunger@t-online.de



www.oldtimer-abdeckungen.de



Lincoln Convertible Coupé,
USA 1946

V-12-Zyl. mit 4995 ccm, 130 PS
bei 3600/min, Automatik, 1910 kg,
125 km/h, ca. 250 Stück!

Cadillac und Lincoln stellten 1946
auf Ponton-Karosserien um, wobei
Lincoln absichtlich eine hohe Mo-
torhaube und Sitzposition behielt.
Wichtig waren absolute Laufruhe
und hohes Drehmoment.
Einziger in Europa.



Lincoln Continental Mk II,
USA 1956

V-8-Motor mit 6032 ccm, 285 PS
bei 4600/min, Automatik, 2290 kg,
184 km/h, ca. 1796 Stück bis 1957.

Fast jeder „Baby Boomer“ kennt das
Wiking-Modellauto dieses Lincoln,
den Elvis Presley seinem Vater Ver-
non kaufte. Später fuhr auch Elvis'
Cousine Donna in diesem Luxuscou-
pé, damals teuerstes US-Auto.



Lincoln Premiere Hardtop Coupé,
USA 1957

V-8-Zyl. mit 6029 ccm, 304 PS bei
4600/min, Automatik, 2150 kg,
205 km/h, 15.185 Stück in 1957.

Lincoln stellte als Spitzenmar-
ke von Ford auf Jahrzehnte die
Präsidenten-Wagen, das Premiere
Coupé war 1957 das teuerste US-
Auto. Bi-Color-Lack und Interieur,
Abblendautomatik, Sendersuchlauf
mit Fußpedal – alle Extras.



Lincoln Continental Mk V,
USA 1979

V-8-Motor mit 6590 ccm, 170 PS bei
3800/min, Automatik, 2680 kg,
190 km/h, ca. 40.000 Stück.

Bis zu Gerald Ford war Lincoln die
Marke der US-Präsidenten. Der MKV
ist kantiger Nachfolger der berühm-
ten Continental mit außenliegen-
dem Ersatzrad von 1941 und mit
fast 6 Metern gewaltig groß.



Lloyd LT 600 Kleinbus,
D 1955

R-2-Zyl., 596 ccm, 19 PS bei
4500/min, 4-Gang, 750 kg,
85 km/h, 11.249 Stück bis Ende 1961.

Der Lloyd Kleinbus war 1952 vor
dem VW-Bus am Markt und bot riesi-
ge Platzverhältnisse – aber einen
mit 19 PS viel zu schwachen Motor.
Er konnte fast so viel laden, wie er
wog, es gab eine Langversion.



Malicet & Blin Vis-a-Vis 4CV,
F 1897

1-Zyl.-SV, im Heck, 1545 ccm, 8 PS bei
1800/min, 3-Gang, 350 kg,
35 km/h, ca. 450 St. bis 1900.

Paul Malicet und Eugène Blin grün-
deten 1890 das Unternehmen in
Aubervilliers zur Fahrradproduktion,
später folgte die Herstellung von
Fahrzeuggzubehör und Teilen für
Automobile.



Marcos 3 L Roadster,
GB 1970

R-6-Zyl.-OHC, 2932 ccm, 145 PS bei
5500/min, 4-Gang, 950 kg,
190 km/h, 80 Expl. Coupé.

Jem MARsh und der Aerodynamiker
Frank COSTin bauten ab 1956 in
England Sportwagen mit GFK-
Karosserie und Motoren von Ford
oder Volvo. Ein Umbau von 1970,
ab Werk gab es erst ab 1985 auch
Roadster.



Maserati 3500 Sebring,
I 1965

R-6-Zyl.-DOHC mit 3485 ccm, 293 PS
bei 5500/min, 5-Gang, 1200 kg,
235 km/h, 242 St. 2. Serie.

Letzter Maserati mit dem grandio-
sen Alfieri-Sechszylinder, 1966
kam der V-8 im Mexico. Klassischer
2+2-GT mit für Vignale entworfener
Michelotti-Karosserie. Aus Spanien,
frisch in Italien restauriert, zum
Verkauf bei OM-Automobile.



Maserati Ghibli 4.7 Coupé,
I 1969

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

Giugiaro schaffte bei Ghia das Meis-
terstück, dem Ferrari Daytona einen
adäquaten Maserati gegenüber zu
stellen – der Ghibli war eine Sen-
sation mit 4,7- oder 4,9-Liter-Motor.
Auch Henry Ford II fuhr Ghibli.



Melkus RS 1000,
DDR 1988

3-Zyl.-2-Takt mit 1150 ccm, 80 PS bei
4300/min, 5-Gang, 720 kg,
170 km/h, 101 Stück bis 1975.

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



Mercedes 170 V OT Typ 2,
D 1937

R-4 Zyl. mit 1697 ccm, 38 PS bei
3400/min, 4-Gang, 1150 kg,
95 km/h, ca. 300 Exemplare.

Die Typenbezeichnung steht für 1,7-
Liter-Vorn-Motor, das Gegenstück
zum 170 H mit Heckmotor. OT
ist der offene Tourenwagen mit
seitlichen Steckfenstern. Er war im
Krieg zerlegt und in der DDR bis in
die 70er zugelassen.



Mercedes 170S Cabriolet A,
D 1950

R-4-Zylinder, 1767 ccm, 52 PS bei
3400/min, 4-Gang, 1310 kg,
122 km/h, nur 830 Exemplare.

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



Erkennen Sie die
Fahrzeuge
auf der
linken Seite?



Dann teilen Sie
offensichtlich unsere
Leidenschaft für
Fahrzeuge der
Coachbuilt-Era und
historischen
Rennsport.



Schauen Sie doch
mal bei uns im Zelt
auf der Classic Gala
Schwetzingen vorbei.



Mercedes 220 Cabriolet B,
D 1951

Zur Unterscheidung vom 170 hat der Sechszylinder Typ 220 die Scheinwerfer in den Kotflügeln, er ist auch zusammen mit dem 300S der erste Mercedes mit Blinkern statt Winklern.

R-6-Zylinder, 2195 ccm, 80 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1440 kg, 145 km/h, nur 997 Stück bis 1954.



Mercedes 190 SL Roadster,
D 1955

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

4-Zyl.-Reihenmotor, 1897 ccm, 105 PS bei 5700/min, 4-Gang, 1100 kg, 175 km/h, 25.250 Stück.



Mercedes 300 SL Roadster,
D 1957

Der geänderte Gitterrohrrahmen des 300 SL Coupé machte den ab 1957 lieferbaren Roadster möglich. Dieser ist unrestauriert, war lange Werks-Pressewagen und ging dann zu Eugen Böhringer.

R-6-Zyl.-OHV, 2975 ccm, 215 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1330 kg, 250 km/h, 1.858 Stück bis 1962.



Mercedes 300d Limousine,
D 1958

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

R-6-Zyl.-OHV, mit 2996 ccm, 160 PS bei 5300/min, 4-Gang, 1950 kg, 170 km/h, 3.077 Expl. von 1957-62.



Mercedes 190 SL Roadster,
D 1961

Der 190 SL wurde, obwohl er stärker und schneller war als der Porsche 356, nie im Rennsport eingesetzt, weil sich Mercedes 1955 zurückzog. Er avancierte trotzdem zum Roadster der 50er. Er wurde schon vor 39 Jahren restauriert!

R-4-Zyl.-OHV mit 1897 ccm, 105 PS bei 5700/min, 4-Gang, 1180 kg, 175 km/h, 25.250 Stück bis 1963.



Mercedes 280 SE Cabriolet 3.5 W111,
D 1970

Mit dem V-8 im W 111 Cabriolet überschritt Mercedes 1970 die 200-PS-Grenze für Serienwagen, was ihn heute zum begehrten Oldtimer macht.

Zum Verkauf bei OM Automobile.

V-8-Zyl.-OHV, 3499 ccm, 200 PS bei 5800/min, Automatik, 1590 kg, 210 km/h, 1232 St. bis 1971.



Mercedes 300 SL Coupé,
D 1954

Schon vor Serienbeginn gewann der 300SL Typ W198 viele Rennen, sein Gitterrahmen machte die Flügeltüren notwendig. Er ist DAS Supersportauto der 50er Jahre, hier der Vorführwagen.

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



Mercedes 220S Limousine,
D 1956

Die selbsttragende Karosserie der Mercedes 180 bis 220 S ab 1954 nannte man Ponton-Form, den 220S gab es 1956 sogar mit serienmäßiger „Lichtthupe“. Dieser ist technisch restauriert, die Karosserie aber behutsam patiniert.

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



Mercedes 220 SE Cabriolet,
D 1958

Dieses Bild zeigt stellvertretend ein sehr schönes Ponton-Cabriolet, das mit der Limousine der Baureihe W180 nur das Chassis gemein hat – das Cabriolet mit den vielen Chromteilen ist schwer zu restaurieren.

R-6-Zyl. mit 2195 ccm, 120 PS bei 5200/min, 4-Gang, 1450 kg, 160 km/h, 1.112 Stück bis 1960.



Mercedes 219,
D 1959

Der Mercedes 219 verband die Kabine des 190 mit dem 6-Zylinder des 220, hat deshalb hinten keine Ausstellfenster, und Bakelit, wo der 220 im Inneren Holz aufweist – der perfekte Understatement-Benz mit dem Bug des 220.

R-6-Zyl.-OHV, 2195 ccm, 90 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1290 kg, 150 km/h, 27.845 St. von 1956-59.



Mercedes 220 SEb,
D 1962

Der schon 1959 erschienene Mercedes 220SEb hatte erstmals Panoramascheiben und die Peilkanten hinten, die man Heckflossen nannte. Die Reihe reichte vom 220 bis zum 300 SE L.

6-Zyl. mit 2195 ccm, 120 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1350 kg, 172 km/h, 66.086 Exemplare.



Mercedes 220/8 W 115,
D 1974

Bis 1973 gab es am /8 die vorderen Dreiecksfenster, das klassische Lenkrad und glatte Heckleuchten. Die Reihe 115 gab es als Benziner und Diesel, auch als Coupé 250 oder 280 C/CE. Ein dunkelroter /8 wird neuwertig gezeigt.

R-4-Zyl.-OHV, 2172 ccm, 105 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1335 kg, 163 km/h, ca. 550.000 Exemplare!



Mercedes 600,
D 1975

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



Mercedes 230 CE,
D 1978

Das Coupé der Serie 123 kam nach der Ölkrise, als es kein Coupé zur S-Klasse W116 gab. Wer keinen SLC wollte, wählte das kleine Coupé, dank Zubehörliste zum Oberklasse-Benz aufwertbar. Für USA gab es spezielle Stoßfänger.

V-8-OHV, 5733 ccm, 295 PS bei 4800/min, Automatik, 1430 kg, 195 km/h, ca. 4.000 Stück in 1967



Mercedes 220 D W 123,
D 1984

Familienähnlichkeit bei der 1976 eingeführten Baureihe W123 – nur die Doppelscheinwerfer der 4-Zylinder wurden kritisiert, ab 1979 bekamen alle Modelle die Breitlampen der 6-Zylinder. Erstmals gab's auch einen Kombi.

R-4-Zyl.-OHV, 2298 ccm, 72 PS bei 2400/min, 4-Gang, 1395 kg, 143 km/h, neu, erst 35 km gefahren!



MG WA DHC,
GB 1939

Der 1936 präsentierte WA war seinerzeit der größte und schwerste MG, hier als 3-position-Convertible der Fa. Tickford. Von der Limousine wurden nur 369 Stück gebaut, das DHC war noch viel seltener.

R-6-Zyl.-OHV, 2561 ccm, 96 PS bei 6000/min, 4-Gang, 1085 kg, 125 km/h, ca. 15 Stück bis 1939.



Mercedes 280 SE W 116,
D 1975

Dies war offiziell die erste sog. S-Klasse, die vom 280 S bis zum 450 SEL 6.9 reichte und zahllose Sicherheitsfeatures hatte. Gute Exemplare sind wegen Rostschäden leider selten.

R-6-Zyl. mit 2746 ccm, 185 PS bei 5900/min, 4-Gang, 1660 kg, 200 km/h, 150.593 Exemplare.



Mercedes 500 SEC Coupé,
D 1982

Das W126 Coupé wurde von Tunern wie Lorinser, Brabus, AMG oder auch König nach Kundenwunsch modifiziert – solche Tuning-Fahrzeuge werden selten aufgehoben und sind deshalb rar.

V-8-OHV, 5733 ccm, 295 PS bei 4800/min, Automatik, 1430 kg, 195 km/h, ca. 4.000 Stück in 1967.



