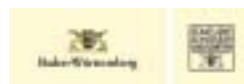




ASC-Classic-Gala Schwetzingen 19. International Concours d'Elegance

WAV württembergische



SIGMA



Pletzsch



CLIP
THE WALLET

ACV



Das weltweit erste und einzige*
10-fach Ultra-Telezoom für spiegellose Kameras
- jetzt von SIGMA erhältlich.

* Als Wechselobjektiv exklusiv für spiegellose Systeme, Stand Dezember 2022 von SIGMA

S Sports
60-600mm F4.5-6.3
DG DN OS

Neu entwickelter AF-Motor - Hoch wirksamer OS Algorithmus

inkl. Gegenlichtblende, Köcher, Frontcover
und Stativschelle
Erhältlich mit L-Mount*, Sony E-Mount

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



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

zur mittlerweile 19. Auf-
lage des Internationalen
Concours d'Elégance
„Classic-Gala Schwet-
zingen“ heiße ich Sie
herzlich willkommen.
Vom 1. bis 3. September
bietet sich vor der ein-
zigartigen Kulisse unse-
res barocken Schlosses
wieder die Möglichkeit,
sich auf eine Zeitreise
durch die Automobil-

geschichte der vergangenen Jahrzehnte zu begeben. In diesem
Jahr stehen mit 60 Jahre Lamborghini, 70 Jahre Corvette und 125
Jahre Renault besondere Jubiläen 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 Fixpunkt im Jahreskalender entwickelt. Die Stadt
Schwetzingen freut sich auch in diesem Jahr wieder darauf, Gast-
geberin für diese Automobilschau der Extraklasse zu sein.

Selbstverständlich kommen auch an Elektromobilität Interessierte
auf Ihre Kosten. Hier schlägt sich die Brücke zur zeitgleich statt-
findenden 8. ECO mobil-Gala auf dem Schlossplatz. Verschiedene
Aussteller laden dort dazu ein, E-Bikes und E-Autos zu testen
und sich beraten zu lassen. Darüber hinaus finden Sie neueste
Antriebstechniken und nachhaltige Fortbewegungsmittel im Pro-
gramm.

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

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

Ihr

Dr. René Pörtl

Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen

- 4 Grußworte
- 8 Willkommen
- 10 Schwetzingen
- 11 Schlossgarten
- 12 Classic-Gala
- 13 Highlights
- 16 125 Jahre Renault
- 22 Württembergische Versicherung
- 24 70 Jahre Corvette
- 30 75 Jahre Porsche
- 34 Best of Show
- 36 ACV Automobil-Club Verkehr
- 38 60 Jahre Lamborghini
- 40 Stiftung Kinderherz
- 42 SIGMA Objektive
- 44 MAC Museum Art & Cars
- 46 ECOmobil
- 48 DEKRA
- 50 Kunstausstellung
- 52 Fahrzeugkatalog
- 82 Teilnehmerliste
- 88 Programmübersicht
- 88 Impressum
- 90 Jury
- 91 Partner und Sponsoren
- 92 Lageplan
- 94 Ausblick auf 2024



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

das traditionsreiche Event „Internationale Concours d'Elegance“ findet in diesem Jahr bereits zum 19. Mal statt. Es ist uns eine außerordentliche Freude, dass der barocke Garten der einstigen kurfürstlichen Sommerresidenz wieder Schauplatz der Classic-Gala ist. Die Schau rund um die edlen Karosserien ist nicht nur ein Highlight für die Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg. Auch für unsere Besucherinnen und Besucher ist die eindrucksvolle Präsentation historischer Automobile jedes Jahr aufs Neue eine außergewöhnliche Zeitreise, die zum Staunen, Bewundern und natürlich zum Fotografieren einlädt.

2023 heißt das Themenjahr der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg „Feuer und Wasser. Die Macht der Elemente in Schlössern, Gärten und Klöstern“. Eines der diesjährigen Highlight-Monumente ist Schloss und Schlossgarten Schwetzingen. Mit seinen Bepflanzungen, Figuren und Wasserspielen legt der Schlossgarten eindrücklich Zeugnis davon ab, dass die beiden Elemente nicht nur Gegensätze sind, sondern sich ebenso gut in harmonischen Einklang bringen lassen – so wie die unterschiedlichen Gartenstile, die hier im Schlossgarten Schwetzingen vertreten sind.

Die unvergleichliche Harmonie der beeindruckenden Gartenanlage verdanken wir vor allem zwei bedeutenden Künstlern, deren Empfehlungen auch heute noch eine wichtige Grundlage für die Pflege des Schlossgartens bilden. Nicolas de Pigage, vor genau 300 Jahren geboren, gelang in Schwetzingen eine faszinierende Verbindung zwischen dem englischen und französischen Stil. Zahlreiche seiner Gartenarchitekturen sind heute noch im Original vorhanden. Friedrich Ludwig von Sckell, dessen Todestag sich dieses Jahr bereits zum 200. Mal jährt, schuf seine erste Gartenpartie in Schwetzingen im Stil eines englischen Landschaftsgartens – typischerweise mit reizvollen Arealen, durchzogen von Schlängelwegen und überraschenden Aussichten.

Wir freuen uns, mit dem kurfürstlichen Garten der Concours d'Elegance eine außergewöhnliche Bühne bieten zu dürfen. Unser besonderer Dank für seinen unermüdlichen Einsatz geht an den Veranstalter Johannes Hübner. Dank ihm und seinem Team haben wir auch dieses Jahr wieder die Möglichkeit, die Classic-Gala gemeinsam mit den Besucherinnen und Besuchern im Schlossgarten Schwetzingen zu erleben. Wir wünschen allen Beteiligten eine erfolgreiche Schau und viel Freude bei dieser extravaganen Zeitreise.

Herzlichst, Ihre

Patricia Alberth

Manuel Liehr

Geschäftsführung der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg



Liebe Freundinnen und Freunde der Classic-Gala Schwetzingen,

Oldtimer haben Charme und sprechen unsere Gefühle an. Das zeigt sich alle Jahre wieder bei der Classic-Gala im wunderschönen, stimmungsvollen Ambiente des Barockgartens des Schwetzingener Schlosses. Beim Flanieren durch die weitläufige Anlage geraten die Gäste der Veranstaltung jedes Jahr erneut ins Staunen und Schwärmen. Sie bewundern das Aussehen, den Klang und die Technik der klassischen Fahrzeuge und schätzen ihre Bedeutung als Kulturgüter.

Auch wir von der Württembergischen Versicherung können uns der Begeisterung für automobiler Raritäten nicht entziehen. So haben wir zwei

Klassiker im Fuhrpark, die wir hegen und pflegen und für Rallyes einsetzen: einen BMW 3.0 CS von 1973 und einen Mercedes-Benz 300 SL R 129 von 1991. Viel wichtiger aber: Als Anbieter der bewährten Spezialversicherung „Best for Cars“ für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge verfügen wir über fundierte Kenntnisse und langjährige Erfahrung im Bereich der klassischen Fahrzeuge und der besonderen Erfordernisse beim Versicherungsschutz.

Interessierte Besucherinnen und Besucher der Classic-Gala können sich davon direkt vor Ort überzeugen: Die Fachleute der Württembergischen stehen während der Veranstaltung mit Rat und Tat zur Verfügung. Sie freuen sich über den Austausch mit Besitzerinnen und Besitzern besonderer Fahrzeuge sowie mit Fachleuten aus der Oldtimer-Branche. Schön, dass wir auch dieses Jahr als Premium-Partner der Classic-Gala dabei sein dürfen.

Im Namen der Württembergischen wünsche ich allen Freundinnen und Freunden automobiler Raritäten schöne, erlebnisreiche und unterhaltsame Stunden in Schwetzingen.

Mit den besten Grüßen Ihr

Dr. Per-Johan Horgby
Vorstand Württembergische Versicherung AG



Liebe Besucherinnen und Besucher der ASC-Classic-Gala Schwetzingen,

der Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. heißt Sie alle sehr herzlich zum 19. Int. Concours d'Elegance willkommen. In der einmaligen Kulisse der weitläufigen Parkanlage des Schwetzingener Schlosses werden Ihnen mehr als 160 klassische Automobile aus ganz Europa gezeigt, die nach einem strengen Auswahlverfahren und nach ganz bestimmten Kriterien für Sie ausgesucht wurden. Veranstalter Johannes Hübner hat wie in jedem dieser 19 Jahre neben den klassischen Oldtimern zahlreiche Höhepunkte aus der Geschichte des Automobils für Sie organisiert.

Dazu zählen 60 Jahre Lamborghini, 75 Jahre Porsche, 125 Jahre Renault und 70 Jahre Corvette. Bewundern Sie die Exponate aus den Epochen dieser Marken und staunen Sie auch über die vielfältigen Automobile aus der Zeit vor 1945. Aber diese Highlights sind nur ein Teil für Sie als Besucher des imposanten Barockgarten.

Neben den vielen Kostbarkeiten aus allen Jahren der automobilen Geschichte gibt es Musik, eine Kunstausstellung und zahlreiche Anbieter von Mode, Schmuck, Automobilia und natürlich auch kulinarische Köstlichkeiten verschiedenster Geschmacksrichtungen.

Die 19. Internationale Concours d'Elegance Automobile ASC-Classic-Gala Schwetzingen ist sicherlich auch durch die einmalige Schloss-Atmosphäre einer der schönsten Veranstaltung mit klassischen Automobilen weltweit. Der Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland, 1900 gegründet und damit einer der ältesten Clubs der Welt, hat aus dem Fundus seiner Mitglieder einige Autos aus der Anfangszeit der Mobilität mitgebracht und ausgestellt. Freuen Sie sich über diese „Messingautos“, mit denen alles mal begann.

Wir vom ASC-D sind stolz darauf, Partner dieser ganz besonderen Veranstaltung im Schwetzingener Schloss zu sein. Und deshalb wünschen wir Ihnen allen einen schönen und erlebnisreichen Tag im Barockgarten. Genießen Sie diesen Tag mit den vielen automobilen Raritäten und auch der ganz besonderen Lage. Es sollte ein Tag zum Träumen und Genießen sein.

Mit vielen Grüßen

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

Motor
Klassik

GROSSE LIEBE GESUCHT?

127 Klassiker zum Verlieben.

www.motor-klassik.de



Der Motor Klassik Ratgeber für Old- & Youngtimer.

Jetzt im Handel oder unter: +49 781 639-6659
motorklassik@burdadirect.de | motor-klassik.de/spezial

Jedes Auto hat seine Geschichte.

Die 19. ASC-Classic-Gala und der 11. USCCC heißen Sie in Schwetzingen willkommen 2023

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 19. Int. Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA-SHWETZINGEN und des 11. 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 Lamborghini, die seit 1964 die Sportwagenwelt bereichern und mit dem ersten 350 GT für den Firmengründer und dem Vorserienmodell des Miura sowie vielen anderen Modellen wie Countach, Uracco oder Murcielago eine Schau bilden.

Besonders interessant sind auch die Exponate der Sonderschau 125 Jahre Renault mit Meilensteinen aus der Geschichte dieser wichtigen französischen Gründermarke. Der 11. USCCC steht im Zeichen des 70-jährigen Jubiläums von Corvette, 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 19th ASC-Classic-Gala and the 11th USCCC in Schwetzingen 2023

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 on the other side again ASC-Classic-Gala Schwetzingen is the international outdoor event for classic automobiles, where one can get closer to automotive history than anywhere else in ample space and safety.

The 19th International Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN 2023 and the 11th USCCC are again showing the exhibits of more than 150 collectors, enthusiasts, museums, enterprises and specialists. We want to thank all entrants and exhibitors for their support and contribution and are glad to welcome You in Schwetzingen! They give us the opportunity to enjoy the design, flair and technology, each one individually and yet together in this dreamlike park. Come to rest, stroll through the French Axis Garden and enjoy this unique show in the open air.

We are delighted to see rare Lamborghini cars that have been enriching the sports car world since 1964. The first 350 GT for the company's founder and the preproduction model of the Miura, as well as many other models such as the Countach, Uracco or Murcielago, make up a show.

The exhibits in the special show 125 Years of Renault with milestones of the design history are also particularly interesting.

The 11th USCCC is themed around the 70th anniversary of Corvette, 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 erneut 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



Classic-Gala Schwetzingen ist einmalig

Weltweit gibt es viele Concours d'Elegances für klassische Automobile und es ist keineswegs sicher, ob diese Art von Ausstellung am Comer See erfunden wurde, denn es gab schon in der Kaiserzeit Blumencorsi, Huldigungsfahrten, Schönheitskonkurrenzen und Automobilturniere, etwa in Baden Baden, Bad Homburg und vielen anderen Kurorten, auch in Europa.

Doch während die meisten Concours d'Elegances heute penibel herausgeputzte Prototypen und Einzelstücke mit Sonderkarosserien auszeichnen, ist das bei Classic-Gala Schwetzingen anders: hier geht es um Originaltreue, Authentizität und den Charakter eines Fahrzeuges als Referenzobjekt, das für die Restaurierung und Beurteilung vergleichbarer Oldtimer vorbildhaft ist.

Schon 2002 führte Classic-Gala Schwetzingen als European Concours d'Elegance die neue Klasse H der unrestaurierten Originalfahrzeuge ein und keine drei Jahre später gab's die auch auf den führenden Veranstaltungen der Welt. Johannes Hübner, Gründer der Classic-Gala Schwetzingen, überzeugte als Mitglied der Historischen Kommission des Auto-Weltverbandes FIA auch diese Organisation, die „untouched originals“ in die offizielle Klassifikation aufzunehmen und schon bald war diese seltene Automobilspezies auch vom Oldtimer-Weltverband FIVA anerkannt.

Neben diesem „Handwerkszeug für die Jury“ bietet der Concours in Schwetzingen aber vor allem Teilnehmern und Publikum einzigartige Besonderheiten: Nur in Schwetzingen werden die Fahrzeuge nach einem genauen Plan so arrangiert, dass man wie auf einem Zeitstrahl die weltweite Entwicklung des Automobils sehen und vergleichen kann. Dies ge-

schieht, und das ist eine weitere Einmaligkeit, durch Integration von ehemaligen Alltagsfahrzeugen, die durch die Luxuswagen ergänzt werden. In einer Zeit, in der man Lloyd für Schuhe, DKW für eine Bank und NSU für eine Terrorgruppe hält, wird deutlich, wie schnell Marken und Typen in Vergessenheit geraten.

Ebenfalls weltweit einzigartig ist diese Schau in einem barocken Zirkelgarten, der für sich allein in Anspruch nehmen darf, weltweit ohne Parallele zu sein. Nur in Schwetzingen stehen die Klassiker wie Schmuckstücke in einer Schatulle und man ist sich einig, dass die Formensprache der Automobilgeschichte den Garten, seine Architektur und Flora, ergänzt und bereichert. Einen heutigen Kurfürsten würde solch eine Schau begeistern.

Auf diese Weise treffen sich zum internationalen Concours d'Elegance Menschen aller Altersgruppen, die von der Symbiose der Ästhetik von Technik und Kultur angezogen werden – ein Publikum, das ebenfalls einmalig ist.

Ganz besonders ist auch der Name: Classic-Gala steht bewusst nicht vorrangig für Oldtimer, sondern für das Ensemble aus Flair, Lebensfreude, Garten, Mode und Kultur im Zeichen der Mobilitätsgeschichte – ein besonderes Event.

Und schließlich ist auch die Lage des Schlossparks in der Mitte von Südwestdeutschland einzigartig, denn man muss keine umständlichen Wege in entlegene Regionen auf sich nehmen, sondern ist mitten in der Metropolregion Rhein-Neckar in Nachbarschaft zu Rhein-Main, Frankreich, Luxemburg oder der Schweiz. Auf diese Weise ist Classic-Gala Schwetzingen zum Synonym für ein familienfreundliches Ereignis für alle Liebhaber der Mobilitätsgeschichte geworden – und als diese heißen wir Sie ganz herzlich Willkommen!

► www.concours-delegance.de

ASC-Classic-Gala-Highlights 2023

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.

Opel der Oberklasse

Opel hat neben Alltagswagen für Jedermann auch immer Fahrzeuge für die Oberklasse gebaut. Ganz besonders herrschaftlich war der 1.000ste Opel, ein 10/18 PS Double-Phaeton von 1908: mit patentierter Baggerölung, Hochspannungs-Magnetzündung, aber noch keinen Vorderradbremmen, denn die kamen erst ab etwa 1921.

1938 folgten die ersten Kapitän und Admiral, sowohl als Limousine als auch als 2- und 4-türige Cabriolets, die leider im 2. Weltkrieg fast alle vernichtet wurden.

Nach 1945 verkaufte Opel mit seiner Kapitän-Reihe in der Oberklasse mehr Fahrzeuge als alle anderen Hersteller – sechs Sitze und Komfort zeichneten auch den sog. „Schlüsselloch-Kapitän“ von 1958 aus, dem 1960 der PL folgte. Im Wettbewerb mit Mercedes erinnerte man sich 1964 an den beliebten Admiral und führte gemeinsam mit dem neuen V-8-Typ Diplomat auch wieder einen Admiral und Kapitän ein. Die deshalb K-A-D genannte Baureihe ging 1969 mit einer zeitlos eleganten Karosserie in die B-Serie, in der Kapitän und Admiral waagerechte, der Diplomat aber senkrecht angeordnete Leuchteinheiten hatte.



Opel Admiral, 1938

Flanierwagen des Reichspräsidenten von Hindenburg

Die Karosseriefirma Hornig in Meerane nahe Zwickau baute diesen einmaligen „Flanierwagen“ Horch 8 Typ 350 im Jahre 1929 für den damaligen Reichspräsidenten von Hindenburg. Es ist ein offener Tourenwagen, den es auch mit Wechselkarosserie gab. Hornig empfahl sich damit auch als Alternative zu anderen Karosseriebauern wie Erdmann & Rossi oder Gläser. Die Horch Serie 8 debütierte 1927 mit dem 305, schrittweise ergänzt durch den 350, den 375 und 400 in 1930. Es sind Reihen-8-Zylinder, bis zu 2200 kg schwer, aber dennoch 110 km/h schnell. Wie durch ein Wunder ist dieses Einzelstück erhalten geblieben. Die Präsentation besonderer Luxuswagen wird ergänzt durch eine Mercedes-500-Nürburg-Limousine aus den frühen 30ern, einen Mercedes 500K mit britischer Windowers-Karosserie von 1935, einen Mercedes 290 Amilcar Roadster von 1933 aus der Sammlung Steim im Schwarzwald und einen einmaligen Austro-Daimler „Bergmeister“ des Jahrgangs 1932.



Horch 8 Typ 350 „Flanierwagen“



Corvette C1 „Bubble Top“, 1954

Die Corvette mit dem Hubschrauberdach

Als vor 70 Jahren die erste Chevrolet Corvette erschien, war sie ein Experiment, das man vorsorglich mit einer Kunststoffkarosserie baute, um die enormen Kosten für Pressstahlformen zu sparen. Ihr Designer Harley Earl ließ für Schauzwecke bei der Hubschrauberfirma Bell etwa 20 Corvettes mit einer geblasenen Plexiglaskuppel versehen, damit man das Interieur besser sehen konnte. Aber mit diesem Glasdach fährt man eine rollende Sauna – das einzige Exemplar in Europa kommt von Vette-Spezialist Rolf Gersch aus Wiesbaden.



Gutbrod Superior 700E

Vier Gutbrod – fast vergessen...

Gutbrod baute Landmaschinen, Motorräder und ab 1949 in Plochingen unter anderem mehrere Varianten des Kleinwagens Superior. Darunter war 1952 eines der ersten Serienfahrzeuge der Welt mit Benzindirekteinspritzung, der Zweizylinder Gutbrod Superior 700E. Nach wirtschaftlichen Problemen in der Autosparte endete 1954 die Autoproduktion und das Werk Plochingen wurde 1957 geschlossen. Bei Classic-Gala sieht man neben dem Gutbrod Roadster mit Wendler-Karosserie und einem Superior auch den einzigen Viersitzer-Prototypen.



Voisin C11

Ein lautloser Panhard

Alle Teile des Autos sind einem ständigen Wandel unterzogen. So versuchte man schon ab den zwanziger Jahren, völlig lautlose Motoren zu konstruieren, bei denen so genannte Hülsenschieber anstatt Ventile den Gaswechsel steuern. Die überaus komplizierten Motoren funktionierten nach dem Prinzip des englischen Erfinders Knight und waren bei vielen Herstellern, darunter auch Daimler, sehr beliebt. So brachte die französische Firma Panhard 1930 einen Reihenachtzylinder mit 5,3 l Hubraum auf den Markt, dessen 95 PS bei 3500 Umdrehungen nahezu lautlos anfallen. Aber der Knight-Schieber-Motor war immer sehr teuer und reparaturanfällig und so wurden nur 76 Stück bis 1935 gebaut. Ein Auto für Wohlhabende, von dem nur noch dieses eine erhalten geblieben ist. Zum ersten Mal sieht man bei Classic-Gala Schwetzingen auch einen Avions Voisin C11 aus Frankreich, der schon 1927 gebaut wurde, ebenfalls mit einem fast lautlosen Hülsenschieber-Motor und richtungweisenden Ideen des Flugzeugbauers Voisin.

Maserati-Stromlinien-Rennwagen

Der Maserati 250 F war einer der erfolgreichsten Formel-1-Rennwagen der Geschichte, es wurden 33 Exemplare gebaut und Fangio wurde damit zwei Mal Weltmeister. Als das Sportreglement für 1954 aerodynamische Karosserien erlaubte, baute auch Maserati einen Stromlinienwagen nach Art des Mercedes W196 „Monza“, genannt „Carenata“ oder Aerodinamica. Er wog etwa 630 kg und leistete deutlich mehr als 250 PS. Doch weil außer Mercedes und Connaught niemand verkleidete F-1-Rennwagen baute, blieb der Maserati 250 F Carenata ein Einzelstück, das bei dem österreichischen Spezialisten Egon Hofer erhalten blieb.



Maserati 250 F Carenata

Der private Jagdwagen für Erich Honecker

Hinter den Kulissen der Sozialistischen DDR gab's auch Statussymbole und eines davon war die Jagd, die ja sogar offiziell mit Staatsgästen betrieben wurde. Deshalb ließ sich der DDR-Vorsitzende Erich Honecker auch diverse Jagdwagen bauen, einen davon auf Basis des langen Land Rover 109. Der Umbau erfolgte aber bei der Firma Rometsch in West-Berlin, bekannt durch ihre 4-türigen VW-Käfer-Taxis und die Beeskow-VW-Sportwagen. Die serienmäßige Technik wurde durch eine veränderte Karosserie ergänzt und mit Rolldach, Seilwinde, Gewehrauflagen, Scheinwerfern und Klappscheibe ausgestattet – der „Fund des Jahres 2022“ ist erhalten geblieben.