MG SA DHC Convertible,
GB 1936

Der MG SA hat den 2,3-Liter-6-Zylinder, den man auch bei Wolseley verwendete und war das damals größte Modell im MG-Programm, das sich auch an Jaguar- und Riley-Kunden wandte.

R-6-Zyl.-OHV, 2322 ccm, 78 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1510 kg, 135 km/h, ca. 2.738 Stück insgesamt.



MG TC Roadster,
GB 1947

Der vor dem Krieg entwickelte MG TC wurde zum Exportschlager, als die abrückenden US-Soldaten ihn mit nach USA nahmen, weil es dort keine derartige Sportwagen gab – der Verkauf boomte.

R-4-Zyl.-OHV mit 1250 ccm, 54 PS bei 5200/min, 4-Gang, 833 kg, 130 km/h, 10.000 Exemplare.

WIR
BEWEGEN
IHR
BESTES
STÜCK



Vornehm.
Stilvoll.
Exklusiv.

www.ihrtransporter.com
+49 172 326 73 10
fahrer@ihrtransporter.com

Tauchen Sie ein in die Welt des anspruchsvollen Fahrzeugtransports. Wir präsentieren stolz unseren neuesten Zugang: Den Brian James RT7 in elegantem Weiß. Von hochwertigen Fahrzeugen bis hin zu kostbaren Oldtimern – mit unserem erstklassigen Transportanhänger befördern wir Ihr Gut durch Deutschland und Teilen Europas.

Verlassen Sie sich auf „Ihr Transporter“, um Ihr wertvolles Fahrzeug sicher, ohne Einflüsse von außen und gleichzeitig stilvoll ans Ziel zu bringen. Wir garantieren mit unserem Engagement eine hohe Qualität und ausgesprochene Exzellenz: Sicher ge-covert rollt Ihre Fracht unter der Garantie von AXA.

Mit dem Gutscheincode CGS2024 sichern Sie sich für dieses Jahr einen Rabatt von zehn Prozent.



MG A Roadster,
GB 1956

Der MG A errang 1955 im belgischen Knokke den Weltrekord für 1500-ccm-Autos über 24 h mit 160 km/h und war den Kunden anfangs viel zu modern. Es gab auch ein Coupé und den Twin-Cam.

R-4-Zyl.-OHV, 1589 ccm, 80 PS bei 5600/min, 4-Gang, 910 kg, 160 km/h, 40.320 Exemplare.



NAG 219 Cabriolet,
D 1934

NAG baute neben LKW in den 30er Jahren Luxuswagen in geringster Stückzahl. Der NAG V8 war der erste deutsche Serien-V8. Es gab Limousine, Pullman und Cabriolet auf dem Niveau von Horch und Maybach.

V-8-OHV, 4.508 ccm, 100 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2100 kg, 120 km/h, 50 Stück aller Ausf.



NSU Prinz IV L,
D 1973

„Fährst Du Prinz bist Du ein König“, lockte NSU ab 1958 die Zweiradfahrer, zumal man mit dem schicken Kleinwagen auch im Sport siegreich war. Der Prinz 4 im „Corvaire-Design“ war so modern wie der BMW 02.

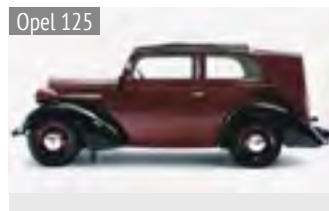
2-Zyl.-Twin im Heck, 598 ccm, 30 PS bei 5600/min, 4-Gang, 565 kg, 120 km/h, 576.023 St. von 1961-73.



Opel Lutzmann Patent,
D 1899

Der Konstrukteur Friedrich Lutzmann baute ab 1899 das erste Opel-Serienauto, doch die Kutsche mit Motor unter der Sitzbank war zu konventionell, schon 1902 kam der Opel Darraq.

1-Zyl.-SV mit 1.545 ccm, 3,5 PS bei 650/min, 2-Gang, 520 kg, 20 km/h, 46 Exemplare.



Opel 1,3 Liter Kombi Wink,
D 1934

Der 1.3-Liter und der 2-Liter 6-Zylinder erschienen 1934, der 1.3-Liter hatte die achslose Vorderadaufhängung. Die Fa. Wink baute den Kombi aus der Cabriolimousine durch Anhängen des Gepäckraums. Einzelstück.

4-Zylinder-SV mit 1288 ccm, 24 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1050 kg, 90 km/h, 29.000 Exemplare.



Opel Kadett Cabriolet „Strolch“,
D 1938

Der ab 1936 gebaute Kadett war der erste Opel mit selbsttragender Karosserie, deshalb musste der offene Zweisitzer massiv verstärkt werden. Dieses Cabriolet kam nie in Serie.

R-4-Zyl.-SV mit 1074 ccm, 23 PS bei 3500/min, 3-Gang, 730 kg, 100 km/h, Einzelstück.



MG B Roadster,
GB 1967

MG profitierte ab 1946 von der enormen Nachfrage aus USA. Nach dem MG A kam 1962 der von Michelotti geformte MG B, von dem bis 1980 eine halbe Million verkauft wurden.

R-4-Zyl.-OHV mit 1798 ccm, 95 PS bei 5500/min, 4-Gang, 910 kg, 160 km/h, 115.898 St. 1962 bis 1967.



NSU Prinz 2,
D 1973

Der Prinz 2 war mit seiner Heck-Panoramascheibe für seine Zeit sehr modern. Das mochten die Kunden. Und sie vertrauten zu Recht den im Rennsport bewährten luftgekühlten Motoren.

2-Zyl.-Twin im Heck, 583 ccm, 24 PS bei 4600/min, 4-Gang, 474 kg, 109 km/h, 94.549 Stück 1958-62.



NSU Ro 80 Limousine,
D 1977

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

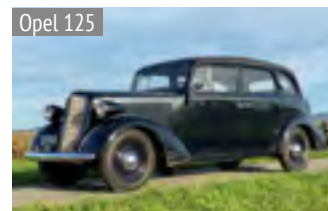
2-Kammer-Wankel, 850 ccm, 115 PS bei 6500/min, 3-Gang Automatik, 1250 kg, 180 km/h, 2.450 Stück.



Opel GP 1914 „Grünes Monster“,
D 1914

Der 12-Liter-4-Ventil-Motor des GP von 1914 war so hoch, dass die Ventile oben aus der Motorhaube ragten. Carl Jörns und die Opel-Brüder steuerten diesen Wagen auch bei Rekordfahrten.

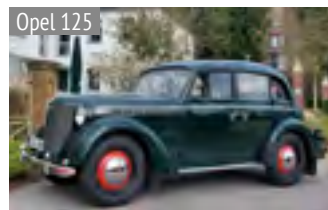
R-4-Zyl.-OHV 4-V mit 12.300 ccm, 260 PS bei 2400/min, 4-Gang, 2000 kg, 228 km/h, Einzelstück.



Opel 2-Liter Pullman Limousine,
D 1936

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

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



Opel Olympia II,
D 1939

Der erste Olympia kam 1935 und wurde 1938 vom 1500 abgelöst, der ebenfalls eine leichte und robuste selbsttragende Karosserie hatte. Der Opel überlebte in Schweden, jetzt erst 43.000 km.

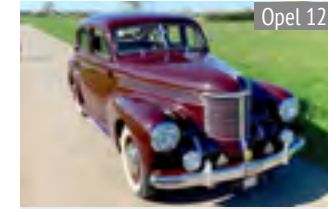
R-4-Zyl.-OHV mit 1488 ccm, 37 PS bei 3500/min, 4-Gang, 970 kg, 112 km/h, 87.214 St. von 1938-40.



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, 54 PS bei 3600/min, 4-Gang, 2.120 kg, 80 km/h, ca. 3.000 Exemplare.



Opel Kapitän Limousine,
D 1949

Der Kapitän von 1948 entsprach dem Vorkriegsmodell, hatte aber Rundscheinwerfer. Er verkaufte sich besser als Mercedes und auch die kleinen Opel-Modelle. Er wurde in Antwerpen gebaut.

R-6-Zyl.-OHV mit 2473 ccm, 55 PS bei 3800/min, 4-Gang, 1.200 kg, 128 km/h, 30.431 St. bis 1950.



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, 55 PS bei 3600/min, 4-Gang, 2.100 kg, 85 km/h, ca. 500 Exemplare.



Opel Rekord C 6,
D 1968

Unter den sportlichen Opel spielt der Rekord 6 die Rolle des Wolfs im Schafspelz, den es mit dem Kapitän-6-Zylinder erstmals ab 1964 als B-Rekord-Coupé gab. Diese Limousine ist von Anbeginn in erster Hand.

R-6-Zyl.-OHV mit 2213 ccm, 115 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1105 kg, 163 km/h, ca. 1.100 Exemplare.



Opel Kapitän Limousine,
D 1939

Der Kapitän von 1948 war wie der von 1936, hatte aber Rundscheinwerfer. Wegen Benzinmangels wurden manche auf Imbert-Holzgasanlage umgerüstet, Leihgabe PS-Speicher Einbeck.

R-6-Zyl.-OHV mit 2473 ccm, 55 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1.250 kg, 126 km/h, 25.374 Stück bis 1940.



Opel Olympia Cabriolimousine,
D 1950

Weil Hanomag noch ein Modell Rekord plante, hießen die Mittelklasse-Opel zunächst nur Olympia – eine 3-Gang-Cabrio-Limousine war auch hier das richtige Angebot für Frischluftfans.

R-4-Zyl.-OHV, 1488 ccm, 38 PS bei 4000/min, 3-Gang, 920 kg, 112 km/h, 43.636 St. alle Var.



Opel Olympia Rekord P2,
D 1962

Kaum zu glauben, aber nach dem Panorama Rekord waren die Heckflossen des 59er-Cadillac mit den kleinen Doppel-Rückleuchten Vorbild für den Rekord. Dieser ist unrestauriert mit erst 62.000 km!

R-4-Zyl.-OHV mit 1680 ccm, 65 PS bei 4300/min, 4-Gang, 917 kg, 135 km/h, 734.484 Expl.!



Opel GT,
D 1972

Den Opel GT des Designers Erhard Schnell gab es schon vor der Corvette C3, zur IAA 1965 und ab 1968 in Serie – als 1100 und als 1900 Vierzylinder. Nie wieder gab es so einen kompromisslos sportlichen Opel.

R-4-Zylinder mit 1900 ccm, 90 PS bei 5100/min, 4-Gang, 940 kg, 185 km/h, ca. 103.463 Exemplare.



Angeboten wird ein neuwertiger Turatello F30
Transportanhänger aus Italien

Abmessungen F30

Innenmaße: 520x216x182/180 cm
Außenmaße: 670x228x230 cm
Zul. Gesamtgewicht: 3000kg
Nutzlast: 1800kg

Auch möglich mit 200, 2,0 oder 3,5t

Für nur 24.800€
zzgl. Frachtkosten

KFZ Wensauer
Kienoden 3
84061 Ergoldsbach
08771 - 1364

kfz-wensauer.de



Opel 125



R-4-Zyl.-Diesel, 1900 ccm, 90 PS bei 5100/min, 4-Gang, 940 kg, 185 km/h, Einzelstück.

Opel GT Diesel-Rekordwagen, D 1972

Die gute Aerodynamik des Opel GT verhalf der Marke zu diversen Weltrekorden mit Dieselmotor – gefahren mit Turbolader und modifizierter Karosserie.

Opel 125



R-4-Zyl.-OHC mit 2410 ccm, 170 PS bei 5500/min, 5-Gang, 930 kg, 190 km/h, Werks-Rallyeauto.

Opel Ascona B 400 Gr. 4, D 1982

Der Ascona B setzte das Rallye-Engagement in der EM und WM erfolgreich fort. Original-Fahrzeug von Walter Röhrl und Christian Geistdörfer. Leihgabe Opel-Classica.

Opel 125



R-4-Zyl.-OHC mit 1281 ccm, 70 PS bei 5800/min, 4-Gang, 740 kg, 163 km/h, nie zugelassen!

Opel Corsa A GLS, neu D 1984

Opel reagierte erst 1982 mit dem Corsa auf den 1977 erschienenen Ford Fiesta. Auch Opel baute für den Corsa im spanischen Martorell für seinen ersten Kleinwagen ein neues Werk. Ein einmaliges Neufahrzeug mit erst 134 km!



R-8-OHV, 4730 ccm, 120 PS bei 3600/min, 3-Gang, 2300 kg, 130 km/h, 24.995 Expl. bis 1942.

Packard 120 B Convertible Coupé, USA 1936

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



1-Zyl.-2-Takt, 49 ccm, 4,2 PS bei 5200/min, 3-Gang, 95 kg, 60 km/h, ca. 600 Exemplare bis Ende 1965.