Land Rover 109 Jagdwagen

Der Porsche vor dem Porsche

Der stromlinienförmige 64 Berlin-Rom-Wagen ist kein 356, er entstand 1939 aus Aluminium auf Basis des Ur-Käfers für eine Fernfahrt, die nie stattfand. Einer der drei Sportwagen wurde später vom österreichischen Rennfahrer und Öl-Erfinder Otto Mathé im Rennsport gefahren. Der Fahrersitz ist fast in der Mitte, der Karosseriespezialist Michael Barbach baute diese authentische Rekonstruktion mit Genehmigung von Porsche, weil er auch einen der originalen Typ 64 restaurierte. Der 4-Zylinder-Boxer im Heck hat nur 1131 ccm, aber 55 PS bei 4400/min und der 4-Gang-Wagen von nur 535 kg konnte damit dank Tropfenform für damalige Verhältnisse enorme 160 km/h fahren.



Typ 64 „Berlin-Rom Wagen“



L'Innovation Renault ist 125 Jahre alt

Die Eltern der Automobilpioniere hatten alle Gärten – ob Henry Ford, Ferdinand Porsche oder Louis Renault, sie bauen ihre ersten selbstfahrenden Wagen im Grünen. Louis Renault ist erst 22 Jahre alt, als er in einem Schuppen im elterlichen Garten sein erstes 1,75-PS-Gefährt, die „Voiturette“, zusammenbaut – Beginn einer einzigartigen Erfolgsgeschichte. Renault entwickelte das erste

Automobil mit kettenlosem Direktantrieb und etablierte mit Modellen wie dem Renault 4, dem R 16, der ersten Großraumlimousine Espace oder dem ersten Kompaktvan Scénic völlig neue Fahrzeugklassen. Als erster Großserienhersteller mit einer rein elektrischen Modellpalette gehört Renault zu den Wegbereitern einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilität.

Beginn mit technischer Innovation

Technische Innovation und die internationale Ausrichtung kennzeichneten bereits die Anfangsjahre von Renault. 1898 montierte Louis Renault in einem Holzschuppen in Boulogne-Billancourt sein erstes Automobil, den Prototyp des späteren „Typ A“, besser bekannt als „Voiturette“. Die Voiturette verfügte als wegweisende Neuerung über ein 3-Gang-Getriebe mit Direktantrieb, das als erster „Antrieb ohne Ketten“ in die Automobilgeschichte einging und Renault von Anbeginn einen Platz in der ersten Reihe der Technik-Pioniere verschaffte.

Schon die ersten Tests am 24. Dezember 1898

brachten den Durchbruch: Noch am gleichen Abend, dem Heiligabend, bestellten mehrere Bekannte nach erfolgreicher Probefahrt ein Fahrzeug. Am 25. Februar 1899 gründete Louis Renault zusammen mit seinen Brüdern Marcel und Fernand das Unternehmen „Renault Frères“ (Gebrüder Renault). Bereits um 1900 beschäftigte die Firma mehr als 100 Mitarbeiter. Diesen guten Ruf festigte das Unternehmen in der Folgezeit unter anderem durch Rennsiege. So gewann Renault 1906 den ersten Grand Prix der Motorsport-Geschichte. Parallel dazu baute die Marke ihr Produktangebot kontinuierlich aus und erschloss sich gezielt neue Kundenkreise in einem schnell wachsenden Markt. So entstand ein breites Modellspektrum, das – von kleinen Limousinen bis hin zu großen, repräsentativen Modellen mit leistungsstarken Motoren – alle Arten von Fahrzeugen umfasste.



Voiturette Type A – Debüt der Kardanwelle im Auto

Das hier installierte, 1.500 Meter lange Fließband war damals die längste Montagestraße außerhalb der USA. Hier produzierte Renault insbesondere seine erfolgreichen Vierzylindermodelle Monaquatre (1931-1936), Celtaquatre (1934-1938) und Juvaquatre (1937-1948), letzterer das erste Fahrzeug der Marke mit selbsttragender Karosserie und Einzeldradaufhängung.

In den 1920er- und 1930er-Jahren sorgte Renault durch opulent motorisierte Luxusautomobile für Aufsehen. Hierzu zählten unter anderem der Typ 40CV mit 9,1-Liter-Reihensechszylinder, der 1925 die Rallye Monte Carlo gewann, sowie der Reinastella, der 1929 die Ära der individuell karossierten Reihe-

nachtzylindermodelle einläutete. Mit dem Suprastella fand diese 1938 ihren krönenden Abschluss.

Expansion nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs setzte der Konzern weiterhin konsequent auf internationale Expansion und eroberte parallel dazu völlig neue Marktsegmente. Den Bedürfnissen der Menschen in der Aufbauzeit entsprechend,

brachte Renault einen Kleinwagen auf den Markt, der für viele Menschen erschwinglich war und in der Nachkriegszeit zum Vater des Unternehmenserfolgs avancierte: den 4CV.

1956 debütierte mit der Dauphine ein weiterer Renault-Bestseller. Zehn Jahre lang prägte das Kompaktmodell die Straßen in aller Welt. Das auf allen fünf Kontinenten produzierte Modell trug wesentlich zur Internationalisierung der Marke bei.

International von Anbeginn

Bereits in den Anfangsjahren startete Renault mit dem Export seiner Fahrzeuge, unter anderem auch nach Deutschland, wo 1907 in Berlin die „Renault Frères-Automobil-Aktiengesellschaft“ gegründet wurde. Mit dem erfolgreichen Engagement jenseits der Grenzen des französischen Heimatmarktes legte Renault den Grundstein für die fortschreitende Internationalisierung der Marke. Um die stetig steigende Nachfrage befriedigen zu können, errichtete Renault 1929 ein neues Werk auf der Seine-Insel Seguin.

Legendäre Fahrzeugmodelle mit Kultstatus

Dem wachsenden Wohlstand und den immer differenzierteren Käuferwünschen entsprechend, entwickelte Renault ab den 1960er-Jahren neue Fahrzeuge, die sich durch formale Eigenständigkeit ebenso wie durch ihre neuartigen Konzepte und ihre beispielhafte Funktionalität vom Wettbewerb absetzten. Ein Musterbeispiel dafür ist der 1961 eingeführte Renault 4, der heute als Klassiker gilt. Der Prototyp des modernen Kompaktwagens mit



1938: Renault Suprastella – Cabriolet der Oberklasse mit 5.447 ccm-V8-Motor, 110 PS



Renault erfindet mit dem R16 den modernen Hatchback mit Fließheck und 5 Türen – 1972.



1961 bis 1992: Mit über 8 Millionen Fahrzeugen war der R4 ein sensationeller Erfolg.



1972 bis 1991: Die integrierten Kunststoff-Stoßfänger des R5 waren ein Novum.



1959 - 1968: Renault Caravelle als Cabrio und Coupé mit Vierzylinder-Heckmotor

praktischem Steilheck und großer Ladeklappe ist mit über acht Millionen gebauten Einheiten bis heute das meist produzierte Renault-Modell. Eine Revolution in der automobilen Mittelklasse bedeutete 1965 das Debüt des Renault 16. Sein Schrägheck-Design, die praktische Heckklappe und die umlegbare Rücksitzbank erwiesen sich als ebenso wegweisend wie sein neuartiger Vierzylinder-Aluminium-Motor und Frontantrieb. 1972 folgte mit dem Renault 5 ein weiterer Bestseller, der als „kleiner Freund“ ebenfalls Kultstatus erlangte.

Einen weiteren Meilenstein der Automobilgeschichte verkörperte der 1984 vorgestellte Renault Espace. Der Urvater aller europäischen Vans verkörpert das ultimative „Auto zum Leben“. Mit weiteren Modellen im sogenannten One-Box-Design, dem Twingo (1993) und dem Scénic (1996), führte Renault diese Linie konsequent weiter.

Als Global Player ins neue Jahrtausend

Nach der Privatisierung im Jahr 1996 verstärkte Renault sein internationales Engagement nochmals. Einen wesentlichen Schritt markierten die 1999 geschlossene Allianz mit Nissan, die Übernahme des rumänischen Herstellers Dacia, ebenfalls im Jahr 1999, sowie die Gründung der Renault Samsung Motors in Korea im Jahr 2000.

Im Rahmen seiner strategischen Partnerschaft mit AVTOVAZ trägt Renault außerdem seit 2008 entscheidend zur Erneuerung der Lada-Modellpalette bei. Im April 2010 unterzeichneten die Renault-Nissan-Allianz und die Daimler AG eine weitreichende strategische Kooperation.

Ende 2013 vereinbarten Renault und der zweitgrößte chinesische Automobilhersteller Dongfeng Motor ihre Zusammenarbeit. Das neu gegründete Joint Venture Dongfeng Renault Automotive Company (DRAC) investierte 870 Millionen Euro in eine moderne Produktionsstätte in Wuhan, die 150.000 Fahrzeuge pro Jahr fertigen kann. Langfristig wird eine Produktion von 300.000 Einheiten angestrebt. Anfang 2016 wurde das Werk eröffnet. Seit 2016 zählt Mitsubishi Motors zur Renault-Nissan-Allianz.

Fokus auf Elektromobilität

Einen besonderen Fokus richtet Renault auf das Thema Elektromobilität. Renault war bis 2019 Marktführer in Europa und in Deutschland im Bereich rein elektrischer Fahrzeuge. Mit dem Stadtlieferwagen Kangoo Z.E., dem Cityflitzer Twizy sowie dem ZOE – damals Europas meistverkauftes E-Auto – hat Renault bis heute eine umfassende Modellpalette mit reinem Elektroantrieb im Programm.



1979 - 1986: Der Fuego wurde als erster Renault mit dem Goldenen Lenkrad ausgezeichnet.



1984 - heute: Die Großraumlimousine Espace definierte eine neue Fahrzeugklasse.

Neue Strategien für die Zukunft

Der Strategieplan „Drive The Future 2017-2022“ weist für die Renault Gruppe den Weg in die Zukunft. Im Rahmen des Sechs-Jahres-Plans will der Konzern bis 2022 den jährlichen Umsatz auf über 70 Milliarden Euro steigern und die operative Marge der Gruppe auf über sieben Prozent erhöhen. Die Zahl der weltweit verkauften Fahrzeuge soll auf über fünf Millionen pro Jahr wachsen.

Um die Position der Renault-Gruppe im Bereich Elektromobilität werden zudem 15 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen entwickelt. Um diese Ziele zu erreichen, hat die Gruppe 18 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investiert.

Wir danken dem Renault-Oldtimer-Club Viersen und Martin Zabel als Renault-Experte und DeuVet-Vertreter für die Zusammenstellung der Sonderschau 125 Jahre Renault.

► www.renault.de/ueber-renault/renault-geschichte.html

Text: Johannes Hübner, Fotos: Renault Deutschland GmbH



Seit 1993 überzeugt auch der Renault Twingo mit einem besonders flexiblen Raumkonzept.



Technik Museen
Sinsheim Speyer

Technik,
die Erinnerungen weckt.



Wert von Klassikern regelmäßig prüfen

Werbung

Individuelles Design, ausgeklügelte Technik, besonderer Sound, einzigartiges Fahrgefühl und die Bedeutung als Zeitzeugen vergangener Jahrzehnte: Das und vieles mehr ist es, was Freundinnen und Freunde klassischer Fahrzeuge an automobilen Raritäten besonders schätzen. Den erforderlichen Versicherungsschutz bietet zum Beispiel die „Best for Cars“-Spezialversicherung für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge der Württembergischen Versicherung. Das Unternehmen verfügt zudem über

fundierte Kenntnisse und einen großen Erfahrungsschatz, da es seit über 35 Jahren in diesem Bereich engagiert ist.

Seit Langem zeigt sich, dass mit der Beliebtheit von Klassikern auch deren Wert steigt, oftmals sogar innerhalb eines kurzen Zeitraums. Damit die besonderen Fahrzeuge im Falle eines Schadens richtig versichert sind, sollten Klassiker-Besitzerinnen und -Besitzer den Wert ihres Oldtimers alle zwei bis drei

Jahre überprüfen. Bei größeren Abweichungen sollte der Fahrzeugversicherer informiert werden, der bei Bedarf die Versicherungssumme anpassen kann. Gerade bei langfristig laufenden Verträgen stimmen der tatsächliche Fahrzeugwert und der versicherte Wert häufig nicht mehr überein.

Bei der Württembergischen werden in den meisten Fällen keine teuren Gutachten benötigt, um den aktuellen Wert aufzunehmen. Bei Autos mit Fahrzeugwerten bis 50.000 Euro reichen lediglich ein paar Fotos des Fahrzeugs, um den Zustand und damit den Wert einschätzen zu können. Für den Fall, dass bei einem Schaden doch einmal der aktuelle Wert höher sein sollte als die versicherte Summe, gibt es bei der Württembergischen die sogenannte Wertsteige-

rungsvorsorge. Das bedeutet, dass eine Wertsteigerung des Klassikers von bis zu 20 Prozent automatisch mitversichert ist. Das kommt den Kundinnen und Kunden des Unternehmens auch dann zugute, wenn zum Beispiel wegen der Inflation die Ersatzteil- und Reparaturkosten steigen sollten.

Fragen rund um das Thema Versicherung für besondere Fahrzeuge beantworten die Fachleute der Württembergischen unter anderem im Barockgarten des Schlosses Schwetzingen bei der 19. Classic-Gala Schwetzingen vom 1. bis zum 3. September 2023. Dort ist das Unternehmen auch in diesem Jahr wieder als Hauptsponsor des Internationalen Concours d'Elegance mit von der Partie.

► www.oldtimer.de

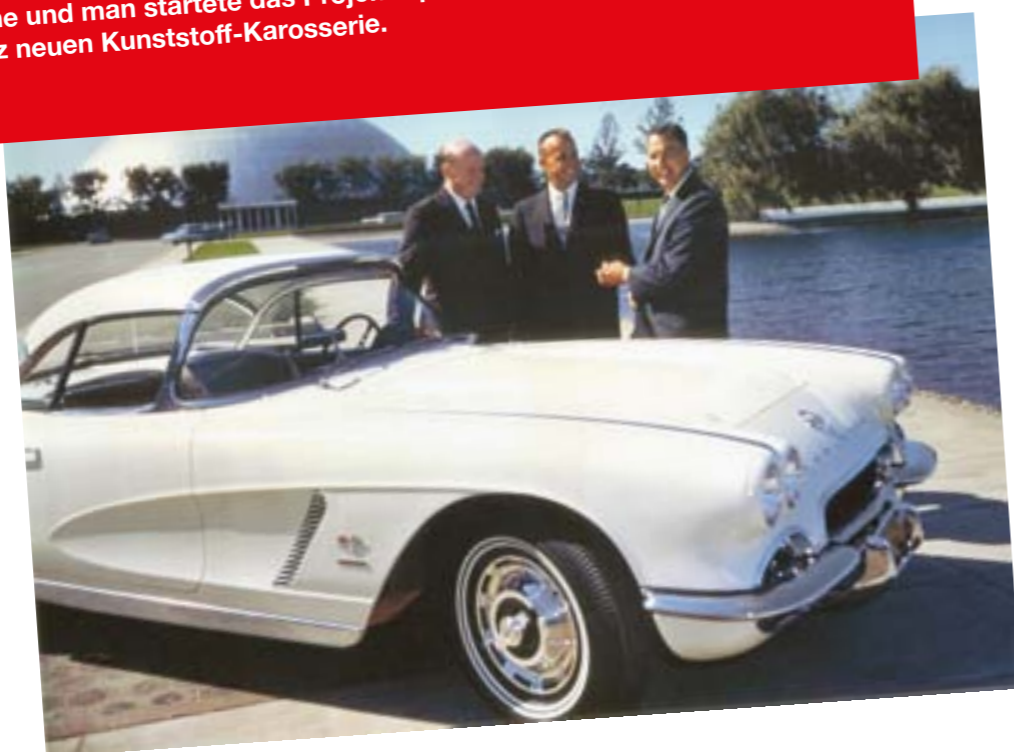




The only American Sportscar is 70^{11th USCCC}

Trotz großer Motorsportbegeisterung kannten die Amerikaner keine Sportwagen. Nach Kriegsende brachten die US-Soldaten deshalb europäische Sportwagen nach Art des MG TC, des Triumph TR 3 und auch Jaguar in die USA und der New Yorker Importeur Max Hoffman forderte von den Herstellern den Porsche Speedster und den Mercedes 190 SL ein. Dieser Importboom ließ General Motors keine Ruhe und man startete das Projekt Sportscar zunächst versuchsweise mit einer damals noch ganz neuen Kunststoff-Karosserie.

Astronaut Alan B. Shepard mit seiner 62er Corvette, GM Designchef William L. Mitchel und Chevrolet CEO Edward N. Cole



Mit 2.934 USD kostete die Corvette im Jahr 1955 nur 8,5 durchschnittliche Monatseinkommen.

Die erste Corvette

Anfang 1953 wurde die erste Corvette vorgestellt. Ihr Designer Harley Earl formte einen 2-Sitzer mit Panorama-Frontscheibe und Jet-Rückleuchten, der zunächst den Blue-Flame-Sechszylinder samt 2-Gang-Getriebe hatte. Der kompakte Roadster begeisterte die Fans, erschreckte aber Ford, die erst 1955 mit dem Thunderbird reagierte. In rund zehn Jahren Bauzeit wurde der Wagen schrittweise im Design verändert und bekam immer größere Motoren. Schon ab 1954 gab's einen V8-Motor mit Dreiganggetriebe und die Sportkarriere begann. Die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff wurde 1956 modernisiert, es gab andere Scheinwerfer und Rückleuchten, Kurbelfenster und Zweifarblackierung, bis 1960 schon das von Bill Mitchell gestaltete Heck des Nachfolgers kam, das die neun Jahre der ersten Corvette bis zum August 1962 zierte.



Der Stachelrochen – C2

Bill Mitchell folgte 1960 Harley Earl als Chefdesigner von GM. Er war ein begeisterter Hochseefischer und interpretierte mit der neuen Corvette die wellenartige Fortbewegung des Stachelrochens, genannt „Sting Ray“. Mit dieser Bezeichnung erschien die Corvette Sting Ray im Herbst 1962 und wurde bis Mitte 1967 gebaut. Erstmals gab es jetzt auch ein Corvette Coupé, es hatte nur 1963 die berühmte, geteilte Heckscheibe und Klappscheinwerfer, die danach für 40 Jahre typisch für die Corvette sein sollten. Schon 1964 kam das Wrap-around-Heckfenster und, viel wichtiger, die Scheibenbremse! Der Hubraum der V8-Motoren stieg auf bis zu 7,0 Liter und es gab viele Motorsportvarianten, auch mit Einspritzung. Doch weil Amerikaner gern jedes Jahr ein neues Auto vor der Tür haben, arbeitete Chevrolet im Hintergrund schon an einem Nachfolger. Trotz ihres Erfolgs wurde die zweite Generation deshalb nur wenig länger als vier Jahre gebaut.

Concept Car XP-755
„Mako-Shark I“, 1961



Coke-Bottle Design – C3

Unter Leitung des GM-Chefstylisten Bill Mitchell entwarf das Team des Designers Zora Arkus Duntov die dritte Generation Corvette, formal war sie eine „entschärfte“ Version des Showcars „Mako-Shark II“, das 1965 als Konzeptfahrzeug die Kunden heiß machte. Die „Coke-Bottle-Vette“ mit der taillierten Form einer Colaflasche wurde von September 1967 bis Oktober 1982 gebaut. Doch Bill Mitchell wollte keinen Hai auf der Straße, deshalb trug sie von 1969 bis 1976 den Schriftzug „Stingray“ auf den vorderen Kotflügeln. Die Corvette war nun größer als die beiden Vorgänger, der sogenannte „Big-Block“-Motor wurde auf 7,4 Liter aufgebohrt und hat damit den größten Hubraum der Corvette-Geschichte. Die Sicherheitsbestimmung, nach denen ein Auto einen Crash mit 6 km/h ohne Schaden überstehen musste, führten ab 1970 zur Soft-nose und 1974 zum Soft-tail mit elastischen Formelementen. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Cabrio-Hysterie 1975 die Produktion des Vollcabrios eingestellt, die offene Corvette erhielt das T-Roof mit dem Targabügel. Die dritte Generation Vette ist mit 15 Jahren Produktionszeit die am längsten gebaute Corvette-Generation.



Der vierte Streich – C4

Die vierte Ausführung der Corvette wurde erst im Frühjahr 1983 vorgestellt, die erste ausgelieferte C4 gilt daher als „Modelljahr 1984“. Sie hatte ein glattflächiges und trotzdem corvettetypisches Design, eine komplett nach vorn klappende Motorhaube und der 4-Nockenwellen-V8 rutschte noch weiter hinter die Vorderachse, was zu einem beeindruckenden Handling führte. Kaum bemerkt: an der Hinterachse wirkten Kunststoff-Blattfedern. 1986 kam dann nach über zehn Jahren Pause wieder ein offenes Convertible, 1988 wurde die erstmals so genannte C4 leicht modifiziert und bis Ende 1996 produziert. Das im Jahre 1989 vorgestellte Topmodell ZR-1 war mit seinen Top-Rundenzeiten am Nürburgring erstmals europäischen Sportwagen ebenbürtig.

General a.D. Chuck Yeager
posiert mit seinem 1986er
C4 Corvette Indy Pace Car



King-size-Vette – C5

Die fünfte Corvette kam 1997 und hatte mit 5,47 m fast Camaro-Ausmaße. Die Einführung hatte sich wegen der Neu-Konstruktion von Karosserie, Aluminium-Motor und Fahrwerk um zwei Jahre verzögert. Aber die daraus resultierenden besseren Fahrleistungen machten „the only american sportscar“ auch international zum konkurrenzfähigen Sportwagen. Man konnte, zumindest in den USA, zwischen drei verschiedenen Karosserieversionen wählen: Coupé mit herausnehmbarem Dachmittelteil, Coupé mit festem Dach und Convertible. Diese fünfte „King-Size“- Generation wurde bis Anfang 2004 gebaut.



Die kompakte, aber geräumige C6

Anfang 2005 debütierte die neue, jetzt wieder rund 90 cm kürzere, Corvette C6 erstmals auf dem Genfer Salon. Die Karosserie kam nach über 40 Jahren ohne die seit der zweiten Generation verwendeten Klappscheinwerfer. Der 5,7-Liter-V8-Motor wurde in der Basis-C6 zunächst durch eine Version mit 6,0 Liter und im Jahre 2008 durch eine Version mit 6,2 Liter Hubraum ersetzt. Auch der Innenraum wurde neu gestaltet und die Verarbeitungsqualität verbessert. Die sechste Generation gehörte ab 2006 mit der Z06 mit 7 Litern Hubraum und 376 kW (512 PS) und ab 2008 mit der ZR1 mit aufgeladenem 6,2-Liter-V8 mit 475 kW (647 PS) zur Sportwagen- oder Supersportwagen-Klasse, bis im Frühjahr 2013 die Fertigung der sechsten Corvette endete.



Spürbar aufgewertet:
das Interieur der
C6-Corvette. Das
Head-Up-Display der
C5 wurde übernom-
men und verbessert.