Peel P 50, GB 1963

Der winzige Peel-P-50-Einsitzer ist vor einem London-Bus kaum zu erkennen. Der Plastik-Zwerg wurde von 1962 bis '65 nur in England als Versehrten-Auto angeboten, das man steuerfrei ohne Führerschein fahren durfte.



R-6-Zyl.-OHV, 3567 ccm, 98 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1640 kg, 125 km/h, 3443 Stück.

Plymouth Special DeLuxe Station Wagon, USA 1950

Kombiwagen mit Holzimitat an den Seiten sind in USA als „Woody“ beliebt, hier mit originalen Surfbrettern der 50er, Suchscheinwerfer und Sonnenschutz. Der einzige in Deutschland.

Opel 125



R-4-Zyl.-OHC mit 1897 ccm, 140 PS bei 5500/min, 4-Gang, 910 kg, 185 km/h, ca. 10.914 Expl.

Opel Kadett C GTE, Rallye Coupé, D 1977

Michael Hauck fuhr diesen bei Irmischer gebauten Kadett offiziell nur bei der Rallye-Vorderpfalz 1977 – er ist originalgetreu wieder erstanden und war der Olympia-Rallye 2022 dabei.

Opel 125



R-6-Zyl.-OHC mit 2969 ccm, 180 PS bei 5800/min, 5-Gang, 1375 kg, 215 km/h, 47.000 Expl. bis 1986.

Opel Monza 3.0 E Coupé, D 1983

Die zweite Serie des Opel Monza wirkte noch dynamischer als der A1 von 1977, erreichte mehr als 220 km/h und fuhr „wie auf Schienen“. Vom Parallelmodell zum Senator sind heute noch 438 zugelassen.



V-12-Zyl.-OHV, 7297 ccm, 170 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2505 kg, 150 km/h, 5744 St., 120 Sports T.

Packard 12 Sport Phaeton, USA 1933

Die Krönung der Packard-Reihe war dieser 12-Zylinder als Phaeton mit 4 Sitzen und zwei Windschutzscheiben. Bis ins Detail originalgetreu restauriert – Winner in Pebble Beach.



R-6-Zyl.-DOHC, 4235 ccm, 186 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1250 kg, 200 km/h, 368 Stück.

Panther J72 Roadster, GB 1975

Der Designer Robert Jankel gründete 1971 Panther Westwinds, um bis 1981 Retro-Fahrzeuge mit Jaguar-Technik zu bauen. Der J72 ähnelt dem SS 100 und wurde aus Aluminium gebaut.



R-8-Zyl.-SV, 5988 ccm, 125 PS bei 3000/min, 3-Gang, ca. 1800 kg, 120 km/h, ca. 3.000 Stück.

Pierce Arrow Typ 54 Roadster, USA 1932

Die Scheinwerfer in den Kotflügeln waren Markenzeichen von Pierce, die auch von amerikanischen Präsidenten gefahren wurden und Weltruf genossen. Die unteren Lampen lenken mit.



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

Porsche 356 A Coupé T1 1600, D 1955 und 1958

Kein Porsche zeigt die Linie des 356 besser als das A-Coupé, vor allem wenn es bis ins Detail originalgetreu ist. Die Stoßfänger sind beim A noch am unteren Karosserierand, das Heckfenster ist kleiner als beim B-Coupé.



4-Zyl.-Boxer im Heck, 1571 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 905 kg, 175 km/h, 249 Stück.

Porsche 356 BT6 Roadster D'Ieteren, B 1961

Wegen der US-Zulassungsbestimmungen setzte Porsche die Stoßstangen des 356 B höher, die Linie blieb erhalten. D'Ieteren baute den Drauz-Roadster als eigenes Modell.



R-8-Zyl. mit 4168 ccm, 132 PS bei 4200/min, 4-Gang Preselect, 175 km/h, 950 kg., 377 St.

Railton Straight Eight, GB 1935

Als Invicta 1933 die Tore schloss, bauten einige Mitarbeiter unter Leitung von Reid Railton in England eigene Sportwagen, die als Reihen-8-Zylinder besser als Invicta sein sollten.



R-4-Zyl.-SV, 2400 ccm, 12 PS bei 1200/min, 4-Gang, 2100 kg, 60 km/h, ca. 2.000 Exemplare.

Renault B 2 Touring, F 1910

Renault ist als Pionier auch Erfinder der Serienfertigung. Typisch ist der Kühler hinter dem Motor, er hat noch keine Vorderradbremmen und war 114 Jahre in der selben Familie! Dokumentiert.



R-6-Zyl. mit 7428 ccm, 100 PS bei 2300/min, 4-Gang, 2400 kg, 130 km/h, Brewster-Unikat.

Rolls-Royce Silver Ghost Brewster Playboy, USA 1923

Die große Nachfrage in Amerika ließ RR 1920 in USA eine Fabrik einrichten. Auf Basis des Springfield Silver Ghost ein Playboy-Roadster von Brewster – er war in Schwetzingen schon 2001 dabei!



4-Zyl.-Boxer im Heck, 1571 ccm, 90 PS bei 5500/min, 4-Gang, 905 kg, 185 km/h, 249 Stück.

Porsche 356 B T5 Super 90, D 1961

Der 356 B hatte die größeren Fenster, die höher gelegten Stoßfänger und 60, 75 oder 90 PS. Reutter, später ReCaRo, baute die Karosserien in den Hallen, die später zum Werk gehörten.



V-6-OHV, 2994 ccm, 138 PS bei 5500/min, 4-Gang OD, 1107 kg, 198 km/h, 9.416 Stück bis 1975.

Reliant Scimitar GTE, GB 1973

Mr. Bean fährt ein Reliant Dreirad, Princess Anne einen Reliant GTE, der ja fast ein Shooting Brake ist. Das 1968 vorgestellte Kombicoupé des Designers Tom Karen hat eine GfK-Karosserie und einen 3-Liter-V-6 von Ford.



R-4-Zyl. mit 1.496 ccm, 56 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1235 kg, 128 km/h, 2.096 Expl. von 1952-55.

Riley RME, GB 1934

Die Riley RM-Baureihe erschien schon 1946, hatte 1,5- oder 2,5-Liter-Motoren und wurde bis 1955 rund 23.000 Mal gebaut. Das Dach war oft mit Kunstleder bespannt – wie bei diesem Auto der Heidlauf-Klassik.



R-6-Zyl. mit 7410 ccm, 80 PS bei 3500/min, 4-Gang, 2340 kg, 120 km/h, 703 Stk. Springfield -1926.

Rolls-Royce Phantom I Sports Dual Cowl Touring, GB 1924

Die Firma George Williams schuf in Sydney auf Basis des Springfield Phantom 1 ein Doppel-Cariolet mit zweiter Frontscheibe. Sieger der Annual RR-Rallye, England, 2024.

Wir sind der Partner für ihr Online-Business
Applikationen und Portal-Lösungen mit PIMCORE und Drupal

Consulting Programmierung Wartung/Support E-Commerce

Seit 2016 unterstützen wir die Classic-Gala beim Online-Auftritt und einer Ausstellerdatenbank

Nutzen Sie unsere kostenfreie Erstberatung!

Mail: contact@uniquos.digital

Tel: 0621/950-40-660

www.uniquos.digital



uniquos
KOLLEKTIONSWERTE

SEIT 2012



Rolls-Royce Phantom I Roadster,
GB 1925

Die Rücksitze des Roadsters sind in der Barker-Karosserie mit Spitzheck abgedeckt – ein Roadster für Zwei, der bei der Paris-Peking-Retro-Rallye mitfuhr.

Leihgabe Museum MAC, Singen

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 120 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1495 kg, 120 km/h, 1681 St. insgesamt.



Rolls-Royce Phantom II Sedan de Ville, GB 1929

Das Rolls-Royce-Spitzenmodell stand 1930 auf dem Salon in Paris und wurde vom Oberbefehlshaber der britischen Marine Count Beatty gekauft. Mit 2 Zündungen, Zentralschmierung, Barfach etc.

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 120 PS bei 3100/min, 4-Gang, 1860 kg, ca. 140 km/h, nur 2 St. gebaut.



Rolls-Royce Phantom II Open Tourer, GB 1930

Rolls Royce lieferte die fahrbereiten Chassis, die Kunden wählten zwischen bis zu 70 Karosseriebauern und gern offene Tourenwagen, obwohl das Wetter in England oft schlecht ist.

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 120 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1495 kg, ca. 120 km/h, 106 Stück gebaut.



Rolls-Royce 20/25 Hooper Sports Saloon, GB 1932

Obwohl der schon ab 1920 gebaute 20 und auch der 20/25 als kleine Rolls-Royce galten, gab es dafür auch Sport-Karosserien mit niedriger Fensterlinie.

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 120 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1495 kg, 120 km/h, 1681 St. insgesamt.



Rolls-Royce Phantom II Coupé de Ville, GB 1934

Continental-Typen sind die sportlichen Rolls-Royce mit langer Motorhaube und niedrigen Seitenfenstern, hier von Mulliner. Erstbesitzer war der Earl of Warwick – die Geschichte ist lückenlos belegt.

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 123 PS bei 3000/min, 4-Gang, 1495 kg, 135 km/h, 281 St. insgesamt.



Rolls-Royce 20/25 HP Park Ward, GB 1934

Dieser Rolls-Royce wurde für den Brauereibesitzer und Abgeordneten Lord Rupert Guinness gebaut. Er ist hoch, um einen Hut zu tragen und hat einen verstellbaren Fahrersitz – seit 84 Jahren unrestauriert!

R-6-Zyl. mit 3.669 ccm, 70 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1750 kg, 116 km/h, 3.827 Expl., Einzelstück.



Rolls-Royce Phantom I Brougham,
GB 1932

Der Woolworth-Direktor Clarence Gasque ließ den „Phantom of Love“ 1926 im Rokoko-Palast-Stil bei Clark&Sons für seine Frau Maude bauen und schuf den teuersten Kunst-Rolls-Royce seiner Zeit.

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 110 PS bei 2000/min, 4-Gang, 1895 kg, 130 km/h, 1 unter 2212 St.



RR Phantom Springfield Experimental 1480, USA 1929

Die Nachfrage nach Rolls-Royce in USA war so groß, dass man ein eigenes Werk für die Phantom-Modelle als Linkslenker mit US-Karosserien baute, hier mit Brewster Berwick-Aufbau von 1949.

R-6-Zyl.-OHV mit 7.700 ccm, 160 PS bei 2750/min, 3-Gang, 2800 kg, 145 km/h, 1.243 Stück.



Rolls-Royce Phantom II Coupé de Ville, GB 1932

Beim Coupé de Ville sitzt der Fahrer unter einem Notverdeck auf nicht verstellbarem Sitz – der Luxus ist hinten – das Coupé de Ville ist ein klassischer Chauffeurwagen.

R-6-Zyl. mit 7668 ccm, 120 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1495 kg, 120 km/h, 1681 Stück insgesamt.



Rolls-Royce 20/25 HP Owen Sedan Coupé, GB 1933

Auch dieser Rolls-Royce 20/25 ist von Gurney Nutting, hier ein Owen Sedan Coupé im Stil eines Cabriolet A als 3-Position-Convertible auf verkürztem Radstand. Er hat auch hydraulische Jackall-Wagenheber.

R-6-Zyl. mit 3.631 ccm, 110 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2020 kg, 110 km/h, 22 St. vom Owen Sedan.



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

Der Rolls-Royce 20/25 hatte nur 20 Zentimeter weniger Achsabstand als der Phantom, deswegen gab es ihn mit vielen großen Karosserien. Gurney Nutting baute eher sportliche Versionen ohne Überhänge.

R-6-Zyl. mit 3.669 ccm, 110 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1900 kg, 120 km/h, 3.827 St. von allen 20/25.



Rolls-Royce Phantom III Landaulet, GB 1936

Ab 1935 bot das Rolls-Royce-Spitzenmodell Phantom einen V-12-Zylinder mit beeindruckendem Drehmoment und absoluter Laufruhe.

V-12-Zyl. mit 7338 ccm, 165 PS bei 4000/min, 4-Gang, 2560 kg, ca. 150 km/h, total 717 Expl.



Rolls-Royce Wraith Mulliner,
GB 1939

Der Wraith entstand aus dem 25/30 von 1936 und wurde von Mulliner nur ein Mal mit diesem Plexiglasdach gebaut. Insgesamt gab es 492 Exemplare, bevor 1946 der Silver Wraith kam.

R-6-Zyl.-OHV, 4557 ccm, 125 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1950 kg, ca. 135 km/h, nur 1 Stück gebaut.



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 Serien-Silver Cloud 1.