Muskelprotz C 7

Die nächste Corvette musste nach den Sporterefolgen der C6 noch sportlicher werden. GM lud für den Abend vor der offiziellen Eröffnung der Detroit Autoshow am 13. Januar 2013 zur Weltpremiere des C7 ein. Der gemeinsam mit Cadillac entwickelte neue LT1-Basismotor, der von GM bereits 2012 vorgestellt wurde, hatte vier Nockenwellen, 6,2 Liter Hubraum, leistete 335 kW (450 hp/455 PS) und bot ein maximales Drehmoment von 610 Newtonmetern. Der Smallblock-V8 hatte erstmals Benzindirekteinspritzung, variable Ventilsteuerung und die komplizierte Zylinderabschaltung AFM (Active Fuel Management), die bei niedriger Motorlast vier der acht Kolben leer mitlaufen lässt.



Ab durch die Mitte – die C 8

Der enorme Druck durch die Mittelmotor-Konkurrenten von Ferrari, Lamborghini, McLaren, aber auch der Mercedes GT und nicht zuletzt Porsche GT3, gab den Anstoß zur Revolution: 2020 erschien die neue Corvette erstmals mit hinter den Sitzen eingebautem Mittelmotor. Die Optik ist trotzdem corvettetypisch und die Fahrleistungen sensationell. Schock für die Konkurrenz: der Startpreis lag für die Corvette C 8 unter 100.000 Euro!
Die Evolution der Corvette zeigt, dass aus dem zarten Pflänzchen von 1953 ein bärenstarker Wettbewerber im Sportwagenmarkt geworden ist. Ob die Manager von GM, die damals gemeinsam mit Glasspar die Kunststoff-Karosserie entwickelten, weil sie sich über die Erfolgsaussichten der Corvette unsicher waren, wohl mit dem Wissen von heute anders entschieden hätten? So jedenfalls ist 70 Jahre Corvette auch die Erfolgsstory von 70 Jahre Kunststoff-Karosserie – und das wird angesichts der modernen Fertigungsmethoden wohl auch der Weg in die Zukunft sein.

Text: Johannes Hübner, Titelbild: G. Kludsky, alle anderen Fotos: General Motors

I-CLIP

THE WALLET

MODERNES DESIGN TRIFFT
AUF KLASSISCHE ELEGANZ



DER I-CLIP SONNE MOND ERDE
UND DER I-CLIP CORDOVAN

ORIGINAL RAHMEN



FEINSTES
CORDOVAN LEDER



TITAN RAHMEN



JETZT AUCH MIT
DIAMOND LIKE CARBON
TITANRAHMEN

BESUCHEN SIE UNS AUF I-CLIP.COM

UND ENTDECKEN SIE UNSERE NEUEN MODELLE



Zwischen Berg und Track 75 Jahre Porsche

Von Anfang an erprobten die Menschen das Auto am Berg, denn nirgendwo lassen sich Motor, Kühlung, Kupplung und Getriebe bergauf, und Bremsen, Fahrwerk und Lenkung bergab besser testen. Das Sportwagen in Europa erfunden wurden, mag auch damit zusammenhängen, dass die Menschen schon immer den schweren Gebirgsriegel der Alpen bezwingen wollten. Kein Wunder, dass die wichtigsten Automobilrennen sich zunächst um den Alpenpokal rankten, der Audi schon im Jahre 1911 den Titel Alpensieger einbrachte und in der Folge zu vielen Fahrzeugen führte, in deren Namen das Gebirge vorkommt – etwa Alvis Silver Eagle, Sunbeam Alpine, Austro-Daimler Alpensieger oder Alpine Renault.

Ferry Porsche kannte die Herausforderung der Alpen, war schon früh in viele Autoprojekte mit sportlichen Ambitionen eingebunden. Leichtbau, Luftkühlung, Heckmotor – Maximen, die sein Wirken prägten. Nach Stationen bei Austro Daimler, Maybach, Mercedes und Anderen entwickelte Ferry Porsche 1948 in einer Holzgarage in Kärnten den ersten Porsche-Sportwagen - es war seine 356.

Konstruktion, pragmatisch wurde dies die Typennummer des Leichtbau-Sportwagens schlechthin, von dem bis 1966 insgesamt 77.766 Fahrzeuge entstanden. Der leichte, effiziente Sportwagen, der seine Energie bestmöglich in Fahrdynamik verwandelte, zog mit den Rennbaronen von Frankenberg, von Hanstein und von Metternich zusammen mit tausenden Privatfahrern von Sieg zu Sieg, kein Rennen, bei dem es nicht zumindest den Klassensieg für Porsche gab. Vor allem, weil sie ausdauernd waren wie Terrier und leicht genug, als letzte zu bremsen. Ob in der Hitze der Carrera Panamericana oder des Flugplatzes von Sebring, ob in den Endlosschleifen von Le Mans oder der Grünen Hölle – Porsche stand für Sieg.

Der frühe 356 war ein 585 Kilogramm leichtes Alu-Fahrzeug mit getuntem 1100er-Käfer-Motor und 35 statt 25 PS.“ Daraus wurden 1300er, 1500er, der legendäre Fuhrmann-Carrera und Sonderversionen mit Mittelmotor wie der 550 oder der RS 61. Porsche bewies, dass Porsche gemäß dem Wunsch seines Schöpfers Ferry Porsche in der afrikanischen Wüste ebenso fahren kann wie auf den Straßen von New York und den Autobahnen.



Der Zeitstrahl von Porsche ist beeindruckend kraftvoll: Vier Jahre nach dem kriegsbedingten Umzug ins österreichische Gmünd entsteht dort 1948 der erste Sportwagen mit dem Namen Porsche, der 356 „Nr. 1“ Roadster. Ein Jahr später kehrt Porsche nach Stuttgart zurück und 1951 startet in Stuttgart-Zuffenhausen in einer vom Karosseriewerk Reutter (später ReCaro) angemieteten Halle die Serienproduktion des 356. Den ersten Werkseinsatz in Le Mans erlebt Firmengründer Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand

Porsche leider nicht: er stirbt im Januar 1951 mit 75 Jahren. Der Klassensieg im aerodynamisch modifizierten 356 SL Leichtbaucoupe bestätigte sein Konzept. Schon im März 1956 wird nach nur acht Jahren in Zuffenhausen der 10.000. Porsche-Sportwagen produziert und Porsche gewinnt erstmals die sizilianische Targa Florio – es fehlt an Platz und so verkauft die Firma Reutter-Karosserie ihr Werk an Porsche und begründet damit den heutigen Stammsitz in Zuffenhausen. In der Umbauphase bleibt da kein Platz für den Speedster – er wird als modifizierter Roadster fortan bei Drauz in Heilbronn gebaut.

Interessant ist das Intermezzo im Formelsport, das 1958 mit dem Sieg eines 718 RSK beim Formel-2-Rennen Coupe Internationale de Vitesse in Reims und Werksfahrer Jean Behra beginnt und 1961 mit dem vierzylindrigen Monoposto 718/2 in die Formel 1 führt, in der wenig später Dan Gurney im Achtzylinder 804 mit Ringscheibenbremse siegreich unterwegs ist. Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main präsentiert Porsche 1961 den Prototyp des neuen 901 mit luftgekühltem Sechszylinder-Boxer im Heck – 130 PS sind im Vergleich zum 34 PS des Käfers ein echtes Leistungsversprechen. Noch auf der IAA erscheinen am Porsche-Stand die Herren von Peugeot und machen deutlich, dass sie sich die 0 in

der Mitte dreistelliger Typennummern haben schützen lassen... Porsche benennt den 901 in 911 um, macht aber nachfolgend mit Siegen der Typen 904, 906 Carrera, 907 und 908 deutlich, dass die Null in der Mitte im Rennsport weiterhin den Schwaben gehört.

Die Geschichte des heute 60-jährigen 911 füllt ganze Bücher, Kürzel wie 911 ST oder 911R, 911 RS 2.7 oder Carrera 3.0 verzaubern die Fans weltweit und 1969 sichert sich Porsche mit dem unter der Regie des Familien-Ingenieurs Ferdinand Piëch entwickelten

908/02 die Markenweltmeisterschaft für Sportwagen. Im gleichen Jahr stehen 25 weiße Langheck-Prototypen am Zaun der Rennsportabteilung in Zuffenhausen und warten auf die Kommissare der FIA (damals noch CSI), um den 12-Zylinder 917 mit 4,5-Litern als Rennsportwagen absegnen zu lassen. Schon beim 1000-km-Rennen dreht der erste 917 seine vorsichtigen Proberunden und überlässt dem 908 den Sieg über die ALFA 33 und Ford GT 40 – doch schon 1970 erringen Hans Herrmann und „Dick“ Atwood mit dem rot-weißen Porsche 917 Kurzheck in Le Mans ihren historischen ersten Gesamtsieg. Zur Zeit der F-Serie des 911 mit nun 2,4-Litern Hubraum wird die Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG 1972 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Mercedes provoziert die Autowelt mit dem 350 SL und der ersten V-8 mit 200 PS in Großserie, sodass BMW mit dem 3.0 CSI kontert und Porsche ein Jahr später mit dem legendären Carrera RS 2.7 mit 210 PS die Rangordnung im Hühnerstall wieder her-

stellt. Doch damit nicht genug: auf dem Pariser Automobilsalon setzt Porsche 1974 mit dem ersten Turbo-Sportwagen die Trumpfkarte im Autoquartett für das schnellste Serienfahrzeug seiner Zeit. Doch wie sagte Ferry Porsche: kein Fortschritt im Stillstand – ab

1976 schlägt der Heckmotor-Primat mit dem Frontmotormodell 924 einen völlig neuen Kurs ein. Anatole Lapine findet eine völlig neue Form, die Techniker garnieren den weit



Porsche 356 Nr. 1 Roadster (1948)



Porsche 356/2 Gmünd Coupé (1948/1949)



Porsche 356A Speedster 1600 S



Porsche 928 S, 1986



Zum 60. Jubiläum des Porsche 911: der auf 1.963 Exemplare limitierte Porsche 911 S/T

hinten eingebauten Frontmotor mit einem Transaxle-Hinterachsgetriebe und zeigen den Kennern, was gute Achslastverteilung ist. Gleichzeitig entdecken die Journalisten rund um Weissach einen zum Kastenkombi getarnten Sportwagen, dessen dumpfer Sound sich 1977 als Klang des 4,5-Liter V-8 mit den Kennziffern 928 outet. Mit 240 PS muss er bewusst unterhalb der 300 PS des Turbo bleiben – der 928 soll eher Familien-GT sein. Seine charakteristischen Lochfelgen werden sofort Wählscheibenräder genannt, eine Bezeichnung, die die Generation Smartphone 40 Jahre später schon nicht mehr nachvollziehen kann. Doch Innovationen sind teuer – die unter der Ägide des 1972 eingesetzten Porsche-Chefs Ernst Fuhrmann entwickelten Frontmotortypen konnten die Entwicklungskosten nicht einfahren und Fuhrmann verkündete sogar das baldige Ende der Reihe 911...

Da hatte er die Rechnung ohne die Kunden gemacht, die vor allem endlich ein Vollcabrio des 911 wollten, den es seit 1963 mit Dachöffnung nur als Targa gab. Sein Nachfolger Peter Schutz strafft noch in der ersten Woche seines neuen Jobs die Zügel, lässt gleichzeitig aber den 911 mit dem ersehnten Cabrio weiter von der Leine und die Kunden danken es Porsche mit regem Bestellverhalten.

Der 928 folgt als luxuriöser Hochleistungssportwagen mit V8-Leichtmetallmotor und 1982 stellt Porsche mit dem 944 die dritte Transaxle-Baureihe vor. Endlich wird auch das 911 SC Cabriolet präsentiert, das erste komplett offene 911-Modell nach 19 Jahren. In Le Mans erreicht Porsche mit dem neuen 956 einen Dreifachsieg. Für den 911 gibt es einen Innovationsschub, auf den es 1984 mit dem Sieg des Allrad-Elfers bei der Rallye Paris-Dakar einen Vorgeschmack auf den auf der IAA 1985 gezeigten Supersportwagen 959 gibt. Auf Kundenwunsch werden von diesem High-End-911 genau 501 Exemplare gebaut, während Porsche mit dem 962 zum vierten Mal in Folge den Sieg in der Markenweltmeisterschaft erringt. Zum 25. Jubiläum des Elfers wird 1988 erstmals ein allradgetriebenes Serienmodell des 911 angeboten – dem bei Audi perfektionierten Torsen-Differential sei Dank!

Das Bekenntnis zum 911 wird auf der IAA 1989 mit dem grünen Prototypen Panamericana verstärkt, in dem der Porsche Designer Harm Lagaay neben einem Reißverschluss am Dach viele Designmerkmale späterer 911 vorwegnahm. Spätestens jetzt wurde öffentlich, dass die Aussage des ehemaligen Porsche-Vorstands Ernst Fuhrmann vom baldigen Ende des Heckmotor-Porsche ein Irrtum war. Ganz im Gegenteil, man denkt auch das Thema Mittelmotor weiter und begeistert 1993 auf der Detroit Motor Show mit dem Concept Car Boxster das Publikum so sehr, dass der Boxster drei Jahre später in Serie geht – rechtzeitig zum millionsten Porsche am 15. Juli 1996. Inzwischen hat Vorstand Wendelin Wiedeking die Marke dank geschickten Finanzmanagements zum Blue-Chip der Automarken gemacht, Porsche geht es auch wirtschaftlich besser

denn je, als am 27. März 1988 Ferry Porsche mit 88 Jahren in Zell am See das Zeitliche segnet. Neuheit folgt auf Neuheit, während der 911 in immer neuen Ausführungen den Rundenrekord am Nürburgring pulverisiert und die GT-Varianten zu wertstabilen Sammlerstücken macht. 2003 kommt mit dem ebenfalls in Leipzig gefertigten Carrera GT mit 450 kW (612 PS) der bislang stärkste Porsche-Seriensportwagen auf den Markt – mit Mittelmotor. Auch der steht nicht nur in Sammlergaragen, sondern auch im 2009 eröffneten Neubau des Porsche-Museums in Zuffenhausen, wo auch des am 5. April 2012 verstorbenen Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche gedacht wird, dem Schöpfer des 911. Der 1.000.000. Porsche 911 verlässt 2017 das Werk, als Porsche in der FIA-Langstrecken-Meisterschaft im dritten Jahr in Folge das Triplet Le-Mans-Gesamtsieg, Hersteller- und Fahrer-Weltmeisterschaft erringen kann. Da kann man verschmerzen, dass der ersehnte LeMans-Sieg zum 100-Jährigen der Strecke und zum 75. der Marke Porsche im Jahr 2023 an den ewigen Konkurrenten Ferrari ging – von diesem Spannungsfeld unter den Spitzensportlern lebt Porsche erfolgreich seit 75 Jahren.

► media.porsche.com/75-years-sportscars

Text: Johannes Hübner, Fotos: Porsche AG



Le Mans: Porsche 917 LH, 1970

SV Young- und Oldtimerversicherung

Sie lieben
Ihren Klassiker.



**Wir auch! Individuelle
Absicherung für
wertvolle Fahrzeuge.**

Sie finden uns in nahezu jeder Gemeinde
in unseren SV Generalagenturen und
Geschäftsstellen, bei unseren Partnern
in allen Sparkassen oder über unseren
Kundenservice: www.sv.de

**SV Sparkassen
Versicherung**



Best of Show

Pokale sind ein Zeichen für Qualität

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

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

Für das Jahr 2023 hat sich wieder Ole Koch, Begründer der Manufaktur „Die Blechkisten“ bereit erklärt, die besondere Trophäe anzufertigen. Hier seine Begründung: Die „Best of Show“-Trophäe ist wieder bewusst minimalistisch gehalten – den Mittelpunkt bilden die klassischen Lüftungsschlitze, wie sie bei zahlreichen Oldtimern zu finden sind. Als Verbindung hilft hier wunderbar eine Definition des Begriffs „Best of show“ steht für Souveränität und Ausgewogenheit.

Klare Linien, die auf ein Notwendiges reduziert sind. Einnehmend, dekorativ und überzeugend. Schmückend wie ein vollkommenes Gemälde – vielleicht nicht lebensnotwendig, aber unbedingt erstrebenswert! Oder in den Worten Loriots: „Ein Leben ohne Mops ist möglich, aber sinnlos!“

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

Die Trophäe sticht mit ihrer flächigen Gestaltung mit klassischen Automobil-Details ganz bewusst aus allen anderen Pokalen heraus – man darf gespannt sein, welchem Automobil die internationale Expertenjury im Jahr 2023 diesen Preis zuerkennen wird.

► www.blechkisten-manufaktur.de

Text: Johannes Hübner



Pletzsch
JUWELIER SEIT 1897

Seit



1973

RICHARD HANS BECKER
Made in Germany



Wir laden Sie herzlich ein, unseren hochwertigen Farbsteinenschmuck gemeinsam mit dem renommierten Juwelier Pletzsch, hier vertreten durch Mannheim und Karlsruhe, auf der Classic-Gala in Schwetzingen zu entdecken. Die Classic-Gala ist DIE Veranstaltung für Oldtimer-Liebhaber und bietet das perfekte Ambiente für unsere außergewöhnliche Schmuckausstellung.

Als Manufaktur aus der Edelsteinstadt Idar-Oberstein produzieren wir unseren Schmuck von A-Z in unserem Haus. Jedes Schmuckstück ist so zu 100% „Made in Germany“ und zeugt von höchster Qualität und Handwerkskunst. In Zusammenarbeit mit Juwelier Pletzsch, mit dem wir bereits seit über 10 Jahren erfolgreich zusammenarbeiten, präsentieren wir Ihnen eine beeindruckende Auswahl an exquisiten Schmuckstücken mit Edelsteinen wie zum Beispiel Rubinen, Saphiren, Smaragden, Tansaniten und Paraiba-Turmalinen.

Hochwertige Edelsteine werden immer rarer auf unserer Welt und jeder dieser Steine erzählt seine ganz eigene Geschichte. Tauchen Sie ein in die faszinierende Vielfalt, wie Sie es wahrschein-

lich kein zweites Mal erleben werden, und lassen Sie sich von unseren einzigartigen Kreationen und Farbedelsteinen verzaubern. Viele unserer Schmuckstücke sind Unikate und alle strahlen eine besondere Eleganz und Schönheit aus.

Unser erfahrenes Team berät Sie gerne und hilft Ihnen dabei, das perfekte Schmuckstück für Sie zu finden. Ob Sie auf der Suche nach einem atemberaubenden Ring, einer eleganten Halskette oder einem funkelnden Armband sind - bei uns werden Sie fündig. Unsere Schmuckstücke sind nicht nur ein Blickfang, sondern auch eine Investition in zeitlose Schönheit und Wertbeständigkeit.

Wir, das Team von Richard Hans Becker und Juwelier Pletzsch, freuen uns auf Tage voller inspirierenden Gesprächen über Schmuck, die Welt der Edelsteine und vieles mehr zwischen Oldtimern und einem Glas Champagner. Denn welcher Frau würde nicht der passende farbliche Schmuck zum Auto gefallen?

► www.pletzsch.de

► www.richard-hans-becker.de



Der Automobilclub-Partner der Classic-Gala Schwetzingen klärt auf

E-Fuels: Umweltfreundliche Alternative und Rettung des Oldtimers?

Synthetische Kraftstoffe, hergestellt durch Strom aus erneuerbaren Energien, versprechen eine umweltfreundlichere Alternative zu Benzin, Diesel oder sogar Kerosin. Sie können in herkömmlichen Verbrennungsmotoren genutzt werden und könnten damit die Rettung des Oldtimers in eine nachhaltige Zukunft bedeuten.

Was sind E-Fuels?

E-Fuels sind künstlich hergestellte Kraftstoffe. Das „E“ steht dabei für „elektrisch“ und bezieht sich auf die Produktion. Hauptzutat ist nämlich elektrische Energie, mit deren Hilfe aus Kohlenstoff und Wasser klassische Mineralölkraftstoffe chemisch nachgebaut werden. Anders als bei den sogenannten Bio-Kraftstoffen kommt der Kohlenstoff nicht aus Biomasse, also Pflanzen- oder Tierresten, sondern

in der Regel aus CO₂, das der Atmosphäre entnommen wird. Weil es sich bei E-Fuels um synthetisch „nachgebautes“ Diesel und Benzin beziehungsweise Kerosin handelt, können sie in allen Verbrennungsmotoren genutzt werden, die heute die vergleichbaren Mineralöl-Treibstoffe nutzen. Eine Umrüstung der Motoren ist in der Regel nicht nötig. Auch Transport- und Tankstelleninfrastruktur könnten einfach weiter genutzt werden.

Welche weiteren Vorteile haben E-Fuels?

E-Fuels könnten Mineralöl-Sprit im Alltag relativ reibungslos ersetzen. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren könnten über die vorhandene Tankstelleninfrastruktur mit E-Fuels versorgt werden, in der Hoffnung die deutschen, europäischen und weltweiten Klimaziele so einhalten zu können. Bestandsfahrzeuge könnten so noch jahrzehntelang umweltgerecht weiterbetrieben werden.

Wann kommen E-Fuels auf den Markt und was werden sie kosten?

Die Verfügbarkeit ist eines der großen Probleme von E-Fuels. Die synthetischen Kraftstoffe sind momentan weder in Deutschland noch anderswo in größerer Menge verfügbar. Die Produktion geht derzeit kaum über das Maß von Demonstrations- und Pilotanlagen hinaus und selbst optimistische Prognosen rechnen nicht vor 2030 mit einer nennenswerten Produktionsmenge. Außerdem ist die Produktion von E-Fuels aktuell sehr teuer, entsprechend kostspielig wäre der Kraftstoff auch an der Tankstelle.

Mit steigender Nachfrage und günstiger Entwicklung des Strompreises könnte der Preis für synthetische Kraftstoffe bis 2030 aber sinken. Schätzungen gehen aktuell von Preisen zwischen 1,50 und 10 Euro vor Energiesteuern aus. Zum Vergleich: Der Anteil der Produktionskosten am Preis eines Liters Benzin liegt bei rund 50 Cent. Viele Studien gehen daher davon aus, dass die Verbraucherpreise für E-Fuels immer deutlich über dem jeweiligen Niveau konventioneller Kraftstoffe liegen.

Hat e-fuels auch Nachteile?

Markthochlauf und mehr Nachfrage könnten die Probleme mit Verfügbarkeit und Preis schrumpfen lassen. Doch der eigentliche Knackpunkt ist ein anderer: E-Fuel-Mobilität hat einen schlechten Wirkungsgrad, der vor allem aus der energieaufwendigen Produktion resultiert. So bleibt von 1 Kilowattstunde investierter Energie nach der Produktion gerade noch einmal 0,5 bis 0,6 kWh flüssige Energie übrig. Zum Vergleich: Hätte man den Strom direkt in ein Elektroauto geladen, wären trotz Ladever-

Pro

- bilanziell klimaneutral durch Verwendung von CO₂ aus der Atmosphäre
- problemlos verwendbar mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren
- bestehende Transport- und Tankstelleninfrastruktur weiterhin nutzbar
- ökologische Alternative für Flug- und Schiffsverkehr

lusten mindestens 0,8 kWh im Akku gelandet. Weil der E-Motor außerdem effizienter mit der Energie umgeht, fällt der Gesamtvergleich am Ende sogar noch deutlicher aus. Aus 1 kWh Strom generiert das E-Mobil eine Reichweite von rund 6 Kilometern. Ein E-Fuel-Verbrenner käme mit der gleichen Menge Energie-Input nur rund 1,5 Kilometer weit. Dieser zusätzliche Strom muss auch erstmal erzeugt werden: Wo aktuell ein Windrad steht, müssten künftig vier stehen, um die zusätzliche Strommenge für E-Fuels zu generieren. Das Problem ist auch nicht ohne weiteres dadurch zu lösen, dass man Solarenergie nutzt und die Produktion in sonnenreiche Gegenden verlagert. Denn auch dort müsste im Sinne des Klimaschutzes grüner Strom erst einmal für den Eigenbedarf produziert werden – nicht für den Export nach Europa. Auch müsste direkt vor Ort eine erhebliche Menge Wasser zur Verfügung stehen, weshalb beispielsweise Solarparks in der Wüste hierfür nicht in Frage kommen.

► www.acv.de

Text: ACV, Foto: Porsche AG



Contra

- aktuell noch kaum in größeren Mengen verfügbar
- teure Produktion und somit hoher Endpreis
- schlechter Wirkungsgrad
- extrem hohe Strommenge für Massenproduktion notwendig
- hohe Standortanforderungen für Produktionsstätten



Angeboten wird ein neuwertiger Turatello F30 Transportanhänger aus Italien

Abmessungen F30

Innenmaße: 520x216x162/180 cm
 Außenmaße: 670x228x230 cm
 Zul. Gesamtgewicht: 3000kg
 Nutzlast: 1800kg

Auch möglich mit zGG, 2,6t oder 3,5t

Für nur 24.800€
 zzgl. Frachtkosten

KFZ Wensauer
 Kienoden 3
 84061 Ergoldsbach
 08771 - 1364

kfz-wensauer.de



W
 KFZ WENSAUER

RIMORCHI
TURATELLO



60 anni Lamborghini Corrida Sportiva

Was haben Ferruccio Lamborghini und David Brown von Aston Martin gemeinsam? Sie beide galten in ihren jeweiligen Ländern als Traktorenkönige und widmeten sich erst später dem Bau von Sportwagen. Bei dieser Gelegenheit gilt es, den wichtigsten Sprachfehler rund um die italienische Sportwagenmarke auszuräumen: es heißt Lamborghini, hart gesprochen, so wie es auch Karmann-Ghia heißt – und wer es nicht glaubt, dass das H nach dem Konsonanten und vor dem Vokal zur harten Aussprache führt, muss beim Italiener matschige Gnotschi, Spadschetti oder Fundschi bestellen... wohl bekomm's.

1963 beginnt die Geschichte der Sportwagen aus Sant'Agata Bolognese in der Kulturlandschaft der norditalienischen Rassesportwagen. Angeblich soll sich Ferruccio Lamborghini über Enzo Ferrari geärgert haben. Doch ob das wirklich so stimmt, ist fast egal – Tatsache ist, dass er dem Cavallino Rampante den schnaubenden Stier gegenüberstellte und eine Vielzahl seiner Automobile in der Folge nach berühmten Stierzuchten benannte. Der Prototyp seines ersten 350 GTV fand nicht unbedingt die erwartete Begeisterung und so wurde Carrozzeria Touring in Mailand beauftragt, aus dem exotischen Entwurf von Franco Scaglione einen serientauglichen GT zu machen. Folglich sah der 350 GT aus mancher Perspektive wie ein Geschwister des Aston Martin DB 4 aus. Unter der Haube aber war ein famoser Zwölfzylinder, eine Auslegung, die Lamborghini bis in die Achtzigerjahre für alle Modelle mit Ausnahme des kleinen Achtzylinders Urraco beibehielt. Während sich der 350 GT zum 400 GT weiterentwickelte, stellte Bertone dem 2 + 2 im braven Geschäftsanzug einen wilden Mittelmotor-Strassenrennwagen zur Seite, wie ihn die Welt vorher nicht gesehen hatte: unter der Bezeichnung Miura war der mittig quer eingebaute Zwölfzylinder 1966 das erste Serienauto dieser Gattung noch vor dem Ferrari BB, dem Maserati Bora und dem DeTomaso Mangusta. Marcello Gandini hatte eine Form gefunden, die mit Augenbrauen, Stierhörner-Türen, Lufteinlässen an

der Seite und mattschwarzen Lamellen über dem Motor so unverwechselbar Lamborghini war, dass die neue Marke eine eigene Nische in der Sportwagenwelt eroberte, die sie bis heute besitzt. In der Folge zündete Lamborghini ein Feuerwerk atemberaubender Neuheiten: 1968 kam der 400-GT-Nachfolger Islero mit einer völlig eigenständigen Understatement-Karosserie von Marazzi, 1969 folgte mit dem 118 Zentimeter flachen Espada der schönste Viersitzer der Welt, wiederum entworfen bei Bertone, und 1970 provozierte Lamborghini mit dem Mittelmotor-Achtzylinder Urraco im Bertone-Dress den Dino 246 von Ferrari. 1972 folgte mit dem 2+2 Sitzer Jarama wieder ein 370 PS-Kraftsportler für die Familie, bis man 1973 mit dem Countach die nächste Bombe zündete. Der heißt übrigens nicht „Kauntatsch“, sondern wird tatsächlich „Kuntaasch“ ausgesprochen, der Begriff „Donnerwetter“ auf piemontesisch... Dieses sogar nur 108 Zentimeter flache, keilförmige Extremauto aus der Feder von Marcello Gandini war ein würdiger Nachfolger des bis 1972 in verschiedenen Varianten etwa 765 Mal gebauten Miura. Von der ersten Serie des Vierliters mit dem Periskop-Dachspiegel wurden nur 158 Exemplare gebaut, ihm folgten Varianten mit aggressiverer Aerodynamik und 1982 der neue Fünfliter-V12 LP 500S, bis 1990 auch als Vierventiler. In der „kleinen Reihe“ wurde aus dem Urraco ab 1976 der Silhouette mit 300 PS und ab 1981 bis 1989 der Halb-Spider Jalpa, der trotz 3,5-Liter-V8 aber auf 250 PS gedrosselt wurde.

Für den Nachfolger des Countach machte Lamborghini einen Mutssprung zum teuflischen Diablo, der von Anfang an 1990 als 5,7-Liter V-12 mit fast 500 PS und 325 km/h Spitze angeboten wurde. Mit 2.884 Exemplaren in den elf Jahren bis 2001 geriet er zum bis dato erfolgreichsten Lamborghini und der bis 1999 präsentierte Diablo GT vermittelte eine Idee, wohin es nach nur 80 Exemplaren mit dem eigentlichen Miura-Urenkel weitergehen sollte: mit dem ab 2001 lieferbaren Murcielago transformierte man die Lamborghini-Formensprache so überzeugend ins neue Jahrtausend, dass auch der Enkel des Urraco als Gallardo V-10-Zylinder auch dank der Integration in die VW-Gruppe völlig neue Zielgruppen junger Sportfahrer anzog, die seitdem auch auf den Rennstrecken der Welt von Erfolg zu Erfolg eilen. Die Namen der modernen Lamborghini sind wie gewohnt Zungenbrecher, nicht alle haben mit Stierzüchtungen zu tun, aber die Fans können Huracan, Reventon, Aventador, Revuelto und die zahlreichen daraus abgeleiteten Sondermodelle auseinanderhalten – sie sind ein Beweis dafür, dass die Marke lebt und mit Typen wie dem Sian trotz E-Auto-Diskussion zügig das 75-jährige Jubiläum ansteuern kann.

► www.lamborghini.com/de-en

Text: Johannes Hübner
Foto Titel: Georg Kludsky
Fotos: Automobili Lamborghini S.p.A.



Spenden und Gewinnen

Gewinnen Sie mit Ihrer Spende für KinderHerz eine Klassiker-Regionaltour...

...einen halben Tag mit einem Oldtimer in Ihrer Region oder wo man sich verabredet. Termin nach Vereinbarung – Fahrzeug je nach Wunsch und Verfügbarkeit.

Mit dem Herzen handeln und kleinen Herzen helfen

8.700 Kinder kommen jedes Jahr mit einem angeborenen Herzfehler auf die Welt. Die Stiftung KinderHerz will diesen Herzkindern helfen. Wir fördern innovative Forschungsprojekte, damit das Leben dieser kleinen Herzpatienten lebenswerter wird. So unterstützt die Stiftung KinderHerz bundesweit zahlreiche hochspezialisierte Kinderherzzentren und die kleinen Herzpatienten.

Forschungsförderung in der Kinderherzmedizin

Gemeinsam mit Kliniken für herzkranken Kinder in ganz Deutschland entwickelt die Stiftung KinderHerz zunächst Förderideen und daraus wiederum nachhaltige Projekte – Projekte zum Wohle von Kindern mit Herzfehlern. Forschung ist ein kontinuierlicher Prozess. Ihre Spende hilft, die Grundvoraussetzungen für eine stabile Arbeit zu sichern. Forschungsprojekte für Herzkinder in ganz Deutschland werden durch Ihre Spende gesichert – auch in Ihrer Region.

ASC-Classic-Gala Schwetzingen fördert diese Initiative.

► www.stiftung-kinderherz.de

Unser Spendenkonto:
Deutsche Bank AG
IBAN: DE41 1007 0024 0053 1616 00
BIC: DEUTDE33HAN

Stiftung KinderHerz
Weserstr. 101
45136 Essen
0201 865 831 0

herz@stiftung-kinderherz.de

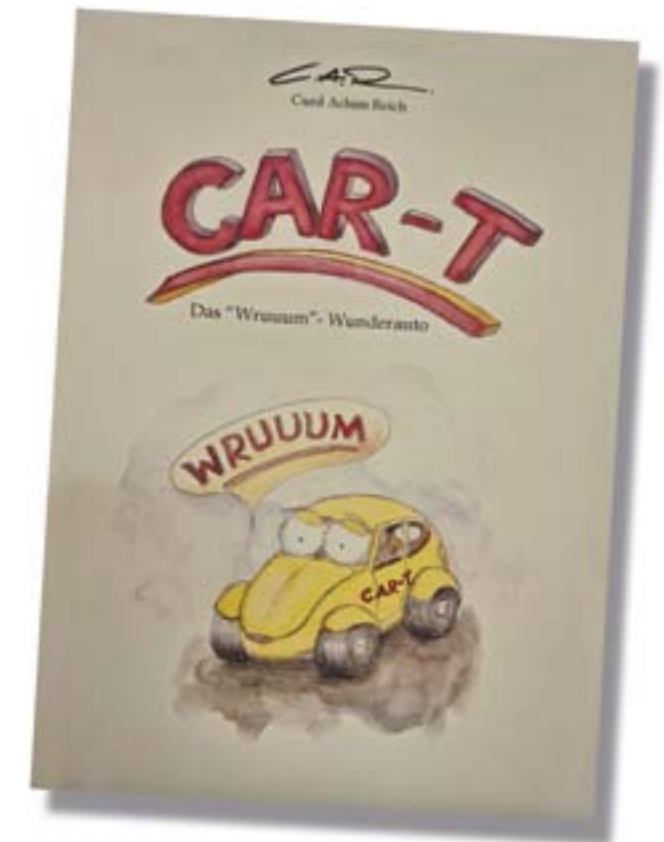
„CAR-T“ Buchvorstellung

Curd Achim Reich, Künstler und Kurator unserer Kunstausstellung hat ein Herzensprojekt, bei dem er sich als Kinderbuchautor und Illustrator vorstellt. Seine Kunstwerke signiert Reich mit „C.A.R.“ – seinen Initialen.

Durch seine Freundschaft zu Prof. Dr. Michael Commer, einem Spezialisten für Mikrobiologie, dem Thema Krebsforschung nähergekommen und durch seine Begeisterung über die Chancen der sogenannten „CAR-T“-Therapie entstand das nun vorliegende Buch, seinem Erstlingswerk als Kinderbuchautor. Doch halt, es ist eben nicht „nur“ ein Kinderbuch. Es ist auch eine Aufklärung über eine Therapieform, die einem breiten Publikum noch völlig unbekannt ist.

Die Geschichte von einem kleinen Auto, namens CAR, das zu CAR-T wird, zeigt – als liebevolle, spannende Story – den wohl hoffnungsvollsten Weg der Medizin auf, den Krebs zu besiegen! An seinem Ausstellungsort im Zentrum des Südflügels zeigt Reich seine Kunst und stellt Ihnen dort auch den kleinen Helden „CAR-T“ vor.

► www.car-arte.com



CMC Alfa-Romeo P3 (Tipo B)

bellezza che vince

CMC Alfa-Romeo P3 Nuvolari,
Gewinner GP Italien 1932, #8
Art.-Nr. M-219
In verschiedenen
Rennvarianten verfügbar.



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

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH





Objektive für höchste Ansprüche und das perfekte Automobil-Foto Werbung

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

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

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

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

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

SIGMA - Exklusivpartner aus der Fotobranche
Mehr Informationen über SIGMA bekommen Sie auf der 19. Classic-Gala Schwetzingen vom 1. - 3. September 2023 am SIGMALiner oder bei SIGMA direkt.

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



SIE WOLLEN IHR FAHRZEUG WIRKSAM VOR DIEBSTAHL SCHÜTZEN?

IHR PREISVORTEIL:
80 €

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

Jetzt bestellen auf acv.de/ortung*



ACV Aktionsangebot Fahrzeugortung

Ortungssystem Blaupunkt BPT 1500	
Listenpreis:	179,- EUR
ACV Aktionspreis:	129,- EUR

ACV Mitgliedschaft für 1 Jahr	
Tarif Komfort:	69,- EUR
Aktionstarif:	39,- EUR

Summe:	168,- EUR
---------------	------------------

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



acv
Automobil-Club
Verkehr

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



MAC Museum Art & Cars

Das MAC1 und MAC2 sind Orte, an denen einmalige Automobile, außergewöhnliche Kunst und einzigartige Architektur gemeinsam und wechselseitig wirken.

Die Bauten, selbst schon Kunstwerke, ziehen immer wieder Architekten aus aller Welt an. Im Museum präsentieren sich Oldtimer, Nobelkarosserien der 20er und 30er Jahre, Rennwagen oder Formelfahrzeuge in Wechelausstellungen auf einer Fläche von insgesamt 4.000 m². Designgeschichte und Technik stehen im Vordergrund. Dazu wird sehenswerte Kunst, z. B. der klassischen Moderne oder Pop Art, fantasievoll und experimentell gezeigt. Ein Highlight ist die Licht- und Videokunst im 18 Meter hohen Lichtdom im MAC2, die besonders auch Kinder fasziniert.

Von Pop-Art-Stars wie Andy Warhol und James-Francis Gill, Lichtkünstlern wie Laddie John Dill bis zu Berühmtheiten vom Bodensee wie Otto Dix, bietet das MAC Museum Art & Cars eine außergewöhnliche Bandbreite von spektakulären Künstlern in wechselnden Ausstellungen. Gemälde, Fotografien, Statuen und Projektionen entführen in Kunst gewordene Träume leidenschaftlicher Menschen.

Das MAC Museum Art and Cars ist ein unvergessliches Erlebnis für alle, die an Automobilen, Kunst und Kulturgeschichte interessiert sind. Es bietet eine einzigartige Möglichkeit, die Geschichte des Automobils zu erleben und zu verstehen, und es ist ein Muss für alle, die eine Passion für Autos und Technik haben.

► www.museum-art-cars.com

Text: MAC Museum Art & Cars
Fotos: Georg Kludsky

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 noch in diesem Jahr auch auf die Europäischen Straßen kommen wird.

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.



Zurück in die Zukunft – mit vielfältigen Antrieben

Die BesucherInnen der 19. ASC-Classic-Gala Schwetzingen kommen jährlich, um im Schlosspark den Zeitstrahl der Mobilitätsgeschichte zu durchwandern. Bevor Sie durch die Eingangspforten des Schlosses treten, haben sie aber bereits eine Reise in die Zukunft hinter sich, denn vor dem Schloss Schwetzingen findet zum 8. Mal die Mobilitätsausstellung ECOMobil-Gala Schwetzingen statt.

Am Samstag und Sonntag werden von 10 - 18 Uhr die große Bandbreite der Mobilität gezeigt und damit ein Ausblick in die Zukunft auf Deutschlands Straßen gegeben – eine Zukunft die noch offen ist und von jedem mit gestaltet werden kann.

Führt ein Weg an E-Fuels als klimaschonender Alternative zu Diesel/Benzin vorbei? Wird das E-Auto die Erwartungen der Regierungen erfüllen oder wird der Wasserstoff-Antrieb doch durch Fortschritte in der Forschung den Rückstand noch aufholen können? Die ECOMobil-Gala Schwetzingen stellt anhand von Exponaten und Testfahrzeugen verschiedene Mobilitätskonzepte vor und bietet damit eine Plattform für einen Dialog über die relevantesten und faszinierendsten Mobilitäts-Themen unserer Zeit.



Polestar 1 Hybrid, Foto: Volvo Car Group

E- und Hybrid-Automobile

Nach langem Zögern, auch bedingt durch fehlende Richtungsentscheidungen der Politik, hat sich die Automobilindustrie mehrheitlich auf den batterieelektrischen Antrieb als Technologie der Zukunft festgelegt. Diese Entscheidung ist nach Einschätzung von Verbänden, wie dem ACV unumkehrbar. Der konventionelle Verbrennungsmotor ist ein Auslaufmodell. Mit den kontinuierlich steigenden Zulassungszahlen so genannter BEVs (Battery Electric Vehicle) steigt aber auch der Bedarf an grüner Energie. Umso wichtiger ist es, die Infrastruktur für Wind- und Solarkraft weiter auszubauen. Denn auch Elektroautos sind nur dann bilanziell wirklich emissionsfrei unterwegs, wenn der für den Antrieb benötigte Strom aus nachhaltigen Quellen stammt.



Toyota Mirai II, Foto: Toyota Deutschland

Wasserstoff-Automobile

Europaweit werden fast 20 Prozent der CO₂-Emissionen durch den Schwerlastverkehr verursacht. Um die Klimaziele zu erreichen, muss gerade der Güterverkehr dekarbonisiert werden. Schwerlastwagen sind für batterieelektrische Antriebe aber nur bedingt geeignet. Die für den Antrieb nötigen Batterien erhöhen das Eigengewicht der Fahrzeuge und senken die Nutzlast. Zudem ist ihre Reichweite überschaubar und die Ladeinfrastruktur noch nicht für den Langstreckenbetrieb großer Flotten ausgebaut. Eine Alternative liegt im Wasserstoff. Dieser reagiert in einer Brennstoffzelle kontrolliert mit Sauerstoff und produziert elektrische Energie, die wiederum den Motor antreibt. Einzige Emission dabei: Wasserdampf. Der Tankvorgang an der Wasserstofftankstelle dauert nur wenige Minuten und ermöglicht Reichweiten von bis zu 1.000 Kilometern.

E-Fuels

Das Pariser Klimaabkommen sieht vor, bis 2050 auf allen Verkehrsträgern fossile Energie durch regenerative zu ersetzen. Das betrifft auch Schiffe und Flugzeuge. Insbesondere für diese Verkehrsmittel bietet die Entwicklung von E-Fuels Chancen. Synthetische Kraftstoffe werden per Elektrolyse auf Basis erneuerbaren Stroms hergestellt. Sie können verlustfrei transportiert und über bestehende Infrastruktur verteilt werden. Ihre Herstellung ist jedoch mit einem hohen Energiebedarf verbunden. Dennoch wäre es falsch, den Einsatz von E-Fuels für das Automobil auszuschließen. Aktuell sind allein in Deutschland fast 45 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen. E-Fuels eröffnen die Chance, den CO₂-Bedarf dieser Fahrzeuge zu reduzieren. Dabei können E-Fuels schon als Beimischung einen wichtigen Beitrag zum Klima leisten. Global betrachtet sind die Chancen noch viel größer, da in anderen Teilen der Welt noch für viele Jahre Verbrenner-Fahrzeuge fahren werden.



Haru Oni Pilotanlage, Foto: Porsche AG

Urbane Mobilität mit dem Fahrrad

Gerade in Städten bietet das Fahrrad und E-Bikes eine nachhaltige Alternative. An der Stelle, wo der Pionier Karl von Drais vor 205 Jahren nach der weltweit ersten Fahrt mit einem zweirädrigen Laufrad von Mannheim aus am Ziel ankam, präsentiert ECOMobil-Gala Schwetzingen die verschiedensten Fahrradmodelle für jeden Bedarf, vom sportlichen Mountain-Bike über E-Bikes bis hin zum Lasten-Bike.

Für die Fans der historischen Mobilität lädt ein Erlebnis-Parcours des Dt. Fahrradmuseums dazu ein, verschiedene Zweiräder und Entwicklungen aus 205 Jahren zu erleben. Text: Wolfgang Gauf & ACV Automobil-Club Verkehr e.V.




Text: Wolfgang Gauf und ACV Automobil-Club Verkehr e.V.



Carbon-Laufrad „sollso“, Foto: Olaf Tamm

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
VOLKASCHMITT GBR

seit 2012



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 (wei-

tere 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

VOLVO

JAGUAR

LAND ROVER

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





Alle Jahre wieder...

Ja, schon klar, da ist auch Weihnachten. Jedoch gibt es auch im September wunder-volle Überraschungen. Die Kunstaussstellung anlässlich der Classic-Gala findet auch in diesem Jahr wieder statt. Internationale Künstler zeigen hier erneut ihre Arbeiten zum Thema Automobil, die selbstverständlich auch zu erwerben sind. Bei keiner anderen Veranstaltung in Europa findet sich eine solch große und diverse Schau unterschiedlichster Positionen und Techniken namhafter Künstler. Allen Künstlern gemein ist die unbedingte Liebe zum – vornehmlich alten – Automobil.

Und diese Leidenschaft wird hier für Sie, liebes Publikum, erlebbar und nachspürbar. Lassen Sie sich verführen in die Einblicke von Rudi Gunkels Traumgaragen in Form von Dioramen, von den effektiv bearbeiteten Fotografien von Ex-Automobildesigner Bernd Michalak, von malerisch farbenfroh gestal-teten Bildern von Jennifer Gilhaus und dem Hyper-Realismus in den Bildern von Mauricio Franco Luque. Aus Schweden begrüßen wir wieder Mikael Lindberg, Ex-Designer bei Koenigsegg-Hypercars, der hier seine Malerei zeigt und auch Mitglied der Concours-Jury ist. Jürgen Schmitt-Lohmann zeigt seine „Gratofafie“ und erklärt Ihnen gerne, was das ist. Ulli Bennert zeigt wieder außergewöhnliche Fotografie und auch Ole Koch, der im letzten Jahr mit seinen großen Modellen nicht

nur Kinderherzen höher schlagen ließ, kommt mit seinen Werken. Ole hat auch in diesem Jahr wieder den Pokal „Best of Show“ gestaltet. Neu dabei in diesem Jahr sind Berndt Vogel mit avantgardistischen, abstrakten (Bild-)Objekten, Hendrick Schmeer der in seiner realistischen Malerei auch modernen Sportwagen seinen Tribut zollt, sowie Nicole Doth, die schon auf der Art Karlsruhe zu Gast war, zeigt uns eine Spiegelskulptur, die für Lamborghini entstand und ihre „M-Box USA“. Lassen Sie sich überraschen. Und auch ich, Curd Achim Reich, darf mich glücklich schätzen, nicht nur Kurator der Aus-stellung zu sein, sondern Ihnen auch diesmal wieder „Storytelling on Canvas“ zeigen zu dürfen.