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



Rolls-Royce Silver Cloud III Mulliner Coupé, GB 1965

Das edle Coupé zum Silver-Cloud wurde in Alu bei Mulliner gebaut, während der Bentley Continental bei Park Ward entstand. Wegen der schräg gestellten Scheinwerfer wurde er „Chinese Eyes“ genannt.

V-8, 6.250 ccm, 200 PS bei 5500/min, Automatik, 2160 kg, 190 km/h, 37 St. mit Linkslenkung 1962-1965.



Rolls-Royce Corniche I,
GB 1971

Das erste Corniche Cabrio von 1971 bis 1976 löste das 505 Mal gebaute Silver Shadow Cabrio ab und hatte noch Chrom-Stoßstangen. Die Farbe Rosé ist original, es ist das 58. Exemplar der Serie.

V-8 mit 6750 ccm, 203 PS bei 4.000/min, Automatik, 2322 kg, 180 km/h, 570 St. bis 1976.



Rolls-Royce Silver Wraith Hooper Saloon, GB 1956

Der Silver Wraith war der Vorgänger des Silver Cloud und oberhalb des Silver Dawn platziert. Es gab auch Versionen mit langem Radstand und Karosserie-Versionen von mehr als 40 Karosseriebauern.

R-6-Zyl. mit 4556 ccm, 135 PS bei 4200/min, 4-Gang, 2260 kg, ca. 140 km/h, nur 4 Stück gebaut.



Rolls-Royce Silver Cloud II,
GB 1960 und 1961

Der 1959 erschienene Rolls-Royce Silver Cloud II bot bei unverändert klassischem Aussehen den neuen V-8-Motor aus Aluminium. 1961 wurden 347 St. im Werk Crewe gebaut.

V-8-Zyl.-OHV mit 6.230 ccm, 187 PS bei 4600/min, Automatik, 1975 kg, 175 km/h, 2.417 Stück.



Rolls-Royce Silver Shadow I,
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 Riesen-Erfolg.

V-8 mit 6230 ccm, 180 PS bei 4600/min, 3-Gg.-Automatik, 2160 kg, ca. 200 km/h, 16.717 Stück bis 1977.



Rolls-Royce Corniche I Coupé,
GB 1975

Die erste Corniche-Serie von 1971 bis 1976 löste das 603 Mal gebaute Silver Shadow Coupé ab und hatte noch Chrom-Stoßstangen. Das Coupé hat handgemalte Pinstripes.

V-8 mit 6750 ccm, 203 PS bei 6.000/min, Automatik, 2660 kg, 180 km/h, 1.890 St. bis 1976.



START YOUR ENGINES

& get ready to shop!

PREMIUM LEDERWAREN UND FEINSTE ACCESSOIRES VON STLEDER



ÜBERALL & JEDERZEIT

ENTDECKEN SIE DIE NEUE ONLINE-WELT! • STLEDER.COM

STLeder Schwertfeger • Voßkuhlstraße 40d • 42555 Velbert • Tel.: 0 20 52 / 92 86 777 • info@stleder.de



Rolls-Royce Corniche II Convertible, GB 1978

Cabriolet und Coupé zum Silver Shadow heißen nach der Straße an der Riviera Corniche. Die zweite Serie ab 1978 hat Lederverdeck und integrierte US-Stoßfänger. Fahrzeug mit diversen Siegen.

V-8 mit 6750 ccm, 220 PS bei 4600/min, Automatik, 2360 kg, 200 km/h, 2.669 Stück bis 1985.



Rolls-Royce Silver Shadow II, GB 1980

Der Silver Shadow II entsprach wie der Corniche II den neuesten Sicherheits- und Umweltvorschriften seiner Zeit, äußerlich erkennbar an den gummi belegten Stoßfängern – ein Verkaufsschlager in USA!

V-8, mit 6.750 ccm, 212 PS bei 4000/min, Automatik, 2720 kg, 180 km/h, 8.424 Exemplare bis 1980.



Rolls-Royce Silver Spirit, GB 1985

Ab 1990 folgte der Silver Spirit dem Silver Shadow, erstmals mit Rechteck-Scheinwerfern. Die Lang-Version heißt Silver Spur, die Serie III des Silver Spirit wurde nur 1993 und 1994 gebaut.

V-8-OHC, 6750 ccm, 244 PS bei 4200/min, Automatik, 2245 kg, 195 km/h, 641 Stück bis 1994.



Rolls-Royce Phantom VII Saloon, GB 2007

Rolls-Royce lieferte 200 Phantom VII nach Deutschland, mit allen Extras, 2-farbigen Gardinen, goldenen Familienwappen, Humidor, Bar, Schiebedach, Fond-Klima etc. Er ist seit 10 Jahren in einer Familie.

V-12-Zyl-OHC, 6749 ccm, 460 PS bei 6800/min, 6-Gang, 2550 kg, 240 km/h, 757 Stück in 2007.



Rover 14 HP, GB 1939

Als letzte Vorkriegskonstruktion ist der 14 HP der Vorgänger des 75 P2. Er hat hydraulische Jackall-Wagenheber, Windabweiser und noch eine ausstellbare Frontscheibe. Der 16 HP verkaufte sich 4mal mehr. Einziger in D.

R-6-Zyl-OHV, 1901 ccm, 60 PS bei 4600/min, 4-Gg. m. Freilauf, 1450 kg, 115 km/h, 1.705 Exemplare bis 1947.



Rovomobil 2, DDR 1976

Die Entwickler Eberhardt Scharnowski und Klaus Arndt bauten in Halle auf VW-Chassis zwei Sportwagen als Studie, die mit cw 0,23 die bis heute weltbeste Aerodynamik haben. Die GfK-Karosserie hat Flügeltüren.

4-Zyl. Boxer-OHV, 1584 ccm, 54 PS bei 4000/min, 4-Gang, 900 kg, 155 km/h, 2 Exemplare.



Rolls-Royce Silver Shadow II, GB 1980

Der Silver Shadow II entsprach wie der Corniche II den neuesten Sicherheits- und Umweltvorschriften seiner Zeit, äußerlich erkennbar an den gummi belegten Stoßfängern – ein Verkaufsschlager in USA!

V-8 mit 6.750 ccm, 212 PS bei 4000/min, Automatik, 2720 kg, 180 km/h, 8.424 Stück bis 1980.



Rolls-Royce Camarque, GB 1980

Der von Pininfarina gestaltete Camarque hat als Variante des Corniche einen größeren Innenraum und nimmt die Linienführung der 2000er Jahre vorweg. Er hat mehr Hubraum als der Phantom VI.

V-8 mit 6750 ccm, 250 PS bei 4600/min, 3-Gg-Automatik, 2345 kg, ca. 190 km/h, 531 Stück bis 1985.



Rolls-Royce Silver Spirit III, GB 1994

Mit dem 1980 erschienenen Silver Spirit gelang RR eine zeitlose Limousine, von der bis zum Silver Seraph 1990 in 10 Jahren mehr als 19.528 Stück und 6.238 Silver Spur gebaut wurden.

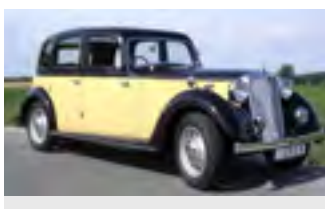
V-8-OHC, 6750 ccm, 240 PS bei 5000/min, Automatik, 2245 kg, 210 km/h, 211 Stück bis 1993.



Rometsch VW Cabriolet Beeskow, D 1956

Rometsch in Halensee baute auf dem VW-Käfer-Chassis exklusive und teure Coupés und Cabrios, teils mit Sonderinstrumenten, Leder und wie hier sogar einem Judson-Kompressor.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1184 ccm, 55 PS bei 4700/min, 4-Gang, 750 kg, 145 km/h, 117 Stück bis 1960.



Rover P2 16 HP Cabriolet, GB 1947

Cabriolet, das 1947 für einen Kunden in Belgisch-Kongo umgebaut wurde, um Exporte für Stahl nachzuweisen. Kam in den 60ern nach Deutschland und wurde vom heutigen Besitzer restauriert.

R-6-Zyl-OHV, 2147 ccm, 72 PS bei 4200/min, 4-Gg. m. Freilauf, 1400 kg, 127 km/h, Unikat unter 7.210 Exempl.



Schlösser Mk 7 Ford, D 1981

Formel Ford 2000 von Arnulf Schlösser, Mannheim, mit Stahlrohrrahmen und Monocoque, Body aus GfK, nur noch 1 weiteres Auto in der Schweiz, rennbereit für die erfolgreichste Formel-Nachwuchsserie.

R-4-Zyl-OHC, 1994 ccm, 140 PS bei 7000/min, 4-Gang, 410 kg, 210 km/h, 4 Stück von 1949-'51.

FÜHLT SICH EINFACH FANTASTISCH AN!

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



VERWÖHNEN SIE IHR AUTO

mit SONAX PremiumClass Carnaubacare. Das Premiumprodukt für sicheren Schutz und perfekten Glanz.

- einfach in der Anwendung
- extrem ergiebig
- 100 % „Grade One“-Carnaubawachs
- ohne Schleifmittel



SIMCA 8 Sport Cabriolet,
F 1951

Als erstes Ponton-Cabriolet galt der SIMCA 8 seinerzeit als elegantestes französisches Auto – Brigitte Bardot fuhr auch einen. Der Farina-Entwurf wurde bei Facel in Aluminium gebaut und war teurer als ein Porsche 356.

R-4-Zyl.-OHV mit 1221 ccm, 50 PS bei 4800/min, 4-Gang, 900 kg, 135 km/h, 678 Stück von 1949-'51.



Studebaker Commander Starlight Hardtop, USA 1950

Das Starlight Hardtop Coupé war das Spitzenmodell von Studebaker von 1950. Es wurden sehr wenige gebaut, doch die Baureihe war ein Hit. Dieser ist in Europa das einzige Modell.

R-6-Zyl.-OHV, 4024 ccm, 103 PS bei 4000/min, 3-Gang, 1470 kg, 140 km/h, 196.842 Stück bis 1951.



Studebaker Hawk GT, USA 1962

Der Hawk GT wurde nur 1962 und 1963 gebaut. Das Dach sah aus wie ein Hardtop und die Heckflossen waren weggefallen, der Kühlergrill stand aufrechter und er war das neue Spitzenmodell.

V-8 mit 4170 ccm, 225 PS bei 4500/min, 3-Gang Autom., 1550 kg, 175 km/h, nur 2.454 Stück.



Talbot Lago T 26 C, F 1941

Talbot Paris war ähnlich exklusiv wie Delahaye oder Delage, die großen französischen Luxusmarken, die Mitte der 50er Jahre der Luxussteuer zum Opfer fielen. Dieser Talbot hat eine typische Tear-drop-Karosserie.

R-6-Zyl.-OHV mit 4482 ccm, 170 PS bei 4000/min, 4-Gang Cotal, 1.500 kg, 140 km/h, Unikat.



Talbot Lago T 26 Record Cabriolet Graber, F/CH 1948

Als Neuwagen 1948 bei Graber in der Schweiz auf dem langen 3120 cm Radstand als Cabriolet gebaut, in 5.000 Stunden in Concours-Zustand 1 versetzt, mit Originalradio, der einzige in Deutschland.

R-6-Zyl. mit 4482 ccm, 170 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1850 kg, 160 km/h, 3 Expl. LWB.



Veritas Saturn Coupé, D 1950

Auch dieses Scorpion-Coupé 5206 von Ernst Loof hat die seitlichen Entlüftungsöffnungen, die im Bau extrem teuer waren, dazu Zentralverschlussräder und die beliebten Talbot- Rückspiegel.

R-6-Zyl.-OHV mit 1971 ccm, 90 PS bei 5.000/min, 4-Gang, 950 kg, 160 km/h, etwa 20 Stück.



Stanley Steamer Dampfwagen, USA 1919

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

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



Studebaker Golden Hawk, USA 1958

Der bekannte Designer Raymond Loewy, Erfinder der Coca-Flasche, gab Studebaker mit dem Hawk ein zeitlos elegantes Auto, das 1953 als Champion erschien und 1958 als GoldenHawk Spitzenmodell war

V-8 mit 4737ccm, 225 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1530 kg, 175 km/h, nur 7.350 Stück



Studebaker Avanti R2, USA 1963

Der US-Star-Designer Raymond Loewy, Designer der Colaflasche, suchte eine neue Sportwagenform – so hatte der extravagante, glatte, kantige Avanti keinen Kühlergrill, aber Überrollbügel, Sicherheitsgurte und GfK-Karosserie.

V-8-OHV, 5733 ccm, 295 PS bei 4800/min, Automatik, 1430 kg, 195 km/h, ca. 4.000 Stück in 1967.