Alle Künstler sind anwesend und stellen Ihre Werke persönlich vor. Am Samstag, dem 2. September um 15.00 Uhr findet eine Führung durch die Ausstellung statt, zu der ich Sie alle herzlich einladen darf. Ein kostenloses, kühles Getränk vorab gibt es dort auch. Es freuen sich die Künstler – und so natürlich auch ich – auf Ihren Besuch im Südflügel.

Herzlichst, Ihr

Curd Achim Reich „C.A.R.“

Text: Curd Achim Reich



ANDREAS FRAIS
DER MANN FÜR DIE DETAILS

WALDEMAR POPP
DER GESCHMACKSENTWICKLER

SNOW
DISTILLERS

EXPLORE THE FLAVOR JOURNEY

ALLES BEGANN...

... 2019 in Schwetzingen, in Waldemars Keller. Die zwei Cousins, neugierige und visionäre Köpfe, wollten unbedingt verstehen, wieso eine Spirituose brennt und die andere super smooth runtergeht wie Öl. Wenn sich ein hobby Botaniker und ein Chemie Techniker finden, entsteht ein unvergleichliches Versuchslabor. Drei Jahre später; eigenes Verfahren, über 20 Rezepte im Tresor, regnet es bereits die ersten Gold Medaillen.

DURCH HÖCHSTE QUALITÄT ZUM MAXIMALEN GESCHMACKSERLEBNIS

- **LONDON DRY**
DAS REINHEITSGEBOT
- **FEINSTE KRÄUTER**
HÖCHSTE SORGFALT & BIO QUALITÄT
- **100% NATÜRLICH**
FREI VON ZUCKER & KÜNSTLICHEN AROMEN
- **HANDWERKSKUNST**
KLEINE BATCHES / MIT LIEBE ZU JEDEM TROPFEN
- **REIFEZEIT & UNFILTRIERT**
BIS ZU 8 MONATE / PUR & REIN
- **EIGENES VERFAHREN**
NACHHALTIG & OHNE KOMPROMISSE



FEINSTE DESTILLATE FÜR BESONDERE MOMENTE

MANIMAL
SCHWETZINGEN DRY GIN



47% · 0,5L

SNOW365
SCHWETZINGEN DRY GIN



47% · 0,5L

GIN TONIC UNSERE EMPFEHLUNG

- 4cl Gin
- Eiswürfel
- mit Indian Tonic Water auffüllen
- Garnier Empfehlung **MANIMAL**:
frische Minze oder Limettenscheibe
- Garnier Empfehlung **SNOW365**:
Orangenscheibe

Wir wünschen genussvolle Momente

MAXimales Geschmackserlebnis bei miNIMALer Auslegung an Botanicals - der **MANIMAL** is born! Diese exquisite Rezeptur wurde mit höchster Sorgfalt und Liebe zum Detail, für einen einmaligen Genuss kreiert.

★★★★★ *Erhältlich seit dem 01.04.2023*

- Frisches & würziges Aromenprofil
- 3 frische Botanicals: Thai-Basilikum, Zitronengras, Ingwer + Wacholder
- Mineralisiert mit Schwarzwälder Quellwasser

Harmonie und Einzigartigkeit. Naturphänomen „**Snow-Effekt**“, erzeugt durch Sternanis und ätherische Öle, tritt beim Abkühlen des Gins, sowie beim Vermischen mit Wasser oder Tonic Water. Ein Geschmackserlebnis für das ganze Jahr.

★★★★★ *Erhältlich seit dem 05.12.2022*

- Belebendes & harmonisches Aromenprofil
- 11 Botanicals wie: Orangenschalen, Sternanis, Nelke, Fenchel, Zimt...
- Mineralisiert mit Schwarzwälder Quellwasser

BESUCHEN SIE UNS
AUF UNSERER WEBSITE
ODER SOCIAL MEDIA



WWW.SNOWO-DISTILLERS.COM
INSTAGRAM / FACEBOOK @SNOWDISTILLERS
LINKEDIN @SNOWO-DISTILLERS-GMBH

Fahrzeugkatalog Classic-Gala 2023



AC 18/95 March Tourer
GB 1937

AutoCarrier baute zunächst dreirädrige Nutzfahrzeuge, bevor man sportliche Tourenwagen entdeckte und dafür gute 6-Zylinder-Motoren 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 Kompr.



Adler Trumpf Kabriolett
D 1932

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

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



ALFA Romeo 6C 2300 MM
Touring-Coupé, I 1938

Touring in Mailand baute das MM-Chassis auf Kundenwunsch auch als 2+2-sitziges Aluminium-Coupe mit 4 Seitenfenstern. 1940 musste Touring auf Flugzeugbau umstellen, doch ab 1946 setzte man die 6C-Reihe bis 1953 fort.

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



ALFA Romeo 6C 2500 CS
Touring, I 1948

Gleich nach 1946 setzte ALFA den erfolgreichen 6-Zylinder 6C, der aus dem Jahr 1938 stammte, wieder im Motorsport ein, aber mit 2500 ccm. Diese 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 2000 Touring
Spider V-8, I 1942

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-Ltr.-V-8-Motor umgerüstet.

V-8 OHC, 5425 ccm, 280 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1990 kg, 200 km/h, 3.433 Stück von 1958 - '61.



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-'36, 6.713 Stück.



Adler Trumpf Sport
D 1932

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 2300 Convertibile
Castagna, I 1938

Carrozzeria Castagna baute ab 1906 überwiegend herrschaftliche Fahrzeuge, aber 1914 auch den ALFA-Ricotti-Tropfenwagen. Bei den ALFA 6C stand die Aerodynamik im Vordergrund, das 4-Fenster-Kabriolet nennt man auch Cabrio B..

6-Zyl. OHC mit 2330 ccm, 70 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1830 kg, Lungo, 120 km/h, Einzelstück.



ALFA 6C 2500 SS Convertibile
Pininfarina, I 1949

Der Rahmen des ALFA 6C bot den Karosserien eine ideale Basis für exklusive Sonderkarosserien, mit denen man gleichzeitig auch die Kompetenz für den Serienbau darstellen konnte - so wie Pininfarina mit diesem eleganten Cabriolet.

6-Zyl. DOHC mit 2443 ccm, 120 PS bei 4750/min, 4-Gang, 1500 kg, 155 km/h, 63 Exempl.



ALFA Romeo Sportiva 2000
Bertone, I 1954

Franco Scaglione entwarf 1954 bei Bertone den Sportiva 2000, der als Kleinserie für die 2-Liter-Sportklasse gebaut werden sollte. Das Schaustück kommt eigens aus Italien nach Schwetzingen.

R-4-Zyl., OHC 1997 ccm, 138 PS bei 6500/min, 4-Gang, 915 kg, 220 km/h, 2 Prototypen

Stiftung Kinderherz



Alfasud Vigili di Fuoco
I 1980

ALFA baute in Pomigliano del Sud bei Neapel ein neues Werk für kompakte Wagen, die ab 1972 als Alfasud angeboten wurden. Karosserie von Giugiaro, Boxermotor, Frontantrieb, 4 Türen, Sportlichkeit – Erfolgsgarantie.

R-4-Zyl. SV, 948 ccm, 44 PS bei 5300/min, 4-Gang, 664 kg, 136 km/h, 48.999 Stück bis 1961



Alpine Renault A 310 Coupé
F 1973

Auch der A310 war wieder ein extravaganter Sportgerät, anfangs mit Lichtband im Bug und 4-Zylinder im Heck, sowie Kunststoff-Karosserie. Ab 1976 folgte der 6-Zylinder, doch der A310 war nie ein Werksrenner.

R-4-OHV im Heck, 1605 ccm, 126 PS bei 5400/min, 5-Gang, 930 kg, 210 km/h, 2334 St. von 1971-'76



Alpine Renault A 310,
F 1978

Die A310 kam 1971 zunächst als 4-Zylinder, doch auch wegen Porsche ab 1975 mit dem PRV-V 6. Auch die 310 hat Kunststoff-Karosserie und war im Rallye- und Motorsport sehr erfolgreich.

V-6-OHC im Heck, 2664 ccm, 150 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1040 kg, 225 km/h, 9.276 St. von 1975 - '84



Austin Healey Sprite Mk 1
GB 1959

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

R-4-Zyl. SV, 948 ccm, 44 PS bei 5300/min, 4-Gang, 664 kg, 136 km/h, 48.999 Stück bis 1961



Austro Daimler ADR 635
Bergmeister Kab., A 1932

Bühne in Berlin baute die Kabriolett-Karosserie dieses österreichischen Luxuswagens, dessen Motor Königswelle und Doppelzündung hat. Der Motor entstand unter Mitwirkung von Ferdinand Porsche.

R-6-OHC, 3614 ccm, 120 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1915 kg, 145 km/h, ca. 50 Stück bis 1934



Bentley 3,5-Litre Sports,
GB 1935

Bentley wurde 1931 von Rolls Royce übernommen und im neuen Werk in Derby entstanden 6-Zylinder mit 3,6 und 4,25 Litern. Auf Wunsch bekam man den 3,6-Liter auch als Sports-2-Sitzer.

R-6-Zyl. OHV, 3669 ccm, 120 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1420 kg, 150 km/h, 1148 St. vom 3,6-Lit.



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-'76



Alpine Renault A 110 1300SX
F 1976

Der 1300SX ist neben dem G die stärkste 1,3-Liter, allerdings eher für den Alltagsseinsatz. Der 113 cm flache Heckmotor-Bolide braucht Köhner am Steuer.

R-4-OHV im Heck, 1289 ccm, 90 PS bei 6000/min, 4-Gang, 625 kg, 205 km/h, 2590 St. von 1969-'76



Vintage & Prestige

Alta Sports 2 Lt.
GB 1936

Die britische Marke ALTA baute Rennwagen und später 4-Zyl.-F1-Motoren für den HWM. Dieser ALTA-Rekordwagen ging 1937 nach Berlin, deshalb einziger Linkslenker 2-Liter ALTA. 4-Gang-Vorwählgetriebe.

R-4-Zyl. mit 1960 ccm, Kompr., 80 PS bei 6000/min, 4-Gang, 780 kg, 160 km/h, 1 von 5 Stück.



Auburn Speedster
2nd Generation, USA 1968

V-8-OHV, 5763 ccm, 265 PS bei 4600/min, Automatik, 1500 kg, 185 km/h, 2590 St. von 1968-'76.

V-8-OHV, 5763 ccm, 265 PS bei 4600/min, Automatik, 1500 kg, 185 km/h, 2590 Stück von 1968-'76



Vintage & Prestige

Bentley 3/8 Litre Special
GB 1925

Das Chassis eines Bentley 3-Litre von 1925 wurde in den 30ern von J.C. König mit einem 8-Liter-6-Zylinder und der Optik der LM-Wagen versehen. Ab 1983 in VSCC-Rennen, erzielte viele Rekorde, auch auf lange Distanzen.

R-6-Zyl. mit 8203 ccm, 280 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1280 kg, 170 km/h, Special von Stanley Mann



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, 4-Gang, 1820 kg, 150 km/h, 760 St. von 1952 bis '55



Bentley S 1 Saloon
GB 1955

Rolls Royce Silver Cloud und Bentley S1 erschienen 1955 gemeinsam und begeisterten die weltweite Society. Doch der distinguierte Bentley mit dem Rundkühler kam besser an: der Rolls Royce hatte 869 Kunden weniger.

R-6-Zyl., OHV, 4887 ccm, 180 PS bei 4200/min, Automatik, 1975 kg, 165 km/h, 3.107 St. bis 1959



Bentley S 1 Empress Line
GB 1057

Neben der Werksausführung des S1 konnte man immer auch Sonderkarosserien ordern. Dieser rundliche S 1 wurde von Freestone & Webb gebaut und diente der britischen Botschaft in Washington.

R-6-Zyl. m. 4.887 ccm, 168 PS bei 4250/min, 4-Gang, 1975 kg, 165 km/h, 13 Exemplare



Benz Victoria Tourer
D 1895

Dieser frühe Vierrad-Benz ist seit mehr als 50 Jahren in einer Familie und mit seinen Holzspeichenrädern, Lenkstock und Vollgummireifen überwiegend völlig unrestauriert.

1-Zylinder, ca. 1000 ccm, 2-Gang-Riemengetriebe, Oberflächenvergaser, 2,5 PS, ca. 25 km/h



Benz 8/20 PS Doppel-Phaeton
D 1913

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

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



BMW 315 Sport Roadster
D 1935

Nach dem 303 Sechszylinder kam ab 1934 der 315 als kleiner 1,5-Liter-6-Zylinder, weil 6-Zylinder chic waren. Der leichte Wendler-Roadster war mit 12 Stück selten und ist die Alltagsvariante des 315/1, dem ersten BMW-Seriensportwagen.

R-6-Zyl. OHV, 1490 ccm, 34 PS bei 4000/min, 4-Gang, 550 kg, 120 km/h, ca. 230 Exemplare bis 1936



BMW 328 Roadster
D 1939

Der BMW 328 siegte 1936 auf Anhieb mit dem Krad-Weltmeister Ernst Henne beim Eifelrennen am Nürburgring. Mehr als 350 Siege bis 1939 machen ihn bis heute zum erfolgreichsten Seriensportwagen!

6-Zylinder, 1971 ccm, 80 PS bei 4500/min, 4-Gang, 830 kg, ca. 160 km/h, 464 Exemplare



BMW 700 Cabriolet
D 1962

Die schicke Michelotti-Karosserie machte den BMW 700 mit Heckmotor zu einem echten Auto, das es auch als Coupé und mit längerem Radstand als LS gab. Das Cabriolet baute Baur in Stuttgart, das Coupé dominierte im Sport.

2-Zyl. -Boxer im Heck, 697 ccm, 40 PS bei 5700/min, 4-Gang, 680 kg, 135 km/h, 2592 Stück



BMW M 635 CSi
D 1985

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

R-6-Zylinder, DOHC, 3453 ccm, 286 PS bei 6500/min, 1500 kg, 5-Gang, 255 km/h, 5855 Stück



BMW M 3 E 30 „Cecotto“
D 1989

Nach dem Gewinn der DTM schuf BMW eine Sonderserie des M3, die nach dem Rennfahrer Johnny Cecotto, hier mit dem 2,5-L-M3-Sport-Evolution-Motor mit 238 PS. Die Laufleistung liegt bei 320.000 km!

Reihen-4-Zylinder, 2467 ccm, 238 PS bei 7000/min, 1200 kg, 5-Gang, 248 km/h, 37.396 Stück



BMW M 3 Evo2 DTM Warsteiner
D 1991

„DTM-Dienstwagen“ von Joachim Winkelhock im Warsteiner-Team, wie er von 1990 bis ‚93‘ im Einsatz war. Der 2,3-Liter-Motor leistete 320 PS, die elektron. Steuergeräte wurden vor jedem Rennen verlost..

R-4-Zyl. DOHC, 2332 ccm, 320 PS bei 8500/min, 1040 kg, 5-Gang, 260 km/h, ca. 300 Stück DTM



Borgward Isabella
Coupé-Cabriolet, D 1960

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

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



Brüsch Mopetta
D 1937

Heute würde man den Brüsch Mopetta wohl als Bobbycar mit Motor bezeichnen, den Flugzeugkonstrukteur Egon Brüsch im Joint-Venture mit Familie von Opel baute. Ein Gute-Laune-Kleinstwagen.

1-Zyl.-2-Takt, 49 ccm, 2,4 PS bei 4.000/min, Seilzugstarter, Kunststoff-Karosserie, 185 kg, 65 km/h, 14. Expl.



Bosch Classic Service

Die erste Adresse für Klassiker.

Die Bosch Classic Service Betriebe erfüllen ganz besondere Anforderungen an Ausstattung und Kompetenz für klassische Fahrzeuge. 48-mal in Deutschland, Österreich und der Schweiz, von der Ostsee bis zu den Alpen. Alle Adressen unter www.bosch-classic.com



Für Ihr Auto tun wir alles.



Bugatti Typ 44, Cabriolet Gangloff
F 1929

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

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



Bugatti Typ 57 Coupé Stelvio
F 1936

Mit dem Typ 57 überstand Bugatti 1933 bis 1940 die Weltwirtschaftskrise. Die Cabriolets waren nach den Pässen der Tour de France benannt.

Reihen-8-Zyl., 3257 ccm, 135 PS bei 3.500/min, 4-Gang, 1510 kg, 150 km/h, Unikat



Cadillac DeVille Coupé
USA 1962

DeVille wurde ab 1959 zu einer eigenen Modellreihe, die bis 2005 als zweitüriges Coupé und als viertürige Limousine Sedan DeVille angeboten wurde und meistverkauftes Luxusauto war.

V-8 OHV, 6384 ccm, 330 PS bei 4800/min, Automatik, 2050 kg, 200 km/h, 16.833 Stück 1962



Cadillac Fleetwood Series 75
USA 1969

Die Serie 75 lag unter der 90 und über 72 und 60, eine Wertskala für Insider seit den 30er Jahren. Die rechteckigen Radausschnitte mit Abdeckungen hinten gab es ab 1962. Exponat Sammlung Steim.

V-8-Zyl. OHV, 7735 ccm, 375 PS bei 4400/min, Automatic, 2650 kg, 170 km/h, 1165 Stück in 1969



Cadillac Fleetwood Formal Limousine, USA 1977

1977 kam die neue, glatte Form des Fleetwood, der oberhalb des kompakten Seville platziert war. Die Formal-Limousine war die Stretch-Version mit 30 cm längerem Radstand und Full-Options.

V-8 OHV, 6966 ccm, 182 PS bei 4800/min, Automatik, 2050 kg, 194 km/h, 1.032 Stück in 1977



Chevrolet Fleetline Aerosedan
USA 1948

Der Fleetline nahm das Fließheck des Cadillac 62 auf und war bewusst namensverwandt mit den Cadillac Fleetwood. Chevys haben zu dieser Zeit noch Reihen-Sechszylinder - ein Traumwagen!

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



Bugatti Typ 57 Coupé Coach Gangloff, F 1936

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

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



Buick Electra 225 Convertible
USA 1970

Der Buick Electra 225 war das Gegenstück von GM zum Ford Spitzenmodell Galaxie – auch als Cabriolet. Neu war die „swept-line“ an den Flanken, eine Idee von GM-Stylingchef Bill Mitchell.

V-8-Motor mit 7468 ccm, 370 PS bei 4600/min, Automatik, 2500 kg, 195 km/h, 2.100 Stück



Cadillac DeVille Convertible
USA 1965

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

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



Cadillac Eldorado Bicentennial
USA 1976

Der Bicentennial kam zum 200-jährigen Bestehen der USA und hatte den größten V-8 mit dem Oldsmobile Frontantrieb. Fisherbody mit elektrischem Verdeck und allen Extras, überwiegend weiß.

V-8-Zyl. OHV, 8200 ccm, 200 PS bei 4500/min, Automatik, 2230 kg, 194 km/h, 200 Stück in 1976



Chevrolet Stylemaster
USA 1948

Master, Fleetmaster, Stylemaster, Styleline oder Fleetline hießen die Chevrolet zwischen 1940 und '53, dann kam der BelAir. Hier sieht man viel Zubehör: den Wirbulator auf der Haube, Fensterblenden etc.

R-6-Zyl. SV, 3547 ccm, 95 PS bei 3300/min, 3-Gang, Automatik, 1472 kg, 125 km/h, 91.440 Stück in 1948



Chevrolet Corvette
USA 1954

Die Nachfrage nach Sportwagen in USA war nach 1946 riesig. Chevrolet sondierte mit dem Kunststoff-Sportwagen Corvette 1953 den Markt. Bis heute blieb es bei der GfK-Karosserie. Die C1 von Rolf Gersch hat ein Glas-Kuppeldach von Bell Helicopters.

R-6 SV, 3859 ccm, 152 PS bei 4200/min, 3-Gang, 1230 kg, 165 km/h, 3.955 Stück bis 1955



Chevrolet Corvette
USA 1958

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

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



Chevrolet Corvette C3
USA 1968

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

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



Chevrolet Corvette C4
USA 1990

Die vierte Serie der Corvette zeigte die geglätteten Linien der C3. Dank weit hinten eingebautem Motor hatte sie eine superbe Straßenlage, mit Kunststoff-Blattfeder an der Hinterachse. Ab 1988 bekam sie rechteckige Heckleuchten.

V-8 OHC, 5733 ccm, 300 PS bei 5000/min, 1520 kg, 200 km/h, ca. 150.000 Expl. aller C4-Modelle



Chevrolet Corvette C7
USA 2019

Die Final-Edition war die letzte Frontmotor-Vette vor dem Umschwung auf Mittelmotor. Das Z07-Pack enthält Karbon-Teile und -Bremsen, Competition-Sitze und Lederausstattung.

V-8-Zyl. DOHC, 6162 ccm, 466 PS bei 6000/min, 7-Gang, Automatik, 1.585 kg, 290 km/h, 500 Stück



Chevrolet Corvette 327 C2
USA 1967

Die ab 1963 gebaute Corvette mit den Klappscheinwerfern hieß erstmals Sting Ray, heute auch C 2. Designer Bill Mitchell war Hochseeeangler und gab ihr die Wellenform des Stachelrochens.

V-8-Motor mit 5358 ccm, 350 PS bei 6000/min, 4-Gang, 1.710 kg, 220 km/h, ca. 14.463 Stück



Chevrolet Corvette C3
USA 1982

Die 1967 als „Mako Shark“ präsentierte Corvette wurde ab 1968 für 15 Jahre gebaut – hier die Collectors Edition von 1982 mit Crossfire-Injection und abnehmbaren Dachhälften im T-RooF.

V-8-Motor mit 5657 ccm, 200 PS bei 4200/min, 4-Gang, Automatik, 1.450 kg, 250 km/h, 6.759 Stück



Chevrolet Corvette C6
USA 2004

Die sechste Serie hatte keine Klappscheinwerfer mehr und war wieder um fast einen Meter kürzer als die C 5 – besseres Handling und mehr Innenraum waren der Vorteil. Chevrolet setzte sie weltweit erfolgreich im Motorsport ein.

V-8-Zyl. DOHC, 5970 ccm, 400 PS bei 6000/min, 6-Gang, 1470 kg, 0-100 km/h in 3,8 Sek. 290 km/h



Chevrolet Camaro RS/SS 350 Convertible, USA 1962

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.

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

KULTWAGENHALLE

Johannes Wolf

Unsere Leistungen

- Verkauf
- Ankauf
- Verkäufe im Auftrag
- Sammlungsbetreuung

Besuchen Sie uns auch auf
Instagram @kultwagenhalle

Höpfigheimer Straße 2 · 71691 Freiberg am Neckar
Telefon: 0176 72 99 05 88 · E-mail: info@kultwagenhalle.de
www.kultwagenhalle.de





Chrysler New Yorker Convertible de Luxe, USA 1953

Der New Yorker war immer das Spitzenmodell von Chrysler gegen den Lincoln Continental, Cadillac und damals auch noch Packard. Seine Instrumente sind um den Tacho gruppiert.