Triumph TR 1800, GB 1947

Der erste Nachkriegs-Triumph wurde bis zur Frontscheibe von Frank Callaby, das kurze Heck aber von Arthur Ballard entworfen. Für die Insassen des Dickie-Seats gibt es eine aufklappbare Heckscheibe, er hat hydraulische Bremsen.

R-4-Zyl.-OHV, 1776 ccm, 63 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1120 kg, 120 km/h, 2501 Expl. bis 1948.



Talbot Lago T14 LS America, F 1956

Der letzte Talbot mit dem von der F-2 stammenden 4-Zylinder, danach nutzte man den BMW V-8. Dank hohem Drehmoment und geringem Gewicht ein echter Sportwagen. Von den 45 Exemplaren existieren noch 30.

R-4-Zyl. mit 2491 ccm, 130 PS bei 5000/min, 4-Gang, 910 kg, 180 km/h, 45 Expl. bis 1957.



Veritas RS 2-Liter, D 1948

Der private Veritas RS von Paul Pietsch, dem Gründer der Motorpresse Stuttgart, ist immer noch im Besitz der Familie, die ihn bei namhaften Oldtimer-Events, wie Silvretta-Classic, erfolgreich einsetzt.

R-6-Zyl.-OHV mit 1971 ccm, 120 PS bei 4.500/min, 4-Gang, 950 kg, 180 km/h, ca. 7 Stück.



Veritas RS 2000, D 1948

Im Rennsport 2000 #40265 arbeitet der bei Bristol (GB) in Lizenz gefertigte Motor des BMW 328. Er wird bei hist. Rennen wie dem GP von Monaco und dem Oldtimer GP am Nürburgring erfolgreich eingesetzt.

R-6-Zyl.-OHV mit 1991 ccm, 120 PS bei 4.500/min, 4-Gang, 950 kg, 180 km/h, ca. 7 Stück.



Saueremann Veritas RS Prototyp, D 1946

Dies Auto entstand als Urahn aller Veritas aus Aluminium auf einem BMW-328-Chassis noch vor Gründung von Veritas im Auftrag von Heinz Saueremann, München.

R-6-Zyl.-OHV mit 1971 ccm, 125 PS bei 5.000/min, 4-Gang, 650 kg, 175 km/h, nur 1 Stück.

Leihgabe: Eilgut-Halle, Lindau



Veritas RS 2000, D 1949

Chassis-Nr. 5074 war ein straßenzugelassener Sportwagen mit Winkern und grünen Ledersitzen, aber auch Renn-Scheiben und Rudge-Zentralverschlussrädern und im Rennsport sehr erfolgreich.

R-6-Zyl.-OHV mit 1972 ccm, 138 PS bei 5.800/min, 4-Gang, 800 kg, 210 km/h, ca. 7 Stück.



Veritas Nürburgring Coupé, D 1953

Jedes Veritas Coupé nach Entwurf Ernst Loof ist anders – dies war ein Luxuswagen für die Straße, hatte hinter der Vorderachse den seltenen 3-Vergaser-Heinkel-Motor, ein Radio und Lederausstattung.

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 120 PS bei 6.000/min, 4-Gang, 1100 kg, 180 km/h, etwa 20 Stück.



Veritas Meteor F2, D 1949

Die Formel 1 war noch nicht gegründet, aber in den GP für Monoposti war der Meteor mit namhaften Fahrern wie Karl Kling als Sieger des GP von Deutschland 1949 und Paul Pietsch 1951 sehr erfolgreich.

R-6-Zyl.-OHV mit 1991 ccm, 120 PS bei 4.500/min, 4-Gang, 550 kg, 230 km/h, ca. 7 Stück.



Veritas Autenrieth Coupé, D 1949

Mit seiner glatten Linie war das Autenrieth-Coupé von Veritas das erste Ponton-Coupé in Deutschland. Es hatte das Chassis und den Motor des BMW 328, die Karosserie entstand in Darmstadt. Leihgabe: Eilgut-Halle, Lindau

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 100 PS bei 5.000/min, 4-Gang, 1100 kg, 175 km/h, nur 1 Stück.



Veritas Scorpion, D 1950

In diesem Scorpion heiratete der Rennfahrer Huschke von Hanstein seine Frau Ursula, weil er mit Ernst Loof befreundet war. Später besaßen ihn die Schauspielerinnen „Geschwister Hofmann“.

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 150 PS bei 5.800/min, 4-Gang, 680 kg, 210 km/h, nur 1 Stück.



Veritas RS 52, D 1953

Der RS 52 wurde von Ernst Loof für die Saison 1953 gebaut, wo er in Huyeres erfolgreich war. Seine Form war stabiler und leichter als der RSR, seine Konkurrenten Borgward RS und Porsche 550.

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 150 PS bei 5.800/min, 4-Gang, 650 kg, 220 km/h, nur 1 Stück.



FLUID FILM®

**DAUERAKTIVER KORROSIONSSCHUTZ
AUF LANOLINBASIS**

- Pflegen
- Rostlösen
- Schmieren
- Schützen

**STOPS
RUST!**



HODT Korrosionsschutz
04072904030
www.fluidfilm.de



Veritas Nürburgring RSR,
D 1953

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 150 PS bei 5.800/min, 4-Gang, 680 kg, 210 km/h, nur 1 Stück.

Der Nürburgring RSR war das Rennauto von Ernst Loof, es wurde im letzten Jahr am Nürburgring gebaut, kam später in die Schweiz zum Experten Bruno Kühnis.

Leihgabe: Eilgut-Halle, Lindau



Veritas Scorpion Coupé,
D 1953

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 130 PS bei 5.800/min, 4-Gang, 1100 kg, 170 km/h, ca. 12 Stück.

Dieses Coupé beweist, dass Ernst Loof den Motor wie einen Front-Mittelmotor plazierte, um das Auto 50:50 zu balancieren und deshalb nur 2 Sitze bot. Hinterradabdeckungen für Aerodynamik.



Veritas Rennsport,
D 1953

R-6-Zyl.-OHV mit 1988 ccm, 150 PS bei 5.800/min, 4-Gang, 680 kg, 210 km/h, nur 1 Stück.

Die rechteckigen Radausschnitte und der „Hüftschwung“ unterscheiden den Rennsport vom späteren Nürburgring RSR.



Dyna Veritas Cabriolet,
D 1953

2-Zyl.-Boxer-OHV mit 744 ccm, 32 PS bei 5.000/min, 4-Gang, 720 kg, 115 km/h, nur 176 Stück.

Die Kooperation mit Panhard sollte Veritas zu profitablen Stückzahlen verhelfen, doch das schicke Cabriolet mit dem 2-Zylinder-Boxer war den Kunden mit nur 32 PS zu schwach.



Volkswagen 11 Käfer Export,
D 1952

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1131 ccm, 24,5 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 730 kg, 105 km/h, ca. 400.000 St.

Die letzten „Brezelkäfer“ hatten schon das neuere Armaturenbrett und Ausstellfenster in den Türen. Es gab Standard- und Export-Ausführungen – dieser wurde zuerst nach Brüssel geliefert.



Volkswagen 11 „Oval-Käfer“
Export, D 1952

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1131 ccm, 24,5 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 730 kg, 105 km/h, ca. 150.000 St.

Ovali aus dem ersten Baujahr, nur 9 Monate so gebaut, noch mit 24,5 PS, seltenes Atlanticgrün, Fischgrät-Bezüge und Starterknopf. Komplet restauriert wie Original, Note 1.



Volkswagen 11 Käfer Export,
D 1958

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1192 ccm, 30 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 730 kg, 120 km/h, über 21 Mio Stück.

Der 58er-Käfer hat noch 30 PS und 6-V-Anlage, aber schon das große Heckfenster und das Armaturenbrett mit Handschuhfach rechts. Er ist im Erstlack komplett original mit allen Dokumenten.



VW Karmann Ghia Cabriolet,
D 1959

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1184 ccm, 30 PS bei 5000/min, 4-Gang, 870 kg, 125 km/h. 18.000 Exemplare.

Der Karmann Ghia Typ 14 wurde im Lauf der Zeit leicht verändert, die frühen Modelle hatten tiefer liegende Scheinwerfer, genannt „Low Light“, und kleine Rückleuchten – heute sehr selten.



Volkswagen 181 Acapulco,
D 1974

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1493 ccm, 44 PS bei 4.200/min, 4-Gang, 900 kg, 110 km/h.

Anfangs wegen des fehlenden Allradantriebs kritisiert, zeigte der 181 schnell, dass er fast überall durchkommt. In USA als „Thing“ bekannt, ließen 2 Hotels in Acapulco Sondermodelle bauen.



Volkswagen T1 Bus,
BR 1978

4-Zyl.-Boxer-OHV, 1493 ccm, 53 PS bei 4.200/min, 4-Gang, 1115 kg, 120 km/h.

Nach Erscheinen der T2-Reihe in Deutschland wurde in Brasilien der T1 noch lange weitergebaut, speziell mit 5 Seitenfenstern, großem VW-Logo, Sealed-Beam-Lampen und stärkerem Motor.



Volvo 780 Coupé Bertone,
I 1989

R-6-Zyl., OHC, 2489 ccm, 175 PS bei 5400/min, Automatik, 1560 kg, 205 km/h, 8.518 St. bis 1991.

Der von 1986 bis '91 bei Bertone in Italien gebaute Volvo 780 wurde nie in Deutschland angeboten. Er hat einen Turbolader und kein Karosserieteil war mit der Limousine identisch.



Windhoff Phaeton,
D 1902

1-Zyl.-SV, 900 ccm, 6 PS bei 1400/min, 3-Gang, 405 kg, 25 km/h, ca. 400 Exemplare bis 1907.

Der heutige Bahn-Zulieferbetrieb Windhoff in Rheine baute eines der ersten Autos mit Kardantrieb, separater Ölpumpe, Wasserkühlung, Magnetzündung und später u.a. auch Motorräder mit ölgekühlten Vierzylinder-Motoren.

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



FIVA-Class A Ancestor bis / up to 1904

1896	Daimler	Motorlastwagen (Nachbau)	Hufendiek
1897	Malicet& Blin	Toneau	Schorpp
1899	Daimler	Motorlastwagen (Original)	Hufendiek
1899	Opel	Lutzmann	Rowedder
1902	Windhoff	Phaeton	Pektor

FIVA-Class B Veteran 1905 - 1918

1911	Renault	B2 Touring	Zapf
1913	Benz	Tourer	Presinger
1914	Opel	GP Fano Rekord	Rohwedder
1917	Buick	D45 Tourer	Lochbühler
1918	Ford	T-Wanderwell	Ford AG

FIVA-Class C Vintage 1919 - 1930

1919	Stanley	Steamer	Mohr
1921	Amilcar	C3 Sport	Gaedt
1921	Benz	Pritschenwagen 1CN	Hufendiek
1923	ALFA Romeo	RL Corsa	Bauer
1923	Rolls-Royce	Silver Ghost Playboy	Weibel
1924	Franklin	SR 10 B	Berger
1924	Rolls-Royce	Silver Ghost Dual Cowl	Van der Stam
1925	Donnet-Zedel	DI-6 Topedo	Schulz
1925	Ford	T-Model Limousine	Rewers
1925	Rolls-Royce	Phantom 1	Unbehaun-Maier
1926	Borgward	Rapid	Albert
1926	Rolls-Royce	Phantom I "Phantom of Love"	Kliebenstein
1927	Ford	Model T	Kühne
1928	Lagonda	2-Litre Sports	Presinger
1929	Bugatti	Typ 46 Carrosserie Montillier	Capra
1929	Hudson	Essex Super Six	Benignus
1929	Rolls-Royce	Phantom 2 Sed. De Ville	Hoedt
1929	Rolls-Royce	Phantom 1	Neuser, Prof. Dr.
1930	Chrysler	Typ 77	Merk
1930	Ford	A Brougham	Velling
1930	Rolls-Royce	Phantom II Open Tourer	Richel

FIVA-Class D Post Vintage 1931 - 1945

1931	Bugatti	50 T Coupé Weymann	Weibel
1931	Buick	S 56 Coupe	Rietze
1932	Pierce-Arrow	Typ 54 Roadster	Loh, Dr.
1932	Rolls-Royce	20/25 Hooper Sport Saloon	Werlé
1932	Rolls-Royce	Phantom II	Schulte
1933	Packard	V12 Sport Phaeton	Barbaric
1933	Rolls-Royce	20/25 Owen Sedanca	Stingl
1934	Adler	diverse	Fehr
1934	Bugatti	T59 in Monthery	Höbig
1934	Bugatti	Typ 57 202 Cabriolet Usine	Braunschweig
1934	NAG	219 Cabrio	Zapf
1934	Opel	1,3 I (Wink)	Gregor