V-8 OHV, 5246 ccm, 185 PS bei 4000/min, 4-Gang-Halbautomatik, 1850 kg, 165 km/h, 950 Stück



Citroen DS 23 Pallas F 1974

Letzte Ausführung der D-Serie des Designers Flaminio Bertoni, auf die mexikanische Botschaft in Spanien angemeldet, deshalb Klimaanlage. Überwiegend original, erst 45.000 km.

R-4-Zyl., 2374 ccm, 123 PS bei 5500/min, 4-Gang-Halbautomatik, 1370 kg, 190 km/h, 40.039 Stück



Covert Chainless 6,5 HP USA 1903

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

1-Zyl. SV, 928 ccm, 6,5 PS bei 1800/min, 2-Gang, 440 kg, 35 km/h, ca. 800 Exemplare



Delage D6 Torpedo Dual Cowl Phaeton, F 1929

Delage baute sportliche Spitzenautos und konkurrierte mit Hispano-Suiza, Delahaye, Rolls Royce. Dual Cows sind Cabriolets mit zwei Abteilen, dieser hat eine Karosserie von Reklus in Buenos Aires und war 2007 in Pebble Beach erfolgreich.

R-6-Zyl. OHV, 77 x 109 mm, 3045 ccm, 72 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1562 kg, 150 km/h, 22 Exemplare



DeSoto Fireflite Shopper USA 1957

Der Fireflite ist das Spitzen-Modell der 1961 aufgegebenen Chrysler-Marke der US-Oberklasse. Das Virgil Exner-Design heißt „Forward-Look“, der Shopper ist der 6-Sitzer, der Explorer-Kombi hat 9 Sitze. Eigenrest.

V-8 OHV, 5588 ccm, 295 PS bei 4600/min, Tip-Tasten-Automatik, 1900 kg, 175 km/h, nur 837 Stk. in D.



Dino 246 GTB I 1970

Mit dem 246 GT (vorher Dino 206) schuf Pininfarina 1969 die Grundlage für die kleine Mittelmotor-Baureihe von Ferrari, obwohl die Autos nur Dino hießen. Mit dem 246 GTS gab es auch eine offene Variante.

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



Citroen 2 CV AZU „Kastenente“, F 1959

Mit dem 2CV schuf Citroen den Nachfolger der Voiturettes der 1920er Jahre: extrem leicht, praktisch, solide und steuergünstig. Auch die Kastenversionen hatten die geniale Verbundfederung.

2-Zyl-Boxer mit 425 ccm, 12,5 PS bei 3.550/min, Frontantrieb, 600 kg, 90 km/h, von 1957 - '67.



Citroen Dyane 6, Camping-Truck F 1983

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

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



DeDion Tricycle F 1889

Der französische Graf DeDion war vom Auto so überzeugt, dass er sich mit dem Ing. Bouton zusammensetzte und motorisierte Fahrzeuge baute. Bereits 1904 lieferten sie 40.000 Einbaumotoren aus. Das Tricycle gewann sogar Rennen.

1-Zyl-4-Takt im Heck, 402 ccm, 3 PS bei 1700/min, 2-Gang, 180 kg, 45 km/h, ca. 600 Stück



DeLorean DMC 12 IRL 1982

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

V-6-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 ita. 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.



DKW F5-700 Cabriolet von Hornig, D 1936

Grundlage für die Erfolge von DKW waren die robusten 2-Zyl-2-Takter und der Frontantrieb, der die Autos dank großer Räder überall durchkommen ließ und man konnte sie selbst reparieren.

2-Zyl-2-Takter, 692ccm, 20 PS bei 3500/min, 3-Gang Stockschtung, 790 kg, 85 km/h, ca. 3.085 Stück



IFA F9 Kabriolimousine (EMW 309) D 1955

Der F9 mit neuem 3-Zylinder-Motor war in Zschopau bis 1939 entwickelt worden. Die DDR baute ihn als F9, in Düsseldorf hatte der F9 zunächst noch den 2-Zylinder. Eigenrestaurierung

3-Zyl-2-Takt, Frontantrieb, 896 ccm, 30 PS bei 3600/min, 4-Gang, 900 kg, 100 km/h, ca. 680 Stück



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



Ferrari 365 GT4 BB I 1973 - 1976

Der 365 GT4 BB war der erste V-12-Mittelmotor-Serienwagen nach dem 250 LM von 1963. Der so genannte Berlinetta Boxer hat eine Pininfarina-Karosserie. Diese Urversion hat sechs Rückleuchten und sechs Auspuffrohre.

V-12-zentral DOHC, 81 x 71 mm, 4390 ccm, 380 PS bei 7200/min, 5-Gang, 1120 kg, 302 km/h, 387 Expl.



FIAT 508 C Cabriolet, Carrozzeria Balbo, I 1939

Ab 1937 gab es den FIAT 508 C für die beliebte 1100 ccm-Klasse der Mille Miglia, aber auch als sportliches Mittelklasse-Cabrio wie dieses, das bei Balbo in Turin gebaut wurde. Selbst restauriert.

R-4-Zyl. OHV, 1089 ccm, 32 PS bei 4000/min, 4-Gang, 900 kg, 110 km/h, Einzelstück von 1939.



FIAT 1100 I und D 1961

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

R-4-Zyl. OHV, 1089 ccm, 43 PS bei 4800/min, 4-Gang, 880 kg, 120 km/h, 136.931 Stück bis 1961



FIAT 600 Jolly I 1978

Der stabile Plattformrahmen des FIAT 600 war auch ideal zum Bau von Strandwagen. Schon 1957 erschien der erste „Jolly“, benannt nach der Renngemeinschaft Piave Jolly Club. Die Premiere war auf der Cabrio-Insel Capri.

R-4-Zyl. OHV im Heck, 633 ccm, 22 PS bei 4600/min, 4-Gang, 565 kg, 100 km/h, ca. 800 Expl. bis 1960



DKW Sonderklasse F 91 D 1955

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

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



Facel Vega FV-2 Coupé F 1957

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

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



NSU/FIAT 508 C Balilla Kabriolett Gläser, D 1938

Dank Leiterrahmen konnten man auf den 508 viele Sonderkarosserien bauen, sowie dieses Cabriolet von Gläser in Dresden, das auf Kundenwunsch gebaut wurde. Behutsam teilerstauriert.

R-4-Zyl. OHV, 1082 ccm, 32 PS bei 4000/min, 4-Gang, 880 kg, 110 km/h, ca. 130 Exemplare



FIAT 1100 I und D 1958

Der beliebte Millecento war ab 1953 Nachfolger des 1100 E. Es gab ihn nur 4-türig, als Kombi und mit vielen Sonderkarosserien, auch als NSU-Fiat Europa und SEAT – oft auch als „Bi-Colore“ wie das gezeigte Auto.

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



FIAT 850 Limousine I 1966

Mit nur 3 cm mehr Achsstand bot der FIAT 850 dank großem Bug-Kofferraum deutlich mehr Platz als der 600 – und wurde bis zur Ablösung durch den FIAT 127 im Jahr 1971 gebaut. Originalzustand!

R-4-Zyl. mit 843 ccm, 39 PS bei 4800/min, 4-Gang, 670 kg, 120 km/h, 1.780.000 Exemplare.

**badisches
temperament.**

ell edle weine und obstbrände

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

ell



FIAT 600 Savio Jungla
I 1972

Zwischen 1965 und '74 baute Savio in Italien auf Basis des FIAT 600 mit dem Jungla einen spartanischen Jagdwagen, der sogar bei der Polizei eingesetzt wurde. Ähnlich dem Mini Moke, aber sehr selten, weil sie sehr gerostet haben.

R-4-Zyl. OHV im Heck, 767 ccm, 32 PS bei 4800/min, 4-Gang, 520 kg, 95 km/h, ca. 3.200 Expl. bis 1974



Ford T-Model Tourer 4-Sitzer
USA 1909

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

Vier-zylinder, 2848 ccm, 20 PS bei 2900/min, 2-Gang, 700 kg, 70 km/h, 3403 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's zwei ausklappbare Sitze hinten. Die Besitzerin ist auf eigener Achse angereist!

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



Ford Thunderbird
USA 1957

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

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



Ford FK 1250 Kleinbus
D 1964

Der Kleinbus ist um ein Vielfaches seltener als der beliebte VW-Samba-Bus und nach dem Brand des Teilelagers 1974 gibt's fast nur noch gebrauchte Ersatzteile – so ein schöner Transit-Bus ist eine Rarität.

4-Zyl. mit 1498 ccm, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1140 kg, 128 km/h, ca. 20.000 Stück



Ford Mustang
USA 1966

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

V-8 mit 4970 ccm, 220 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1170 kg, 200 km/h, 72.119 Stück in 1966



Fiberfab Bonito
D 1972

Er sollte so aussehen, wie ein Ford GT 40, doch seine Kunststoff-Karosserie saß auf einer VW-Käfer-Plattform. Die Karosserie entstand ab 1970 im schwäbischen Ilsfeld. Man musste den Bausatz für 4500 DM selbstzusammenbauen.

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1493 ccm, 54 PS bei 4200/min, 4-Gang, 820 kg, 145 km/h, ca. 1.000 Kits bis 1979



Ford T-Model Runabout
CAN 1925

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

R-4-Zyl., SV, 2884 ccm, 20 PS bei 1700/min, 2-Gang, 635 kg, 52 km/h, ca. 16.000 Stück in Kanada



Ford Eifel Sport Kabriolett Gläser
D 1937

Der Faszination Nürburgring entsprach das nahegelegene Ford-Werk nach dem Modell Köln mit dem leichten Eifel, der trotzdem als „deutsches Erzeugnis“ gekennzeichnet werden musste.

4-Zyl.-Motor mit 1172 ccm, 34 PS bei 4250/min, 4-Gang, 835 kg, ca. 100 km/h, ca. 100 Stück



Ford F 600 Towing Truck
USA 1959

Typisch amerikanisch hat dieser Ford F600 einen V-8-Benzinmotor. Sein Geschirr ist einer der wenigen verbliebenen Kriegs-Kranaufbauten von 1942, der 1959 auf den neuen Ford F600 gebaut wurde. Er ist der einzige in Deutschland.

V-8 OHV mit 4635 ccm, 158 PS bei 4200/min, 3-Gang, 1850 kg, 85 km/h, 3. Ford-F-Serie 1957 - '60



Ford Mustang Hardtop
USA 1965

Die drei Karosserievarianten des Mustang waren Kalkül: das Hardtop-Coupé wurde als Renntourenwagen homologiert, das Fließheck ab 1965 als GT. Anfangs war der Mustang auch als 6-Zylinder lieferbar. In Deutschland hieß er zunächst T 5.

V-8 mit 4970 ccm, 220 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1170 kg, 200 km/h, 101.459 Stück in 1965



Ford Mustang Convertible
USA 1967

Die zweite Baureihe des Mustang kam 1967, auch Wide-Bodies genannt, mit stärker betonten Sicken, tief zurückgesetzten Lampen und 2x3 Backlights. Die 67er hatten Blinker-Kontrollleuchten in der Motorhaube.

V-8 mit 4970 ccm, 220 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1170 kg, 200 km/h, 44.808 Stück in 1967

LUST AUF EINE REISE IN DIE VERGANGENHEIT?

Oldtimerbus Georges Carbon begleitet Sie auf eine Reise in die Zeit.
Ein unvergessliches Erlebnis!



Mit einer Flotte aus Fahrzeugen gebaut zwischen 1953 et 1989 (Busse und Fahrzeuge gemischt), können fast alle Wünsche erfüllt werden. Lassen Sie sich an einem der besonderen Tage in Ihrem Leben, sei es an Ihrem Hochzeitstag, einem runden Jubiläum oder für einen Ausflug von uns kutschieren. Nehmen Sie auch gerne Ihre Gäste mit an Bord. Wir verfügen über alle Mittel, unsere Kunden in der Organisation und Ausführung Ihres Ereignisses zu beraten und zufrieden zu stellen.

Bereit für eine Reise zurück in die Zeit des Rock 'n Roll, des Twists und der Petticoats?
Beauftragen Sie Oldtimerbus Georges Carbon!



Besuchen Sie unsere Webseite: www.oldtimerbus.lu



Informations :
oldtimer@carbon.lu
+352 661 179 900




Ford Mustang Boss 302 Fastback
USA 1970

Die dritte Baureihe mit dem von Larry Shinoda vertieften Design sah muskulös aus und hatte als Version 302 bis zu 300 PS. Penibel restaurierte Rarität mit lückenloser Geschichte. Best in Europe?

V-8 OHV mit 4942 ccm, 294 PS bei 5800/min, 3-speed-Autom., 1464 kg, 214 km/h, 7013 Stk. in 1970


GMC Truck
USA 1948

Nur in den USA konnte der Mini-Truck oder auch Pick-up entstehen, weil dort das Straßennetz vieler Farmen länger als 100 Meilen ist – die Laster müssen auch schnell zum Einsatzort kommen. GMC ist General Motors Nutzfahrzeug-Marke.

R-6-Zyl. mit 3547ccm, 92 PS bei 3400/min, 3-Gang, 1350 kg, 125 km/h, ca. 80.000 Stück.


Gutbrod Sport Roadster
Karosserie Wendler, D 1951

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

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


Gutbrod Superior
D 1952

Der Gutbrod Superior ist quasi ein deutscher Topolino, formal als Cabriocoupé im Jahre 1950 geradezu revolutionär. Trotzdem war's kein Verkaufserfolg, weil er auch kaum weniger als ein 5-sitziger VW Käfer kostete.

2-Zyl.-2-Takt mit 593 ccm, 22 PS bei 4.000/min, 680 kg, 100 km/h, 6860 Stk. von 1950 '54


Hanomag 1.3-Liter Typ 13
D 1939

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

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


Horch 8 Typ 350
D 1929

Die Karosseriefirma Hornig in Meerane nahe Zwickau baute diesen einmaligen „Flanierwagen“ für von Hindenburg. Die Serie 8 debütierte 1927 mit dem 305, ergänzt durch den 350, den 375 und 400 in 1930.

R-8-Zyl. mit 3974 ccm, 80 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2200 kg, 110 km/h, Einzelstück


Ford Thunderbird
USA 1973

Der Thunderbird war der sportliche Familienwagen von Ford mit Opera-Windows, Kurvenlicht, Tempomat und automat. Abblendlicht. Er wurde mit nur 43.000 mls in Dallas gekauft.

V-8 OHV mit 7563 ccm, 211 PS bei 4400/min, 3-speed-Automatik, 2256 kg, 205 km/h, 87.269 Stk. in 1973


Grade F-2 Renwagen
D 1921

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

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


Gutbrod Superior Kombi
D 1952

Neben dem Gutbrod Superior Cabriocoupé gab es auch einen Kombi, gebaut bei Westfalia, der mit 5.995 DM fast 1.400 DM mehr als ein Käfer kostete, der damals noch 2 PS weniger hatte. Also blieb der Kombi ein Exot.

2-Zyl.-2-Takt mit 658 ccm, 26 PS bei 4.300/min, 765 kg, 100 km/h, 866 Stück von 1950 '54


Hanomag 10 PS „Kommißbrot“
D 1922

Der Hanomag Kleinwagen war 1922 eine Sensation, denn er hatte die erste Pontonkarosserie, nur links eine Tür, nur eine Bremse, eine Lampe, Kettenantrieb zur Hinterachse, aber er verkaufte sich gut.

1-Zyl.-mit 499 ccm im Heck, 10 PS bei 2500/min, 3-Gang, 370 kg, 65 km/h, ca. 8.000 Stück bis 1931


Healey Silverstone E
GB 1950

Bevor der Rennfahrer Donald Healey bei Austin ein Joint Venture vorschlug, war er ab 1946 vor allem mit seinem Silverstone im Sport erfolgreich, weil der Motor mittig und Gewicht und Schwerpunkt niedrig waren.

4-Zyl. mit 2443 ccm, 106 PS bei 4500/min, 4-Gang, 960 kg, 175 km/h, 105 Stück bis 1954


Horch 470
D 1932

Als Spitzenmodell der 400er-Reihe mit dem Reihen-Acht-Zylinder gab es den 470 ausschließlich als Cabriolet, meist gebaut in Zwickau, aber auch mit Gläser-Aufbau.

R-8-Zyl. mit 4486 ccm, 90 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2200 kg, 110 km/h, ca. 100 Stück


Hudson Terraplane Convertible Coupé, USA 1936

Terraplane suggerierte ab 1933 fliegendes Fahren auf der Erde und tatsächlich war der Special-Six einer der schnellsten seiner Zeit. Re-Import aus Dänemark.

R-8-Zyl. mit 3740 ccm, 101 PS bei 3500/min, 3-Gang, 1250 kg, 125 km/h, nur 125 Stück


Jaguar XK 140 DHC
GB 1954

Der XK 140 kam 1955 als Nachfolger des XK 120, hatte einen anderen Kühlergrill und solide Stoßstangen, aber die gleiche Technik wie sein Vorgänger mit mehr Leistung. Es gab ihn auch mit Automatik.

6-Zyl. DOHC, 3442 ccm, 190 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1345 kg, 210 km/h, 2740 Stk. von 1955-1957


Kaiser Darrin Roadster
USA 1954

Mit dem Darrin probierte Kaiser ab 1952 erstmals die Kunststoffkarosserie aus und der lange 2-Sitzer erhielt Schiebetüren. die im Vorderkotflügel verschwanden. Sein Retro-Design war leider nicht sehr beliebt.

6-Zyl. L-Head, 3706ccm, 118 PS bei 3650/min, 3-Gang, 930 kg, 160 km/h, 1954 = 435 Stück


Lamborghini 350 GT Touring
I 1964

Aus dem 350 GTV von Bruno Scaglione entstand bei Touring in Mailand der 350 GT mit dem berühmten 3,5-Liter-V12-Motor. Hier ist der erste für Ferruccio Lamborghini persönlich.

V-12 DOHC mit 3463 ccm, 270 PS bei 6500/min, 5-Gang, 1210 kg, 260 km/h, gebaut 141 Stück


Lamborghini Espada S 1
I 1969

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

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


Lamborghini Urraco P300
I 1974

Der Urraco von 1970 war Lamborghinis Mittelmotor-Pendant zum Dino 246 GT und Porsche 911, entworfen von Marcello Gandini bei Bertone – der P300 war mit 260 km/h schneller als andere.

V-8 DOHC, 2463 ccm, 220 PS bei 7500/min, 5-Gang, 1300 kg, 240 km/h, 205 Stück 1974 bis 1976


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.

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


Jaguar E-Type S 2 Roadster
GB 1970

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

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


Lagonda 2,6 Litre DHC
GB 1962

Der 3-Litre folgte auf den 2,5 und hatte eine „Gotik-Flügelbogen“-Form ohne Trittbretter. Er wurde bei Tickford in Handarbeit in nur kleiner Stückzahl gefertigt. Es gab ihn auch mit Vorwahlgetriebe. Perfekte Restaurierung.

R-6-Zyl. DOHC, 2580 ccm, 106 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1500 kg, 160 km/h, 111 Expl. v. 1948 '52


Lamborghini 400 GT Touring
I 1967

Der 4-Liter V12 des kurz danach eingeführten Miura sorgte für einen Sprung um 50 PS, äußerlich erkennt man den 400 GT an den Doppelscheinwerfern, den 2+2-Sitzen und anderem Heckfenster.

V-12 DOHC mit 3929 ccm, 320 PS bei 6500/min, 5-Gang, 1380 kg, 250 km/h, gebaut 224 Stück


Lamborghini Urraco P 250S Bertone, 1970

Der Mittelmotor-Typ Urraco trat gegen den Dino 246 GT und den Porsche 911 an und zwang Ferrari, 1973 den Dino 308 GT zu bringen. Ab 1974 gab's den Urraco P300, der aber nur 250 PS hatte. Aus dem Urraco wurden Silhouette und Jalpa.

V-8-Motor mittig, 2463 ccm, 260 PS bei 6500/min, 5-Gang, 1370 kg, 232 km/h, 522 Stück bis 1975



Dichtungen in allen Bauformen und Werkstoffen individuell für Ihre Anwendung

elapuls GmbH
Carl-Zeiss-Straße 3 - 3/1
71229 Leonberg
Telefon 071 52-92 637-0
www.normdichtungen.de
info@normdichtungen.de



Lamborghini Countach LP 400 I
1975

Dieser Keil wird „Kuntaatsch“ ausgesprochen, ein piemontesischer Ausdruck absoluten Erstaunens, also kein Sternnamen für den 4-Liter- Mittelmotor von Bertone mit Periskopspiegel im Dach.

V-12 DOHC mit 3929 ccm, 410 PS bei 8000/min, 5-Gang, 1200 kg, 300 km/h, gebaut 158 Stück



Lamborghini Countach LP 00S I
1977

Der Countach LP 400S bot ab 1977 dank besserer Aerodynamik mit Heckflügel mehr Stabilität bei High Speed, der Dachspiegel entfiel und die Luftkästen hinten wurden größer.

V-12 DOHC, 3929 ccm, 354 PS bei 8000/min, 5-Gang, 1440 kg, 305 km/h, 156 Exemplare



Lamborghini Countach LP 400 S-II I
1981

Die aerodynamischen Mängel wurden mit dem Low-Body LP 400 S der 2. Serie behoben, ohne Heckflügel. Das LP steht für den längs eingebauten V12 im Heck, von allen LP 400 gab es 237 Stück.

V-12 DOHC mit 3929 ccm, 355 PS bei 7500/min, 5-Gang, 1450 kg, 250 km/h, gebaut 105 Stück



Lamborghini Huracan Evo Spyder RWD, I
2020

Der Huracan, ab 2014 Nachfolger des Gallardo V-10, wird auch in der Evo-Stufe als Roadster angeboten, der statt Allrad- nur Heckantrieb hat – ein Auto für Könner, Design Filippo Perini.

V-10 DOHC mit 4961 ccm, 610 PS bei 8250/min, 7-Gang, 1590 kg, 0-100 km/ in 2,9 s, 325 km/h.



Land Rover S1 80
GB 1949

Der Land Rover war wie der Uni-MoG zunächst für die Bauern, bis 1956 nur mit kurzem Radstand von 88 Zoll – seine Kurzbezeichnung. Die längere Version mit zunächst 107 Zoll gab es ab 1956. Beide Versionen wurden Safari-Autos.

4-Zyl. mit 1595 ccm, 51 PS bei 4000/min, 4+4-Gang, 1200 kg, 90 km/h, 1948-1952



Land Rover 88 RAC-Patrol
GB 1948

„Der Landy“ war auch Einsatzfahrzeug für alle denkbaren Organisationen und der RAC setzte ihn mit kurzem Radstand in den unwegsamen Gebieten von Schottland und im ländlichen Raum ein.

4-Zyl. mit 2286 ccm, 66 PS bei 4000/min, 4+4-Gang, 1230 kg, 105 km/h, auch als 107



Land Rover 109 Jagdwagen
GB und D 1979

Ab 1979 baute Rometsch in West-Berlin einen LandRover 109 für Erich Honecker zum Jagdwagen mit Rolldach, Seilwinde, Gewehraufhängen, Scheinwerfern und Klappscheibe um – der „Fund des Jahres 2022“ ist erhalten geblieben.

4-Zyl. mit 2628 ccm, 86 PS bei 4250/min, 4+4-Gang, 1800 kg, 100 km/h, Einzelstück



Land Rover Defender 110 Heritage
GB 2015

Land Rover wurde vor 75 Jahren gegründet um den Farmern einen Allrad-Kleinlastwagen zu geben. Eher Safari- als Militärfahrzeug, seine glatten Alu-Bleche machten ihn weltweit überall reparabel. Der 110 ist „der Lange“.

4-Zyl.-Diesel, 2198 ccm, 122 PS bei 3500/min, 5-Gang, 2105 kg, 145 km/h, Station Wagon



Land Rover 90 TD4 Soft Top
GB 2013

2 Zoll mehr machten aus dem kurzen 88 den 90, hier mit Matzker-Umbauten, Spurverbreiterung, Stabis, Tieferlegung, Persenning und Lederlenkrad. Autohaus Hedtke, Weiterstadt.

R-4-Zyl. Diesel, 2198 ccm, 122 PS bei 3500/min, 5-Gang, 1745 kg, 145 km/h, Sondermodell



Lancia B20S Aurelia Coupé I
1955

Die legendäre Aurelia ist wie Flavia, Appia und Flaminia nach einer Römerstraße benannt und mit ihrer Pontonform ihrer Zeit voraus. Das Getriebe ist an der Hinterachse, der Motor ein V-6-Zylinder.

V-6-Motor mit 2451 ccm, 118 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1100 kg, 185 km/h, 2.402 Stück bis 1955



Lancia Appia Zagato I
1962

Die Lancia Appia waren höchst moderne Mittelklassewagen, deren VR-4-Motor lauffähig und stark war. Das Alu-Coupé von Zagato wog nur 790 kg, das Chassis war kürzer als das des GTE, Design von Ercole Spada.

VR-4 Zyl. mit 1090 ccm, 60 PS bei 5400/min, 4-Gang, 790 kg, 160 km/h, ca. 200 Stk. bis 1963



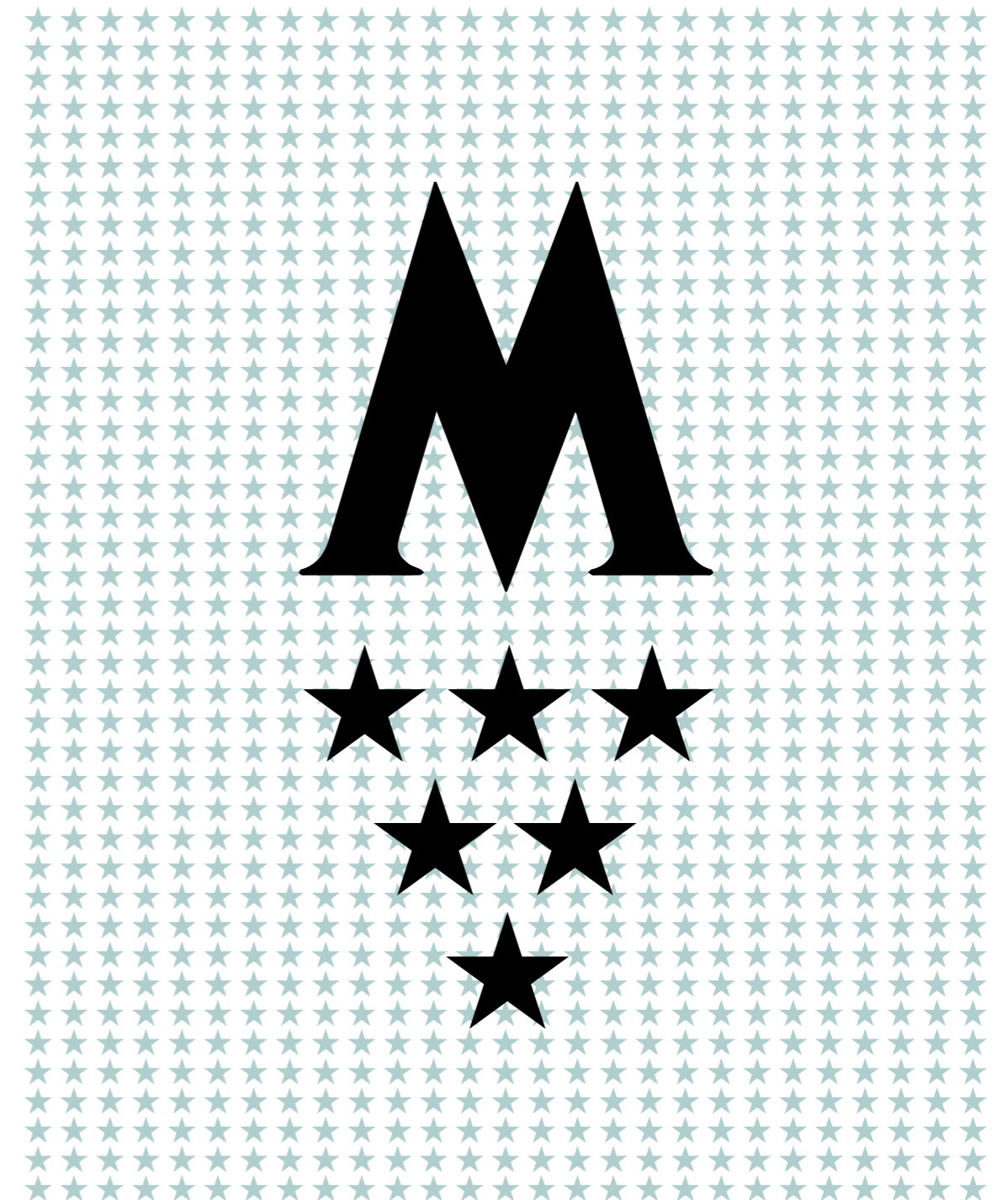
Lancia Flaminia Coupé Pininfarina, I
1963

Die 1957 erschienene Flaminia war das Spitzenmodell. Neben Coupés von Pininfarina und Touring gab es auch eine Leichtbau-Ausführung von Zagato, die in 4 Serien bis 1967 gebaut wurde.

V-6-Zyl. Alu OHV, 2458 ccm, 119 PS bei 5100/min, 4-Gang, 1440 kg, 158 km/h, 3.191 Stk. von 1959 -'62

SEKTPARTNER DES GALA-ABENDS

MOTZENBÄCKER



SEKT ★ WEIN

BY MARIE MENGER-KRUG

Vinothek & Events bis 130 Personen

Platz 1 für Rieslingsekt im 11. Focus-Weintest: Riesling Brut

Villa im Paradies, 67146 Deidesheim, Weinstraße 80, Tel.: +49 (0) 6326-6040



Lea Francis 2,5 Sports
GB 1952

Die kleine Marke Lea Francis existierte von 1904 bis 1953 und baute insgesamt ca. 9000 Autos. Der Sports erschien 1946 als 1800, ab 1950 mit 2,5-Litern und leicht geänderter Karosserie.

R-4-OHC mit 2496 ccm, 101 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1090 kg, 160 km/h, 77 Stk. von 1950 bis 1953



Locomobile Steamer
USA 1901

In der Frühzeit des Automobils war der Antrieb unentschieden, es gab keine Tankstellen und Dampf und Strom waren Alternativen. Das Locomobile hatte eine Reichweite von ca. 50 km. Es sind mehr als 10.000 Stück hergestellt worden.

1-Zylinder-Dampfmotor, Röhrenkessel, Benzinfeuerung, ca. 8 PS bei 400/min, 2-Gang, 600 kg, 45 km/h



Lotus Esprit S1 und 3 2.2
GB 1978 und 1981

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

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



Maserati 250 F Aerodinamica
I 1955

In der F-1-Saison 1955 waren Vollverkleidungen erlaubt und Mercedes brachte den W 196 Stromlinien, Maserati den verkleideten 250 F, der u.a. von Behra und Schell gefahren wurde.

6-Zylinder DOHC, Doppelzündung, 2493 ccm, 270 PS bei 8000/min, 630 kg, 5-Gang, 300 km/h, Einzelstck.



Maxwell M25 Tourer
USA 1915

Maxwell-Fahrzeuge wurden von 1904 bis '25 in Detroit gebaut, 1916 wurden 69.000 Exemplare hergestellt, 1917 baute man den 100.000sten Maxwell, doch 1926 wurde die Firma ein Teil der neuen Marke Chrysler.

R-4-Zyl., SV mit 3200 ccm, 21 PS bei 1800/min, 4-Gang, 820 kg, 70 km/h, ca. 2.000 Exemplare



Maybach 12 DS 8 Zeppelin Limousinen Coupé, D 1932

Der Zeppelin war das Spitzenmodell von Maybach – hier als Limousinen-Coupé mit Faltdach von Spohn in Ravensburg, auf kurzem Radstand der einzige Zeppelin dieser Art.

V-12-Zyl., OHV mit 7922 ccm, 200 PS bei 3200/min, 2x4-Gang, 4200 kg, 1480 km/h, 120 Stück



Lincoln Premiere Hardtop Coupé
USA 1957

Lincoln stellte als Spitzenmarke von Ford auf Jahrzehnte die Präsidenten-Wagen, das Premiere Coupe war 1957 das teuerste US-Auto. Bi-color-Lack und Interieur, Ablendautomatik, Sendersuchlauf mit Fußpedal – alle Extras.

V-8-Zyl. mit 6030 ccm, 300 PS bei 4600/min, Automatik, 2150 kg, 200 km/h, 15.185 Stück in 1957



Lotus 11
GB 1957

Solche Renn-Lotus waren für den Straßenverkehr zugelassen, aber auch die 1100er-Klasse im Clubsport. Er rannte lange in GB und USA, bis er 1986 nach Schweden kam. Polierte Alu-Karosserie von Williams & Pritchard.

R-4-Zyl. OHC, 1098 ccm, 84 PS bei 6800/min, 4-Gang, 400 kg, 200 km/h, 149 St. Mk1 von 1956 bis 1960



Maier Leichtbau
I 1935

Kleinwagen von Fr.-Eugen Maier, Berlin, DKW-Heckmotor, später VW, mit höhenverstellbarem Fahrersitz, mitlenkendem Scheinwerfer, höhenverstellbarem Fahrwerk, selbsttragendem Wagenkasten. Gerettet von Jörg Jansen, Erkelenz.

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



Maserati Quattroporte III
I 1980

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

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



Maybach W6 DSG Cabriolet Spohn
D 1932

Der 7-Liter des W 6 war als 6-Zylinder mit 168 mm Hub ein drehmomentstarker Langhuber. Das DSG steht für Doppel-Schnellgang-Getriebe – es existieren nur noch 2 Fahrzeuge mit jeweils verschiedenen Karosserien.

R-6-Zyl., OHV mit 6995 ccm, 120 PS bei 2800/min, 4-Gang, 3300 kg, 130 km/h, ca. 60 Exemplare



Melkus RS 1000
DDR 1986

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

3-Zyl.-2-Takt mit 993 ccm, 75 PS bei 5000/min, 5-Gang, 700 kg, 165 km/h, 101 Stück bis 1975



Mercedes 8/38 Stuttgart 260
D 1928

Der Stuttgart betonte den Produktionsort bei Daimler und war als 200, 230 und 260 als Limousine und Cabriolet lieferbar. Er hatte Artilleriefelgen aus Gussstahl und Autovac-Benzinpumpe.

R-8-Zyl. OHV, 2795 ccm, 45 PS bei 38600/min, 4-Gang, 1295 kg, 85 km/h, 1.400 Stück bis 1932



Mercedes 500 K Cabriolet C Windowers, D 1935

Dieses opulente Cabriolet wurde von Windowers für den Direktor der Ritz-Hotels in London gebaut. Der Kompressor wird beim Gasgeben zugeschaltet, die Höchstgeschwindigkeit seinerzeit sensationell. Leihgabe: Sammlung Steim

R-8-Zyl. mit 5.018 ccm, 160 PS bei 3400/min, 4-Gang, 2500 kg, 160 km/h, 3 Exemplare Windowers



Mercedes 500 Nürburg Pullman
D 1936

Neben der 770 Staatskarosse war der 500 Nürburg der wichtigste Repräsentationswagen von Mercedes. Der Name kam von den Erfolgen auf dem 1927 eröffneten Nürburgring. Dem Nürburg 460 folgte 1931 der 500 N mit neuer Karosserie.

R-8-Zyl. mit 4982 ccm, 110 PS bei 3400/min, 4-Gang, 1500 kg, 125 km/h, 3.842 Stück Serie K und N



Mercedes 300a Limousine
D 1953

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

6-Zylinder mit 2996 ccm, 120 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1780 kg, 160 km/h, 6.214 Stück bis 1955



Mercedes 300b Cabriolet D
D 1954

Viertürige Cabriolets sind ein Relikt der 30er Jahre, aber als Repräsentationswagen waren sie weiterhin wichtig. Dies ist der erste offene 300b, mit Rechtslenkung, weil er nach Bangkok geliefert wurde.

6-Zylinder mit 2996 ccm, 125 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1830 kg, 163 km/h, nur 146 Exemplare



Mercedes 190 SL Roadster,
D 1955

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

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



Mercedes 290 Roadster Amilcar
D / F 1933

Der Mercedes 290 war als Nachfolger des Mannheim ein Star der 30er Jahre. Auf Sonderwunsch entstand in Frankreich bei Amilcar dieser zweiseitige Roadster als Einzelstück. Sammlung Steim.

R-6-Zyl., SV, 2.867 ccm, 64 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1600 kg, 130 km/h, 3.566 Stück von 1933-'37



Mercedes 290 B Spezialroadster
USA 1930

Die kürzere Version des 290er-Chassis war ideal für einen Roadster mit leichtem Wurfverdeck mit Windblende über der Frontscheibe. Prinz Albrecht von Bayern ließ ihn zum Roadster à la 540 K umbauen.

R-6-Zyl., SV, 2.867 ccm, 68 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1500 kg, 130 km/h, 3.566 St. 290 von 1933-'37



Mercedes 170 V OT
D 1937

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

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



Mercedes 300 S Cabriolet
D 1953

300 S Cabriolet mit versenkbarem Verdeck mit Heckauflage und deshalb größerem Kofferraum als der Roadster. Sein Motor ist Basis des 300 SL. Erster Mercedes mit Blinkern.

6-Zylinder mit 2996 ccm, 150 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1760 kg, 175 km/h, 203 Exemplare



Mercedes 180 a Limousine
D 1954

Der so genannte Ponton-Mercedes war vor 70 Jahren eine Sensation. Die ersten hatten keine Dreiecksfenster, den Schmal Kühler und Raddeckel mit kleinem Stern, statt Holz gab es im Innern den Kunststoff Bakelit.

R-4-Zyl. OHV mit 1767 ccm, 52 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1210 kg, 126 km/h, 52.186 Stk. von 1953-'57



Mercedes 220 S Limousine
D 1956

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

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



Mercedes 300 SLS Porter
D 1956

Der amerikanische Rennfahrer Chuck Porter ließ 1956 auf Basis eines Unfall-300-SL seinen 300 SLS mit Alukarosserie aufbauen und war damit sehr erfolgreich. Dank Kompressor leistet der Motor 300 PS.

6-Zyl. OHC mit 2996 ccm, 300 PS bei 6000/min, 4-Gang, 960 kg, 245 km/h, Einzelstück



Mercedes 300 SL Coupé
D 1956

Schon vor Serienbeginn gewann der 300 SL Typ W 198 schon viele Rennen, sein Gitterrahmen machte die Flügeltüren notwendig. Er ist DER Supersportwagen der 50er Jahre.

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



Mercedes 300 SL Roadster
D 1957

Der 300 SL Roadster wurde nach Änderung des Gitterrohrrahmens ab 1957 gebaut und löste den Flügeltürer ab. Er hatte erstmals ovale Scheinwerfer, technisch entsprach er dem Coupé.

R-6-Zyl. OHC, 2996 ccm, 215 PS bei 6100/min, 4-Gang, 1280 kg, 225 km/h, 1858 Stück bis 1963



Mercedes 220 S mit Wohnwagen Berger R4, D 1958 und 1952

Der Ponton Mercedes 220 S von 1958 zieht mit seinen 106 PS einen Berger R4 mit Holzausstattung des Jahres 1952, der als Inbegriff des Camping- Luxus galt.

Sperrholzwohngewagen mit Alu-Beplankung, Vollholz-Innenausstattung. Gaslicht und -heizung, Kühlschrank



Mercedes 220 S Cabriolet
D 1957

Die selbsttragende Karosserie des 220 S mit seiner Ponton-Form, ist von Hand gearbeitet und deshalb sehr schwer zu restaurieren. Das Cabrio kostete fast das Vierfache eines VW-Käfer, deshalb selten.

6-Zylinder mit 2195 ccm, 106 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1390 kg, 160 km/h, 1.112 Stück bis 1960



Mercedes 180 C Limousine
D 1961

Die letzte Baureihe des Mercedes 180 nennt man „Breitkühler“. 180 und 190 sind von außen nahezu identisch, haben beide auch die dickeren Stoßstangen. Die Plattform dient auch dem 190 SL.

R-4-Zyl. OHV mit 1897 ccm, 80 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1210 kg, 136 km/h, 9.820 Stück 1960-1961



Mercedes 220 SE Coupé W 111
D 1963

Die von Paul Bracq entworfene Baureihe 111 ohne die „Peilkanten“ ist zeitlos elegant und wurde als 220-, 250- und 300 SE gebaut, der Luftfederung und allen Luxus hatte.

6-Zyl. OHC mit 2195 ccm, 120 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1420 kg, 175 km/h, 14.173 Stück bis 1966



Mercedes 600 Pullman
D 1964

Ein Auto wie den Mercedes 600 hatte es zuvor noch nie gegeben: mit um 70 cm verlängertem Radstand und 6,24 m Länge war der Pullman der Größte. Es gab 4- und 6-Türer und auch 59 Landaulets mit hinterem Cabriovertdeck.

V-8-Zyl. mit 6332 ccm, 250 PS bei 4800/min, Automatik, 2710 kg, 210 km/h, 429 Exemplare bis 1981



Mercedes 220 W 115/8
D 1970

Die Baureihe W 115 gehört als Nachfolger der Heckflosse zu den Meisterwerken des Chefstilisten Paul Bracq, der Stilelemente des 600 in eine kompakte Limousine ohne modische Details fasste.

R-4-Zyl. OHC, 2197 ccm, 105 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1350 kg, 163 km/h, 128.398 Exemplare



Mercedes 280 SE 3.5 Coupé W 111, D 1971

Dies war der erste Mercedes-V-8 mit 200 PS. BMW reagierte mit dem 3.0 CSI und Porsche mit dem Carrera RS. 129.000 km, 3 Halter, moosgrün, Interieur unberührt, Verkauf: Herz Classic Mobile.

V-8-Zyl. OHC mit 3499 ccm, 200 PS bei 5800/min, Automatik, 1570 kg, 210 km/h, 4.502 Stk. 1969 bis 1971



Mercedes 230 C
D 1978

Das Coupé der Serie 123 kam nach der Ölkrise, als es kein Coupé zur S-Klasse W 116 gab. Wer keinen SLC wollte, wählte das kleine Coupé, dank Zubehörliste zum Oberklasse-Benz aufwertbar. Für USA gab es spezielle Stoßfänger.

R-4-Zyl., OHC, 2307 ccm, 109 PS bei 4800/min, Automatik, 1375 kg, 170 km/h, 18.675 Stück bis 1980



Mercedes 450 SLC R 107 C
D 1978

1970 baute Mercedes kein S-Klasse-Coupé, sondern verlängerte den neuen Roadster R 107 um rund 30 cm, um daraus einen Familien-GT zu machen. Sport-Chef Erich Waxenberger baute daraus den erfolgreichen Rallye-WM-Wagen.

V8-Zyl. OHC mit 4520 ccm, 217 PS bei 5000/min, Automatik, 1680 kg, 217 km/h, 31.739 Stück bis 1980



Mercedes 500 SEC Coupé
D 1982

Das W-126-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 mit 4973 ccm, 231 PS bei 4750/min, Automatik 1660 kg, 225 km/h, 23.544 Stk. 1981-1985



Mercedes 240 D
D 1984

Die Serie 123 kam erst 4 Jahre nach der S-Klasse auf den Markt und komplettierte die neue Mercedes-Familie mit Motoren vom 200 bis zum 300 SD. Taxifahrer liebten den 240 D, weil er bessere Fahrleistungen bot als der 200D mit nur 55 PS

R-4-Zyl., Diesel, 2350 ccm, 72 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1385 kg, 143km/h, unrest. Originalzustand - nur 30 km



Mercedes 260 E W 124 Ambulanz
D 1992

Die mittlere Baureihe W 124 war auch werkseitig wieder als Kombimodell lieferbar und deshalb auch eine gute Basis für Hochdach-Rettungswagen.

6-Zyl. mit 2746 ccm, 160 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1520 kg, 185 km/h, ca. 100.000 Exemplare



Mercedes 600 SEC V12
D 1993

Diese Baureihe wurde wegen ihrer gewölbten Flanken auch „Samsonite“ genannt – dieses Coupé war 20 Jahre in Erstrand und wird seitdem im Originalzustand aufbewahrt.

V-12 mit 5987 ccm, 394 PS bei 5200/min, Automatik, 2110 kg, 250 km/h, 8.573 Stk. von 1992-1999



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



MG PA Tourer
GB 1936

Der leichte MG PA wurde zwischen 1934 und '36 für Sportfahrer in der beliebten 1100er-Klasse gebaut.

Vintage & Prestige

R-4-Zyl. mit 847 ccm, 36 PS bei 5500/min, 4-Gang, 730 kg, 120 km/h, 1.973 Exemplare



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 Stk. 1962-'67



Morgan Plus 4 Plus
GB 1963

Morgan wurde mit Dreirad-Fahrzeugen bekannt, baute am 1936 den 4-4 und 1963 das Coupé +4+. Dieser 5. von 26 ging 1963 nach Canada und erst 2016 zurück nach Europa. Der Motor stammt aus dem Triumph TR4. Einziger in Deutschland!

4-Zyl. OHV mit 2138 ccm, 105 PS bei 4750/min, 4-Gang, 825 kg, 175 km/h, 26 St. von 1963 bis 1969

SPÜR DIE NATUR.

Das reine Wunder der Natur.



Nash Ambassador Airflyte
USA 1951

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

R-6-Zyl. mit 3800 ccm, 115 PS bei 3400/min, 3-Gang, Auto, 1528 kg, 162 km/h, nur 37 Exemplare



NSU Ro 80 Limousine D 1977
USA 1930

Die vom verstorbenen Klaus Luthe gestaltete Form des Ro 80 ist Vorläufer aller modernen Keilform-Autos – sie war so revolutionär wie der Wankelmotor, der sehr zu Unrecht als unzuverlässig galt.