1934	Rolls-Royce	HP 20/25	Schweikert
1934	Rolls-Royce	Phantom II Continental	Zapf
1934	Rolls-Royce	HP 20/25 Park Ward Six Salon	Kaifel
1935	Opel	Werkscabrio	Gregor
1936	Bentley	Derby	Dolleschel
1936	Bugatti	T57 Atalante	Wetz
1936	Hansa	1100 rot-creme	Heiss
1936	Opel	Pullman (2L)	Gregor
1936	Rolls-Royce	Phantom III	Hoedt
1937	Ford	V8 de Luxe Cabrio	Poeschel
1937	Mercedes	L1500 Holzvergaser	Hufendiek
1937	Mercedes	170 V OT Typ II	Vellmer
1938	Alvis	Speed 25	Klingenmeier
1938	Buick	Series 40	Münch
1938	Hanomag	Autobahn 1.3	Drobny
1938	Opel	Olympia Cabrio	Nieder Korn
1938	Opel	Kadett 38 Cabrio	Rowedder
1938	Opel	Kapitän (Holzvergaser)	PS Speicher Einbeck
1938	Rolls-Royce	25/30	Schneider
1939	Alfa Romeo	6 C2500 SS Corsa Spider	Tauscher
1939	Borgward	FW 200 Dreirad	Astor
1939	Fiat	Weinsberg Roadster	Just
1939	MG	WA Tickford Drophead	Hopkins
1939	Opel	Blitz Feuerwehr LF 8/6	Pfeifer
1939	Opel	Olympia	Gläser
1939	Railton	Straight Eight Open Tourer	Krüger
1939	Rolls-Royce	Wraith	Gansen
1939	Rolls-Royce	Wraith Mulliner	Grau
1939	Rover	P2 -14 HP	Drescher
1941	Talbot-Lago	T23	Schwarze
1942	ALFA Romeo	6C2500 SS Cabrio Revelli	Bauer

FIVA-Class E Post War 1946 - 1960

1946	Lincoln	V12 Convertible-Coupé	Trindler
1946	Veritas	BMW-Sauermann	Eilguthalle
1947	MG	TC	Richel
1947	Opel	Blitz Feuerwehr KZS8	Pfeifer
1947	Rover	P2 Cabrio	Zondler
1947	Triumph	TR 1800	Noever
1948	ALFA Romeo	6C2500 SS Pininfarina Conv.	Bauer
1948	Armstrong Siddeley	Hurricane 18hp	Krüger
1948	Talbot Lago	T 26 Record Cabrio Graber	Grada
1948	Veritas	RS	Rathenow
1948	Veritas	RS Rennwagen	Rupf
1948	Veritas	RS	Brodbeck
1949	Hudson	Commodore 8	Cajacob
1949	Opel	Kapitän	Gregor
1949	Veritas	Autenrieth Coupe	Eilguthalle
1950	Bentley	Mk VI, Standard Steel Saloon	Weibel
1950	Bentley	MK 6 Saloon	Dobelke

1950	Lloyd	LP 300	Vogelsang
1950	Plymouth	Woody	Gölz
1950	Studebaker	Commander Coupé	Gölz
1950	Veritas	Skorpion - 5095	Niefanger
1951	ALFA Romeo	6C 2500 Touring Conv. Helvetia	Bauer
1951	Austin	Austin A40 Sports Conv.	Lippert
1951	Borgward	Hansa 1500	Kohmüller
1951	Borgward	Hansa 1500 Carrera Sportcabriolet	Vogelsang
1951	Kleinschnittger	F125	Kröger
1951	Opel	Blitz Rettungswagen	Niederkorn
1951	Simca	8 Sport Cabriolet	Laube
1951	Veritas	Rennsport	Knöchlein
1952	Berger	R4 Wohnwagen	Küster
1952	Volkswagen	1/11 Zwitter-Brezelkäfer Export	Walter
1953	Champion	500 G Woody	Steiger
1953	Champion	400	Kröger
1953	FMR	Messerschmitt KR 175	Barth
1953	Jaguar	XK 120 FHC	Linnartz
1953	Mercedes	300 S Roadster	Bauer
1953	Riley	RME	Heidlauf
1953	Veritas	RSR Nürburg	Eilguthalle
1953	VW	Käfer Ovali	von der Marwitz
1954	Bentley	R-Type	Wissler
1954	Borgward	Isabella	Pätzold
1954	Fiat Topolino	Belvedere	Just
1954	Jaguar	D Type Short Nose Continuation	Jaguar/Landrover
1954	Jaguar	XK 120	Engler
1954	OLDSMOBILE	Super 88	Dickhoff
1955	Borgward	Hansa 2400 Pullman	Hilger / Vogelsang
1955	Buick	Special Four-Door Riviera	Bechtle
1955	Fiat	600	Herfurtner
1955	MG	MG A	Hopkins
1955	Renault	4 CV Sport	Buschmann
1956	ALFA Romeo	1900 Cabrio Worblaufen	Bauer
1956	Borgward	Hansa 1500 Cabrio	Vogel
1956	Borgward	Isabella LimousinenCabrio	Vogel
1956	Buick	Century Riviera Sedan	Jung
1956	GAZ	M20 Pobjeda	Loebig
1956	Lincoln	Continental Mark II	Härtel
1956	Mercedes	220 S	Erpelding
1956	MG	A Roadster	Spandöck
1956	Rolls-Royce	Silver Wraith	Berger
1956	Talbot	Lago T14	Maier
1956	VW	Rometsch Modell 1	Koch, Dr.
1957	Borgward	B 4500 LKW	Schumacher
1957	Borgward	B1500 Alligator	Heiss
1957	Borgward	Pullmann Hansa 2400	Benninghoven
1957	Facel-Vega	FV 3 Coupé	Muthwill
1957	Goliath	1100 Cabrio	Zipp
1957	Lincoln	Premiere Coupe	Reinecke

1957	Lloyd	LT 600 Bus lang	Heiss
1957	Mercedes	300 SL	Seifert
1957	Rolls-Royce	Silver Cloud	Dohse
1958	Borgward	Isabella Coupe	Prins-Ockens
1958	Fiat	1100 / 103 D Limousine	Werkmeister
1958	FIAT	600	Sporkert
1958	Goliath	Express Pritsche	Erdel
1958	Lloyd	Alexander flamingo	Hößler
1958	Mercedes	220 S	Küster
1958	Porsche	356 A T2	Schomburg
1958	VW	1200 Export	Huttner, Dr.
1959	Armstrong Siddeley	Star Sapphire	Hubbert
1959	Borgward	Isabella Coupé Cabrio	Wolfahrt
1959	Borgward	Isabella Coupé Cabrio	Karnasch
1959	Cadillac	Eldorado Biarritz	Haslimeier
1959	Chrysler	Imperial	Dursun
1959	FMR	Messerschmitt Tiger	Barth
1959	Ford	Fairlane 500 "Skyliner"	Jtem
1959	Mercedes	SE220	Vogelbacher
1959	NSU	Prinz II	Kröger
1959	VW	14 Karmann Ghia	Koch, Dr.
1960	Austin Healey	Sprite MK1	Frei
1960	Borgward	P 100	Hehlein
1960	Borgward	Arabella bw	Kettenbach
1960	Borgward	Isabella Coupe Cabrio	Staben
1960	Borgward	Isabella Kombi	Hanicke
1960	Borgward	Isabella	Seitz
1960	Borgward	Arabella	Hamm
1960	Borgward	Isabella CoupeCabrio	Trakies-Federer
1960	NSU-FIAT	500 Weinsberg	Schell
1960	Rolls-Royce	Silver Cloud II Saloon	Schümichen

FIVA-Class F 1961 - 1970

1961	Alvis	TD21	Leinweber
1961	Bentley	S II Flying Spur Saloon	Kalok
1961	Borgward	Isabella Coupé gr	Schäfer
1961	Borgward	Isabella aeroblau	Löbel
1961	Borgward	B611 Campingbus	Oehme
1961	Hansa	1100	Zipp
1961	Mercedes	300d Limousine	Perz
1961	Mercedes	SL 190 EW 121 BII	Müller
1961	Porsche	356 B T5 Super 90	Schweikert
1961	Rolls-Royce	Silver Cloud III	Helmers
1962	Alfa Romeo	2000 Spider Touring Chevy V8	Rupp
1962	Bentley	S2	Giehl
1962	BMW	Isetta	Müller
1962	BMW	Isetta Cabrio (gelb)	Müller
1962	BMW	600 Isetta	Stücklen
1962	Cadillac	Coupe DeVille	Eisenbarth, Dr.
1962	Opel	Olympia Rekord 1700	Schmitt

1962	Studebaker	Hawk GT	Rüth
1963	DKW	1000 SP Cabr.	Bastian
1963	Jaguar	E-Roadster	Junghänel
1963	Peel	P50	Herfurtner
1963	Peel	P 5	Herfurtner
1963	Studebaker	Avanti R2	Röcker
1964	Alfa Romeo	2600 Sprint	Lüders
1964	Ford	Mustang 64/5	Braun
1965	Cadillac	Eldorado	Stegemann
1965	De Tomaso	Vallelunga	Maier
1965	Ford	Mustang	Sarközi
1965	Rolls-Royce	Silver Cloud III	Konopizky
1966	Chevrolet	Corvette Sting Ray Conv.	Deisenhofer
1966	Fiat	850 Coupe Serie1	Mühle
1966	Fiat	850 Berlina	Schindler
1966	Fiat	850 Vignale Spider	Härtl
1966	Fiat	850 Moretti Sportiva	Goletz
1966	Ford	Mustang	Clemm
1966	Jaguar	E-Type	von Danwitz
1966	Mercedes Benz	W111 250 SE Coupe	Prins-Ockens
1967	Abarth	Abarth 850 TC Corsa	Gellenschun, Dr.
1967	Chevrolet	Corvette C2	Stöhr
1967	Fiat	850 Spider Serie 1	Saborowski
1967	Fiat	850 Abarth Spider OT 1000	Kleber
1967	FIAT	600D	Domenico
1967	Ford	Mustang Convertible Deluxe	Schneider
1967	SEAT	600D	Metternich
1967	SEAT	600 Jolly	Gehlen
1968	Fiat	850 Siata Spring	Lay
1968	Fiat	850 Lombardi Grand Prix	Thoma
1968	Fiat	850 Special	Helldobler
1968	Opel	Rekord C 6	Lott
1968	SEAT	600 grün	Pacheco
1969	Citroen	DS/ID 20	Löffelmann
1969	Jaguar	E-Type S 1,5 OTS	Spandöck
1969	Maserati	Ghibli 4700	Bolenski
1969	Rolls-Royce	Shadow I	Buch
1969	VW	T1 Samba Bus	Ostrowski, Dr.
1970	Alpine	A110	Pilz, Dr.
1970	BMW	E3 2800	Zschocke, Dr.
1970	Fiat	850 Race Berlinetta	Zluhan
1970	Fiat	850 Sport Spider Serie 2	Kräß
1970	Fiat	850 Lucciola	Schneider
1970	Fiat	850 Sport Coupe Serie 2	Koch
1970	Lancia	Fulvia Sport 1600	Mohr
1970	Marcos	3 Litre Roadster	Albert
1970	VW	181 Acapulco	von der Marwitz
1970	Zastava	750S	Maskos



**AUTO PFLEGE
PARTNER**

**100 % Handwerk.
100 % Digitalisierung.**



FAHRZEUGAUFBEREITUNG

Inklusive Bereitstellung der kompletten Infrastruktur bis hin zur Portalwaschanlage.



SMART- UND SPOT-REPAIR

Reparatur von kleinen und mittelgroßen Schäden an Karosserie, Innenausstattung und Felgen.



FAHRZEUGLACKIERUNGEN

Komplett- und Teillackierungen in professionellen Lackierkabinen durch ausgebildete Fachkräfte.



VOLL DIGITALE PROZESSE

Von der Auftragserteilung bis zur Ablieferung auf Ihrem Smartphone, Tablet oder PC.



FELGENINSTANDSETZUNG

Auf unserer hochmodernen Felgenreparaturstraße in unserer Service Factory Darmstadt.



FAHRZEUGLOGISTIK

Just-in-Time Fahrzeugtransporte für unsere Kunden.

Geben Sie Ihre Fahrzeugaufbereitung komplett in professionelle Hände. Bei uns in Darmstadt. Bei Ihnen vor Ort. Überall in Deutschland.

APP Auto Pflege Partner GmbH • Otto-Röhm-Straße 66-68 • 64293 Darmstadt
F +49 (0) 841 12853395 • info@autopflegepartner.de • www.autopflegepartner.de



FOLLOW US ON



FAHRZEUGAUFBEREITUNG NÄCHSTE GENERATION.

FIVA-Class G ab / from 1971			
1971	Alfa Romeo	Junior Z	Vitale
1971	BMW	E3 2500	Zschocke, Dr.
1971	Rolls-Royce	Corniche	Rupp
1971	Rolls-Royce	Corniche I	Eisenmann
1972	Alfa Romeo	Junior Z	Buzza
1972	Chevrolet	Corvette C3	Hintz
1972	De Tomaso	Pantera	Harbarth
1972	Fiat	850 Sport Coupe Serie 3	Kächele
1972	Fiat	850 T Kastenwagen	Mrochen
1972	Opel	GT-AL 1900	Chambers
1972	Opel	GT Dieselrekordwagen	Rowedder
1973	Buick	Riviera GS Boattail	Müller-Witt
1973	Chevrolet	Impala Station Wagon	Weidauer
1973	FIAT	Abarth TC	Hammer
1973	FIAT	600 D or.	Hennes
1973	Ford	Thunderbird	Feldmann
1973	MG	B Cabrio	Reichow
1973	NSU	47er Prinz	Pressmar
1973	Reliant	Scimitar GTE 5a	Dell
1974	Citroen	SM	Neisel
1975	BMW	3,3 Li. E3	Zoschke, Dr,
1975	Ford	Courier PickUp	Strunz
1975	Jaguar	Panther J72 4,2	Möhrke
1975	Mercedes	600	Pfinder
1975	Rolls-Royce	Corniche I	König
1975	Sam Foose	Pantera	Wietzke
1976	Cadillac	Eldorado Convertible	Renn
1976	Rovomobil	Einzelstück	Scharnowski
1977	Cadillac	Fleetwood Formal Limousine	Grätz
1977	Dodge	Monaco Police	Schlei
1977	Opel	Kadett C GTE	Hauck
1978	Fiat	Abarth 1000 TC Replica	Petrovski
1978	Mercedes	230 C	Betsch
1978	Rolls-Royce	Corniche II	O'Keefe
1979	Chevrolet	Corvette C3 Targa	Weidauer
1979	Rolls-Royce	Silver Shadow II	Böhm

FIVA-Class H, 1980 onwards			
1980	Rolls-Royce	Camargue	Burgard
1980	Rolls-Royce	Silver Shadow II	Thon
1980	Rolls-Royce	Silver Shadow	Höffle
1981	Porsche	944 GTR	Bauer
1981	Schiesser	SF 84 Mk 7, F-Ford	Rettig
1982	DeLorean	DMC 12	Matussek
1982	Mercedes	500 SEC Lorinser C126	Oehl
1982	Opel	Ascona B 400 Gr.4	Rowedder
1983	Opel	Monza 3.0 E	Hadeler

FIVA-Class H, 1980 onwards			
1980	Rolls-Royce	Camargue	Burgard
1980	Rolls-Royce	Silver Shadow II	Thon
1980	Rolls-Royce	Silver Shadow	Höffle
1981	Porsche	944 GTR	Bauer
1981	Schiesser	SF 84 Mk 7, F-Ford	Rettig
1982	DeLorean	DMC 12	Matussek
1982	Mercedes	500 SEC Lorinser C126	Oehl
1982	Opel	Ascona B 400 Gr.4	Rowedder
1983	Opel	Monza 3.0 E	Hadeler
1983	VW	Golf 1 GTI	Metzner
1984	Opel	Corsa	Wemmert
1985	BMW	M 635 CSi	Heiland
1985	Jaguar	XJ6	Nees
1985	Rolls-Royce	Silver Spirit	Brauner
1988	Melkus	RS 1000	Lang
1989	Volvo	780 Bertone Coupe	Rittig
1990	Alfa Romeo	SZ	Ebeling
1990	Bentley	Continental III	Trindler/Camenzind
1991	Alfa Romeo	SZ	Wetz
1991	Alpina	Z1 RLE	Bayer
1992	Alfa Romeo	RZ Zagato	Pisters
1992	Alfa Romeo	SZ	Erlar
1992	Alfa Romeo	SZ	Erlar
1992	BMW	E30 3/R Cabriolet	Staben
1993	Mercedes	BRABUS 6.5 (W124 E60 AMG)	Rida, Dr.
1994	BMW	850 CSI M8/E	Harbarth
1994	Porsche	993 Carrera Cabrio	Bahrmann
1994	Rolls-Royce	Silver Spirit III	Gottschall
2007	Chrysler	Viper GT 2 Oreca Art Car	Bietenholz
2007	Ferrari	430 Scuderia	Tofalvi
2007	Rolls-Royce	Phantom VII	Eisenmann
2008	Aaglander	Motorkutsche Mylord	Gärtner
2009	Ferrari	430 GTC Challenge	Bauer
2017	Ligier	JSP 2017	Bauer
2022	BMW	850 i Jeff Koons	Pintz, Dr.

ikkarus  **NET**
IT-Systems GmbH



IT-Dienstleistungen, Netzwerktechnik
IoT- und Automatisierungen
Individuelle Softwarelösungen

Ruhrorter Str. 37 68219 Mannheim
Tel: 0621-877 535 05 www.ikkarus.net

Freitag Preview-Day*

- ganztägig
09:00 Uhr
ab 10:00 Uhr
- Eintreffen der Teilnehmer und Platzierung der Fahrzeuge
Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
Programm der Classic-Gala Schwetzingen:
- Automobile Jubiläen und Sonderschauen: Veritas, 125 J. Opel, 120 J. Rolls-Royce, 85 J. Borgward, 60 J. Ford Mustang u.a.
 - Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
 - Gin-Tasting bei Snowo Distillers
 - Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner
 - Wein und Oldtimer – Mazedonien erleben mit Bacchus Classic
 - ELVIS-Ausstellung mit originalen Bühnenausfits im Südflügel
 - Kunstausstellung und Händlermeile im Südflügel
 - Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m
- 18:00 Uhr
19:00 Uhr
- Schließung des Parks für die Öffentlichkeit
Welcome-Barbecue für Teilnehmende des Concours d'Elegance und geladene Gäste mit Eröffnungsfeuerwerk bei Einbruch der Dunkelheit

* Preview-Day – zum Teil noch im Aufbau

Samstag

- 09:00 Uhr
ab 10:00 Uhr
- Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
Programm der Classic-Gala Schwetzingen:
- Automobile Jubiläen und Sonderschauen: Veritas, 125 J. Opel, 120 J. Rolls-Royce, 85 J. Borgward, 60 J. Ford Mustang u.a.
 - „Classic Presentation“ – moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark
 - Musikalische Unterhaltung der Walking-Band „Stuttgarter Saloniker“ im Schlosspark
 - Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
 - Live-Musik am Schlossrestaurant
 - Live-ELVIS-Shows im USCCC
 - Gin-Tasting bei Snowo Distillers
 - Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner
 - Wein und Oldtimer – Mazedonien erleben mit Bacchus Classic
 - ELVIS-Ausstellung mit originalen Bühnenausfits im Südflügel
 - Kunstausstellung und Händlermeile im Südflügel
 - Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstausstellung im Südflügel
 - Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m
 - ECOMobil-Gala Schwetzingen vor dem Schloss Schwetzingen
- 12:30 Uhr
13:30 Uhr
- Rolls-Royce-Parade mit moderierter Vorstellung
Historisches Picknick – Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West)
- 14:00 Uhr
15:30 Uhr
18:00 Uhr
19:00 bis
23:00 Uhr
- Vintage-Fashion-Show – Modenschau im US-Bereich
Vernissage – Empfang mit Vorstellung der Kunstausstellung durch den Kunst-Kurator
Programmende des ersten Tages
Classic-Gala-Abend mit Sektempfang, Klassik-Konzert im Rokoko-Theater und anschließendem Dinner im Schloss Schwetzingen für Teilnehmer und geladene Gäste

Impressum: Johannes Hübner, Autoconsult Classic-Gala Schwetzingen • Gebrüder Lang Straße 24 • 61169 Friedberg
fon +49 6031 1618379 fax +49 6031 1693879 mobil +49 152 24612311 • office@classic-gala.de • 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 • Lektorat: Dr. Sara Zinsenhofer
Gestaltung des Magazins: ergonomedia Kludsky/Leiss GbR

Sonntag

- 09:00 Uhr
ab 10:00 Uhr
- Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
Programm der Classic-Gala Schwetzingen:
- Automobile Jubiläen und Sonderschauen: Veritas, 125 J. Opel, 120 J. Rolls-Royce, 85 J. Borgward, 60 J. Ford Mustang u.a.
 - „Classic Presentation“ – moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark
 - Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
 - Live-Musik am Schlossrestaurant
 - Live-ELVIS-Shows im USCCC
 - Gin-Tasting bei Snowo Distillers
 - Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner
 - Wein und Oldtimer – Mazedonien erleben mit Bacchus Classic
 - ELVIS-Ausstellung mit originalen Bühnenausfits im Südflügel
 - Kunstausstellung und Händlermeile im Südflügel
 - Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstausstellung im Südflügel
 - Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m
 - ECOMobil-Gala Schwetzingen vor dem Schloss Schwetzingen
- 13:30 Uhr
- Historisches Picknick – Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West)
- 14:00 Uhr
15:00 Uhr
ca. 16:00 Uhr
18:00 Uhr
- Vintage-Fashion-Show – Modenschau im US-Bereich
Vernissage – Empfang mit Vorstellung der Kunstausstellung durch den Kunst-Kurator
Prämierung der Siegerfahrzeuge und Präsentation – Bühne am Arion-Brunnen
Veranstaltungsende

Änderungen vorbehalten

Ein kleines Logo macht oft einen großen Unterschied...



Professional Member

Oldtimerbewertungen darf jeder machen. Sollte aber nicht jeder. Als FIVA Professional Member kennen wir uns mit hochwertigen Fahrzeugen aller Altersklassen bestens aus und unterstützen so unsere mehr als 1.100 Bewertungspartner bundesweit.

Ein Grund mehr, warum classic-analytics Bewertungen von allen Oldtimerversicherungen anerkannt 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.

Bietenholz, Michael	Schweiz	Experte, Swiss Venture Club
Blaube, Smilla		Assistant Judge
Blaube, Wolfgang		Automobilhistorische Gesellschaft
Boecker, Jörg		Motorjournalist
Diehl, Peter		Charta von Turin, Historiker
Fuchs, Werner		ASC-Experte Messingwagen
Gocke, Norman		Chefredakteur American Classics
Herczeg, Gabor		Automobildesigner
Hoffmann-Sinnhuber, Andreas		Lt. Jury USCCC
Ihrig, Ronald		Designer und Dozent
Kodama, Hideo	Japan	Honorary Judge Design
Krukenkamp, Carsten		Kfz-Sachverständiger
Krukenkamp, Detlef		Automobilhistoriker
Kurz, Nicola		Kuratorin der Jury
Leutiger, Burkhard		Dipl.-Designer
Meiswinkel, Gustav		Ingenieur, Kfz-Sachverständiger
Müller, Carsten		MdB, Vors. AK Hist. Fahrzeuge, Berlin
Niemeyer, Jochen		ASC, Kfz-Sachverständiger
Ollig, Paolo		Chefredakteur Classic-Trader
Rudorff, Lars Peter		Automobilhistoriker
Rufer, Mark	Schweiz	Experte und Koordinator, OCB Bern (CH)
Sahin, Tamer		Lack- und Karosserie-Experte
Scheepers, Oona		Automobildesignerin
Scheepers, Stef		Automobildesigner
Scheidl, Andreas	Italien	Experte, Carrozzeri Italiani
Schramm Dipl. Ing., Robert		Technischer Referent ASC, Vorsitzender der Jury
Schultz, Bernd		Automobilarchivar
Schulz, Eberhard		Designer, vormals Isdera
Schulz, Gregor		Fachjournalist, Oldtimer-Markt
Sigloch, Klaus		ASC-Experte Vorkrieg
Süss, Thorsten		Designer
Tollenaar, Joos		Konstrukteur, Experte Sport
Duschan, Tomic	Italien	Experte Design
Vigorito, Franco	Italien	Zertifizierter Oldtimer-Experte
Waltz, Martin		Experte Volante, Freiburg
Walter, Martin		Experte, Veritas
Weigert, Peter	Österreich	Delegierter
Weinmann, Alexander		Sachverständiger DEKRA
Westpfahl, Julian		Oldtimer-Experte
Wirth, Thomas		Fachjournalist, AutoBild
Zabel, Martin		Vize-Präsident DEUVET

Jurorin Prix Couture

Blaube, Tanja
Herczeg, Ava
Rufer, Vera
Schulz, Elke
Tollenaar, Anke
Niemeyer, Tina

Junior-Judge

Hoedt, Philipp
Höing, Jona
Schramm, Laurenz
Schramm, Henrietta

Premium-Partner

 **württembergische**

Ihr Fels in der Brandung.

 **DEKRA**

Schirmherrschaft



Jubiläums-Partner



Schirmherr USCCC



Exklusiv-Partner und Sponsoren

 **CLIP**
THE WALLET

 **ergonomeia**

 **CLASSIC TRADER**

SIGMA

 **HEDTKE**

 **SONAX**

 **FIVA**

 **JUNGHANS**

 **3VOWO DISTILLERIE**

Aussteller und Sponsoren

Alpine Center Frankfurt
Bacchus Classic
Best of Chesterfield
Classic Car Analytics
CMC Classic Model Cars
Coinop Classics
Dantherm Group
Detailers Garage
DEUVET Bundesverband
Oldtimer – Youngtimer
Dörr Group
Drakensberg
FirstClass - Autohauben
Heidlauf Classics
Hothouse Publishing Ltd.
IhrTransporter
Jamlong Boutique
MaximDetailClean
Metzner Automobile
OM Automobile
Rietze Automodelle
Scuderia Renania
Stadtmarkt. Schwetzingen
STLeder
Wensauer - Turatello
Vilsa Mineralwasser
Vintage & Prestige
WB Promotion

Clubs / Vereine


ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.
Ahr-Automobil-Club 1924 e.V.
Allgemeiner Schnauferl Club (ASC) e.V.
Alt-Ford-Freunde e.V.
ASC - Landesgruppe Tradition e.V.
Automuseum Dr. Carl Benz e.V.
Borgward Club Frankfurt-Würzburg
DEUVET Bv. Oldtimer – Youngtimer e.V.
Elvis will never die e.V.
Fiat 600 Freunde Deutschland
Fiat 850 e.V.
First Mustang Club of GER. 1964-73 e.V.
Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
JaguarFreunde Süd-West
Mercedes-Benz IG
Mercedes-Benz Veteranen Club (MVC)
Drivers Club Deutschland e.V.
MSC Schwetzingen e.V.
Museum Autovision Altlußheim
Oldtimer Stammtisch Brühl - Baden
Oldtimer-Freunde Heidelberg
Ro 80 Club International e.V.
RREC e.V.
TheOtherClub - Bentley & Rolls-Royce
Touring Club e.V.
Zagato Car Club Deutschland

Gastro

Die Crêperie
Eis Fontanella
Gesines Foodtruck
Kaffeekontakt
Kappeller Hofladen & Events
Maloussidis Catering
Snack-Bar 66
Theodor's Schlossrestaurant
Tilly's Tante

Marketender

Kaltenmorgen Cabriotücher
Leduc Hütte
Oldtimerkennzeichen.de
Panamahüte Manfred Mehl
Vecona Vintage
Zell Schmuck

E1 Württembergische Versicherung AG

 Ihr Fels in der Brandung.

E2 Snowo Distillers


E3 Allgemeiner Schnauferl Club (ASC) e.V.


E4 Sigma


E5 I-Clip


E6 DEKRA

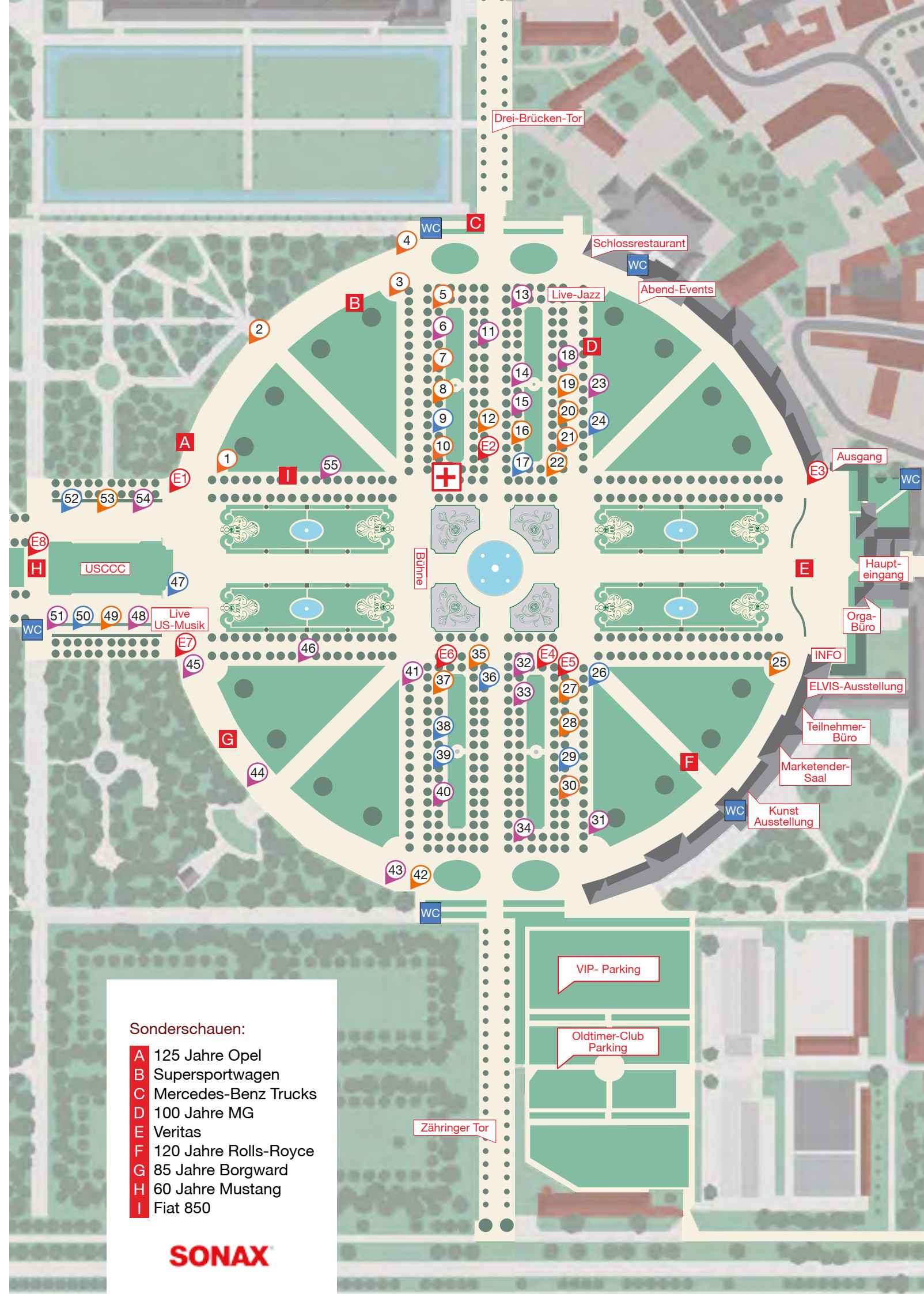

E7 Bosch


E8 Knapp


- 1 Junghans
- 2 Alpine Center Frankfurt
- 3 Dörr Group
- 4 Turatello Anhänger – Wensauer
- 5 Metzner Automobile
- 6 Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
- 7 Dantherm Group
- 8 MaximDetailClean
- 9 Grill & Bier / Theodor's Biergarten
- 10 Mercedes Credit Card / WB–Promotion
- 11 Oldtimer–Freunde Heidelberg
- 12 FirstClass – Autohauben
- 13 Oldtimer Stammtisch Brühl – Baden
- 14 ADLER–MOTOR–VETERANEN–CLUB e.V.
- 15 MSC Schwetzingen e.V.
- 16 Stadtmarketing Schwetzingen
- 17 Eis / Fontanella
- 18 Mercedes–Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.
- 19 Bacchus Classic
- 20 Panamahüte Manfred Mehl
- 21 CMC Classic Model Cars
- 22 STLeder
- 23 MG Drivers Club Deutschland e.V.
- 24 Wraps & Salate / Tillys Tante
- 25 Vintage & Prestige
- 26 Crêpes / Die Crêperie
- 27 Drakensberg
- 28 Best of Chesterfield
- 29 Tapas, Wein u.a. / Kappeller Hofladen & Events
- 30 Scuderia Renania
- 31 TheOtherClub e.V. / RREC e.V.
- 32 Museum Autovision Altlußheim
- 33 Ro 80 Club International e.V.
- 34 JaguarFreunde Süd–West
- 35 OM Automobile
- 36 Kaffee & Aperol / Kaffeekontakt
- 37 Detailers Garage
- 38 Softeis / Maloussidis Catering
- 39 Pasta / Gesines Foodtruck
- 40 Alt–Ford–Freunde e.V.
- 41 Zagato Car Club Deutschland
- 42 IhrTransporter
- 43 Mercedes–Benz Interessengemeinschaft e. V.
- 44 Borgward Club Frankfurt–Würzburg
- 45 DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer
- 46 Fiat 600 Freunde Deutschland
- 47 Kaffee / Kaffeekontakt
- 48 Elvis will never die e.V.
- 49 Coinop Classics
- 50 Burger u.a. / Snack–Bar 66
- 51 First Mustang Club of Germany 1964–73 e.V.
- 52 Cocktails / Genuss@Home
- 53 Jamlong Boutique
- 54 Ahr–Automobil–Club 1924 e.V.
- 55 Fiat 850 e.V.

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

Lageplan



- Sonderschauen:**
- A** 125 Jahre Opel
 - B** Supersportwagen
 - C** Mercedes-Benz Trucks
 - D** 100 Jahre MG
 - E** Veritas
 - F** 120 Jahre Rolls-Royce
 - G** 85 Jahre Borgward
 - H** 60 Jahre Mustang
 - I** Fiat 850



Nach der Schau ist vor der Schau 2025

ASC-Classic-Gala Schwetzingen bietet neue Themen

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Freunde von Classic-
Gala Schwetzingen,

wie immer möchte ich als Kurator mit Ihnen in die Zukunft blicken, denn im nächsten Jahr soll es wieder interessante Themen geben.

Eine neue Idee ist es, beliebte Länder mit Autogesichte auf der Classic-Gala auch kulinarisch und mit Darbietungen vorzustellen. In unserer „Gala Italia“ soll ein Teil des barocken Rundparks in allen Facetten italienisches Flair, Musik, Spezialitäten und Lebensart spiegeln – und mittendrin die schönsten Automobile aus Italien und andere italienische Raritäten.



Kurator Hans Hedtke und seine Frau Renate

zurückblicken kann – der Adler-Club und seine europaweiten Freunde werden dazu erstmals auch Fahrräder und Motorräder in den Schlosspark bringen.

Ohne zu viel zu verraten, ist es für uns auch sehr interessant, dass eine bekannte britische Marke 1935 zum ersten Mal die Bezeichnung Jaguar wählte, und auch ansonsten gibt's „runde Jubiläen“, etwa 70 Jahre Ford Thunderbird, Citroen DS, Volvo Amazon und MG A... lassen Sie sich überraschen!

Bitte merken Sie sich am besten schon heute den Termin: vom 5. bis 7. September 2025 ist der einzigartige Barockgarten von Schloss Schwetzingen wieder

Eine einerseits exquisite, andererseits aber auch vielen bekannte Automarke, ist Aston Martin, die wir 2025 als Ehrenmarke mit möglichst vielen Typen würdigen möchten.

Dabei verlieren wir nicht aus dem Auge, dass die Frankfurter Fahrrad-, Motorrad-, Büromaschinen- und Auto-Fabrik Adler in Frankfurt auf 125 Jahre

für ein Wochenende die Heimat der schönsten Automobilkreationen. Und falls Sie solch ein besonderes Automobil besitzen, zögern Sie nicht, sich heute schon zu melden – denn ein Jahr ist immer so schnell vorbei.

Wir freuen uns, Sie wieder zu sehen!



Unser Anspruch:
**Zeitloses
bewahren**

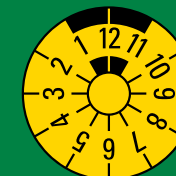
DEKRA Classic Services

Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Gutachten, Hauptuntersuchung und H-Kennzeichen.

DEKRA Automobil GmbH

Hemmerstr. 7-11, 68169 Mannheim, Telefon 0621.72890-0

dekra.de/mannheim, dekra.de/oldtimer



31. JAN - 2. FEB 25
WIR STARTEN
DIE SAISON



Ihr Fels in der Brandung.

w&w württem
bergische

Wir
gratulieren
zu 20 Jahren
Classic-Gala.



Oldtimerversicherung

**Das Beste
für Ihren Schatz.**



Digital. Telefonisch. Persönlich.
Weitere Infos unter **oldtimer.de**
und **Telefon 0711 662 725778**