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



Opel RAK 1
D 1923

Auf der Suche nach Antriebsvarianten probierte Opel 1928 sogar den Antrieb mit 12 Sanders-Feststoff-Raketen, die im Heck eines 10/40 PS Opel installiert wurden. Nach den Versuchen wurde er zum Sportwagen umgebaut.

R-4-Zyl. SV mit 2220 ccm, 38 PS bei 2200/min, 4-Gang, 925 kg, ca. 110 km/h, Einzelstück



Opel 2-Liter Pullman Limousine
D 1936

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

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



Opel Kapitän Cabriolet
D 1939

Kein anderer Hersteller bot ab 1936 so ein elegantes Cabrio an, das den amerikanischen Look mit dem klassischen Cabrio-C verband. Im Krieg wurden sie als Offizierswagen schnell Opfer feindlichen Feuers, Deshalb sind sie heute extrem rar.

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



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. 3000 Exemplare



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 „Corvair-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 Stk. 1961 bis '73



Opel 10/18 Tourer
D 1908

Der 1.000ste Opel hatte die patentierte Baggerölung, Hochspannungs-Magnetzündung, 3 oder 4 Gänge und einen Hilfsrahmen für Motor und Getriebe. Aber noch keine Vorderradbremse! Leihgabe von Opel-Classic.

R-4-Zyl. L-Kopf mit 2544 ccm, 20 PS bei 1600/min, 3-Gang, 970 kg, 60 km/h, 34.842 Stück bis 1959



Opel 12 Olympia Cabrio-Limousine, D 1936

Der Ganzstahl Olympia wurde zum Namensgeber mehrerer Opel-Generationen bis 1965, weil ein solches Auto im Zeppelin nach Rio flog – der Olympia Rekord. Die stabile Cabrio-Limousine war sehr begehrt.

R-4-Zyl. SV mit 1288 ccm, 26 PS bei 2700/min, 4-Gang, 825 kg, ca. 110 km/h, ca. 8.000 Exemplare



Opel Admiral
D 1938

Der Opel Admiral 38 war das modernste Oberklasseauto seiner Zeit. Seine Einzelradaufhängung vorn sorgte für ein sehr gutes Fahrverhalten, der 3,6-Liter-Sechszylinder überzeugte mit hohem Drehmoment.

R-6-Zyl. OHV, 3626 ccm, 75 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1480 kg, 135 km/h, 4.091 Expl. 1938 bis '39



Opel Admiral Cabriolet
D 1939

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

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



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 Blitz Panoramabus Carbon
D 1953

Der 6-Zylinder des Opel Blitz stammte vom Opel Kapitän ab, war laufruhig und robust und bot ein hohes Drehmoment. Doch mit einem solchen 12-Sitzer-Bus geriet er auf Steigungen an seine Grenzen.

6-Zylinder mit 2473 ccm, 70 PS bei 3200/min, 4-Gang, 2.280 kg, 85 km/h, ca. 15 Exemplare



Opel Kapitän
D 1958

Nur eineinhalb Jahre wurde der „Schlüsselloch-Kapitän“ gebaut, der vom Cadillac den Türschnitt in die C-Säule und die Panoramasscheiben hatte. Der große Bruder des Rekord P1 erreichte nur 1/3 des Verkaufs seines Vorgängers.

R-6-Zyl. OHV mit 2473 ccm, 80 PS bei 4100/min, 3-Gang, 1310 kg, 145 km/h, 34.842 Stück bis 1959



Packard 8 Roadster
USA 1929

Mit dem Standard 8 griff Packard Cadillac an, die warben „Standard of the world“ zu sein. Packard war jetzt Oberliga, der Roadster hatte Stahlscheibenräder und seitlich „Golfers Doors“ zum Verstauen der Golfausrüstung.

R-8-Zyl. SV, 6300 ccm, 105 PS bei 3700/min, 3-Gang, 2100 kg, 105 km/h, gebaut 1928 und 1929



Panhard X56 20 CV Sport LeMaitre
F 1930

Die einmalige LeMaitre-Karosserie bekleidet den lautlosen Schiebermotor ohne Ventile, in den 30er große Mode. Die Sonderkarosserie im absoluten Originalzustand ist weltweit einmalig!

R-8-Zyl. Knight, 5350 ccm, 95 PS bei 3500/min, 4-Gang, 2150 kg, 150 km/h, 76 Stück bis 1935



Peugeot 504 Coupé
F 1980

Schlicht und elegant gestaltete Pininfarina das Coupé des Peugeot 504, das es ab 1969 mit 4-, ab 1974 auch mit V-6-Zylindern gab. Vom Coupé gab's die dreifache Zahl des Cabrios, beim Vorgänger 404 war das noch umgekehrt.

V-6-Zyl.-OHV, 2684 ccm, 144 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1250 kg, 189 km/h, 26.477 Stück bis 1983



Plymouth Fury Coupé
USA 1960

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

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



Opel Kapitän Limousine
D 1954

Die elegante Pontonform im Chevy-Stil weckte Begeisterung: Opel war bis 1958 Marktführer der Oberklasse. In knapp 3 Jahren baute man von dem 6-Sitzer 61.534 Exemplare, dreimal mehr als Mercedes 220.

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



Opel Kapitän B
D 1969

Innerhalb der sog. K-A-D-Reihe hatte der Kapitän die Rolle des Basismodells, meist ohne Vinyl-Dach, aber mit genau so viel Platz und modernem Fahrwerk, wie Admiral und Diplomat. Heute erkennt man, wie zeitlos elegant seine Form ist.

R-6-Zyl. OHC mit 2784 ccm, 157 PS bei 5200/min, 4-Gang, 1475 kg, 175 km/h, ca. 12.000 Stück bis 1977



Packard 902 Coupé-Roadster
USA 1932

Der Packard 902 war Gegenstück zum Duesenberg, der Roadster hatte Speichenräder und auch seitlich „Golfers Doors“ zum Verstauen der Golfausrüstung. War im Astor Classics Museum in USA und wurde 2020 restauriert.

R-8-Zyl. SV, 6300 ccm, 110 PS bei 3200/min, 3-Gang, 2160 kg, 120 km/h, 3737 Stück gebaut 1932



Peugeot 190s Coupé
F 1929

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

R-4-Zyl. mit 695 ccm, 14 PS bei 2100/min, 3-Gang, ca. 480 kg, 50 km/h, ca. 26.000 Exemplare



Pierce Arrow Model 38-C4 Tourer
USA 1915

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

R-6-Zyl. SV mit 6800 ccm, 80 PS bei 2800/min, 4-Gang, ca. 2.400 kg, 100 km/h, ca. 1500 Stück



Plymouth Barracuda Fastback
USA 1967

Die zweite Serie des Barracuda war stilistisch eigenständig und hatte meist den 5-Liter-V-8. Power-Freaks kauften den 383 CID mit 6,3 Litern, oft verwendet in der „Cuda-Version“. Chrysler wurde mit dem Cuda ein Star in den NASCAR-Rennen.

V-8-Zyl. OHV, mit 5.873 ccm, 210 PS bei 5200/min, 3-Gang, 1415 kg, 195 km/h, 30.110 Stück in 1967



Porsche Typ 64 Berlin-Rom
D 1939

Der stromlinienförmige 64 ist kein 356, er entstand 1939 aus Aluminium auf Basis des Ur-Käfers für eine Fernfahrt, die nie stattfand. Einer wurde später vom Rennfahrer Otto Mathé gefahren. Michael Barbach baute diese Rekonstruktion.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1131 ccm, 55 PS bei 4400/min, 4-Gang, 535 kg, 160 km/h, 3 Stück



Porsche 356 A Pre-A-Coupé
D 1951

Die ersten Gmünd-Coupes wurden für die Serie ungestaltet, statt gebogener Dreiecks-Seitenfenster gab es glatte Fenster, aber die geteilte Frontscheibe blieb bis zur „Knickscheibe“ 1954 erhalten.

4-Zylinder-Boxer im Heck, 1086 ccm, 40 PS bei 4200/min, 4-Gang, 770 kg, 140 km/h, 6.676 Stück



Porsche 356 A Pre-A-Coupé
D 1954

Aus den ersten Gmünd-Coupes wurden alsbald 1500er, die im Motorsport sehr erfolgreich waren. Huschke von Hanstein, Glöckler, von Frankenberg, Petermax Müller und Metternich machten Porsche berühmt.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1488 ccm, 55 PS bei 4400/min, 4-Gang, 810 kg, 160 km/h, ca. 3.000 Stück



Porsche 356 A Speedster
1955 und 1956

Der Speedster war der Wunsch des amerikanischen Importeurs, der nicht länger zusehen wollte, wie die Kunden den altertümlichen MG TC kauften. Prompt wurde der Speedster ein großer Erfolg.

4-Zylinder-Boxer im Heck, 1582 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 760 kg, 175 km/h, 4.822 Stück



Porsche 356 Speedster
D 1956

Der amerikanische Importeur Max Hoffman überzeugte Porsche, den hochbeinigen MG TC den flachen 356 Speedster entgegenzustellen und reservierte dafür den Namen des ehemaligen Auburn und Ford-T.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1590 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 760 kg, 175 km/h, 4822 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-Zylinder-Boxer im Heck, 1582 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 850 kg, 175 km/h, 812 Stück



Porsche 356 BT 5 Cabrio
D 1962

Auch die ab 1959 gebaute B-Serie des 356 hatte noch Trommelbremsen. Es gab Motoren mit 90-, 75- und 60 PS, letztere genannt „Dame“. Beim Werkscabrio war der integrierte Frontscheibenrahmen mitlackiert.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1571 ccm, 75 PS bei 5500/min, 4-Gang, 936 kg, 175 km/h, 7.941 Stück



Porsche 356 A Hardtop-Coupé
D 1958

Das Hardtop-Coupé bot auf den hinteren Plätzen etwas mehr Kopffreiheit. Das Stufenheck entsprach dem Cabrio, deshalb wurden später viele Hardtop-Coupés zum Cabrio umgebaut – folglich sind sie heute selten. Die meisten baute Karmann.

4-Zylinder-Boxer im Heck, 1582 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 850 kg, 175 km/h, ca. 900 Stück



Porsche 356 A 1600 S Cabriolet
D 1958

Das Cabriolet mit dem 75-PS-Motor lag über dem 1300, genannt „Dame“ mit 60 PS – den 90 PS gab's erst später. Dieser wurde von Max Hofmann in die USA importiert und kam erst 1991 zurück nach Deutschland.

4-Zylinder Boxer im Heck, 1582 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 850 kg, 175 km/h, ca. 3.400 Stück



Porsche 356 B Roadster
D 1960

Nachdem das Gelände von Reutter-Karosserie zum Porsche-Werk Zuffenhausen wurde, baute man den Nachfolger des Speedster als Drauz-Roadster in Heilbronn weiter – zu erkennen am kantigeren Frontscheibenrahmen.

4-Zylinder-Boxer im Heck, 1590 ccm, 75 PS bei 5000/min, 4-Gang, 760 kg, 175 km/h, 2.653 Stück



Porsche 911 T Targa
D 1970

Der 1963 vorgestellte Targa erinnert daran, dass es bis 1983 für 30 Jahre kein Vollcabrio des 911 gab. Der Biegel heißt nach dem sizilianischen Rennen Targa Florio. Das Touring-Modell T hat einen gedrosselten Motor.

6-Zyl.-Boxer mit 2195 ccm, 125 PS bei 5300/min, 5-Gang, 1210 kg, 205 km/h., ca. 9.500 Stück



VW-Porsche 914 1.7
D 1972

Der Mittelmotor-Typ 914 wurde gemeinsam mit VW entwickelt, die Sechszylinder wurden in Stuttgart gebaut. Anfangs mit 1,7-, ab 1973 mit 2-Liter-Hubraum, gab es den 4-Zylinder ab 1974 nochmals mit 1800 ccm.

B-4-Zyl. OHV, 1679 ccm, 80 PS bei 4900/min, 5-Gang, 910 kg, 175 km/h, 65.351 Stück 1969-'73


JUNGHANS
GERMANY. SINCE 1861



Z E I T F Ü R D E S I G N

MEISTER FEIN AUTOMATIC SIGNATUR Eleganz trifft auf innovative Gestaltung: sie vereint die Essenz eines Klassikers mit der Geometrie einer neuen Zeit. Automatikwerk mit zwischenklügeltem Rotor, Saphirglas, wasserdicht bis 5 bar.

27/4355.00
www.junghans.de



Porsche 993 Carrera Targa
D 1996

Der 993 ist der letzte luftgekühlte 911, ein signifikanter technischer und optischer Fortschritt. Mit Multilink-Hinterachse, Variocam und elektron. Motormanagement ein Meilenstein. Der Targa hatte ein gläsernes Rolldach.

6-Zyl.-Boxer im Heck, 3600 ccm, 285 PS bei 6700/min, 6-Gang, 1425 kg, 265 km/h, 4.619 Stück



Porsche 911 Speedster
D 2019

Jubiläumsmodell 70 Jahre Porsche ab 1949 in limitierter Auflage mit Headrest-Verdeckkasten, Brembo-Bremsen, PDK, sequentieller Schaltung, auf der Nürburgring-Nordschleife etwa 7:40 min schnell.

6-Zyl.-Boxer, 3996 ccm, 510 PS bei 8400/min, 6-Gang, 1540 kg, 310 km/h, 1948 Stück in 2019



Range Rover Serie 1
GB 1970

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

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



Renault EU 12 CV
F 1918

Mit dem EU stieg Renault gleich nach dem 1. Weltkrieg in die Autoproduktion ein – auch er hat eine überwältigende Patina, original Gaslicht, aber Elektrostrater und die typische Renault-Pagodenhaube mit hintenliegendem Kühler.

R-4-Zyl. SV-Motor m. 2815 ccm, 15 PS bei 2400/min, 4-Gang, 1600 kg, 60 km/h, ca. 1200 Stk. von 1919-1923



Renault 4 CV
F 1957

Es wird fälschlich immer wieder behauptet, der 4 CV sei von Porsche in Gefangenschaft konstruiert worden, doch der 4 CV war 1946 schon fertig – die Bezeichnung kommt von 4 Steuer-PS, der Motor ist wassergekühlt.

4-Zyl. im Heck 799 ccm, 28 PS bei 4000/min, 4-Gang, 585 kg, 100 km/h, 1,2 Millionen Stk. bis 1961



Renault Rambler
F, B 1965

Renault versuchte durch Kooperation mit AMC eine europäische Luxuslimousine zu etablieren, gebaut wurden die Wagen in Brüssel. Dieser spielte im Tatort „Schutzmaßnahmen“ im Januar 2023 eine Rolle – einziger in Deutschland.

R-6 OHV, 3285 ccm, 128 PS bei 4400/min, Automatik, 1385 kg, 160 km/h, ca. 3.000 Expl. bis 1967



Porsche 911 (964)
D 2019

Mit Jahrgang 1988 wurde der 911 mit neuem Bug und Heck modernisiert, aber als 964 technisch eigenständig. Ein Carrera 2 hatte Heckantrieb, der Carrera 4 trieb alle Räder, der Heckspoiler fährt elektrisch aus.

6-Zyl.-Boxer im Heck, 3600 ccm, 250 PS bei 6100/min, 6-Gang, 1450 kg, 260 km/h, 18.219 Stück bis 1993



Puma GT 1600
BRA 1973

Das Chassis des VW do Brasil war in Südamerika Basis für viele Sondermodelle wie den ab 1967 lieferbaren Puma GT, dessen GfK-Karosserie bewusst dem Dino 246 GT ähnlich war. Ab 1971 gab es den GTE mit 90 PS.

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1584 ccm, 70 PS bei 4800/min, 4-Gang, 670 kg, 160 km/h, Prod.: 423 GT, 8705 GTE



Renault 18 CV AK1 „Agathe“
F 1907

Für die ersten Autorennen baute Renault großvolumige 4-Zylinder, die Holzspeichenräder und keine Vorderbremsen hatten. Der AK1 wurde für den Amerikaner Vanderbilt gebaut, der einen Rennstall hatte. Kühler hinter dem Motor.

4-Zyl.-SV-Motor, 7500 ccm, 60 PS bei 1600/min, 4-Gang, 950 kg, 130 km/h, 10 Exemplare 1906-1907



Renault NN 6CV Torpedo
F 1927

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

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



Renault Dauphine Gordini
F 1962

Die als Nachfolger des 4CV ab 1956 gebaute Dauphine wurde schnell als Sportgerät entdeckt. Jean Redéle mit Alpine und Amedée Gordini sorgten für mehr Leistung, beim Gordini gab es am Bug einen Ölkühler.

R-4-Zyl. OHV im Heck, Wasserkühlung, 845 ccm, 33 PS bei 4250/min, 4-Gang, 630 kg, 135 km/h, 2.140 St. bis 1963



Renault Caravelle
F 1966

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

R-4-Zyl. im Heck, 1100 ccm, 52 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1155 kg, 135 km/h, 34.244 Expl. 1962-1965



Renault Caravelle S
F 1968

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

R-4-Zyl. im Heck, 1100 ccm, 45 PS bei 5500/min, 4-Gang, 800 kg, 145 km/h, 34.244 Expl. von 1962-'65



Renault R16 TS
F 1976

Als erste Kombilimousine war der R16 Vorreiter für alle modernen 5-Türer. Mit voll umklappbarer Rückbank bot er Platz zum Stauen oder Schlafen. Sein Frontantrieb ist fahrsicher und sportlich.

R-4-Zyl.-OHV, 1553 ccm, 83 PS bei 5750/min, 4-Gang, 1060 kg, 160 km/h, 1.846.000 Expl. aller R 16



Renault R5 Letric Leopard
F 1980

Renault gehörte immer zu den Pionieren, siehe R 4, R 16, Espace oder Twizy – folglich testete man schon 1980 Elektroantriebe im Stadtwagen – und man konnte den Letric sogar kaufen!

11-PS-E-Motor am Verteilergetriebe, Batterien unter Fronthaube, 1120 kg, 80 km/h, Reichweite 80 km



Renault R5 Turbo 1
F 1983

Für die Gruppe B im Rallyesport baute Renault ab 1980 einen R5 mit Mittelmotor, der gegen den Peugeot 205 Gr. B oder den Mini RW 6 antrat. 1983 folgte eine zweite Serie mit 3.180 Exemplaren.

4-Zyl.-Turbo mittig, 1397 ccm, 160 PS bei 6000/min, 5-Gang, 970 kg, 205 km/h, 1.362 Exemplare bis 1983



Renault R 25 V6i
F 1984

Renault hatte immer auch Oberklasse-Wagen, wobei Fregate und R 16 vor allem Platz boten, während der R30 von 1975 auf Prestige zielte. Der R 25 ab 1984 war wieder eine Schrägheck-Limousine, mit PRV-6-Motor schneller als 200 km/h.

V-6-Zyl. OHC, 2664 ccm, 140 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1286 kg, 205 km/h, gebaut von 1984-1992



Renault Alliance Convertible
F 1987

Der Alliance rettete in der US-Rezession der Achtziger die Firma AMC vor der Schließung, denn die auf R9 und R11 basierenden Typen Encore und GTA wurden mehr als 620.000 mal in Florida gebaut.

R-4-Zyl.-OHC mit 1700 ccm, 79 PS bei 6000/min, 5-Gang, Frontantrieb, 1150 kg, Spitze 165 km/h



Renault R12 TL
F 1972

Dies ist das erste Auto mit gewölbten Blechen und Sicken, die der leichten Karosserie Stabilität geben. Es gab ihn auch als Gordini und er wurde noch ewig als Anadol in der Türkei gebaut.

R-4-Zyl. OHV mit 1289 ccm, 54 PS bei 5250/min, 4-Gang, 900 kg, 145 km/h, 2.687.543 Exemplare von 1970-'74



Renault Estafette
F 1977

„Tres pratique“, dieser Kastenwagen mit Schiebetüren, in den dank Frontmotor zwischen den Sitzen mehr reinpasste, als in den VW-Bus. Promt wurde sie auch ein beliebtes Camping-Fahrzeug.

4-Zyl. OHV, 1397 ccm, 45 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1150 kg, 93 km/h, Zuladung bis 1000 kg



Renault R5 Parisienne 2
F 1983

„Mein kleiner Freund“ war für die begeisterten Kunden ab 1972 der Inbegriff eines optimalen Kleinwagens mit Heckklappe, Nachfolger des R 4, und doch ganz anders und sogar sportlich im R-5-Pokal.

R-4-Zyl.-OHC, 956 ccm, 44 PS bei 5500/min, 4-Gang, 775 kg, 136 km/h, 5.544.694 Exemplare bis 1985



Renault R11 GTL
F 1983

Ein typisches Auto, das niemand aufgehoben hat – und dabei so eine pfiffige Kombilimousine mit 5 Türen. Er kam, wie der Stufenheck-R 9, nach R 12 und R 14 und ist die Basis für den Renault Alliance als Cabriolet.

R-4-Zyl.-OHC mit 1397 ccm, 60 PS bei 5500/min, 5-Gang, Frontantrieb, 970 kg, 140 km/h.



Renault Espace 1
F 1985

Mit dem Espace erfand Renault 1984 den heute überall beliebten Family-Van, der mit Esprit, Stauraum und Langlebigkeit glänzte. Die Kunststoff-Karosserie baute Matra, die Länge von 4,25 m entsprach dem VW-Passat.

R-4-Zyl.-Turbodiesel, 2068 ccm, 88 PS bei 3500/min, 5-Gang, 1250 kg, 160 km/h, erste Serie bis 1988



Renault R4 GTL Clan
F 1987

Als die legendäre „Quatrelle“ 1961 erschien, war dies der erste 4-türige Familienkombi, hatte einen 750-ccm-Vierzylinder und Frontantrieb, war also besonders fahrsicher, sparsam und geräumig – in 33 Jahren fand er 8,1 Millionen Kunden.

R-4-Zyl. OHV, 1108 ccm, 34 PS bei 4000/min, 4-Gang, 700 kg, 120 km/h, 8.135.424 Exemplare bis 1994



Renault 125

Renault Fuego TX
F 1991

Seine Premiere erlebte der Capri-, Manta-, Scirocco-Konkurrent 1979 als Nachfolger des R17 in einem Wirbel feuerfarbener Seidenschals am Champs-Élysée – es gab ihn mit 97, 110 oder 132 PS, als Turbo und Diesel.

R-4-Zyl.-OHC, 1995 ccm, 110 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1080 kg, 190 km/h, 265.257 Stück bis 1986



Renault 125

Renault Twingo
F 1995

Der Name Twingo wurde vom deutschen Name-Finder Gotta kreiert, zu zweit unterwegs – der Oldtimer der Zukunft von Patrick le Quément ist quasi ein Mini-Espace mit 3 Türen und hat seit 1992 innige Fans.

R-4-Zyl. OHC, 1239 ccm, 55 PS bei 5300/min, 5-Gang, 790 kg, 150 km/h, Produktion Twingo 1 von 1992-2007



Renault 125

Renault Avantime
F 2002

Seiner Zeit voraus war der auch von le Quément entworfene Sport-Espace Avantime von 2001 mit Schiebe-Klapptüren für guten Einstieg im Fond, Cw-wert 0,3 und sowohl als Benziner, V-6 und Turbodiesel.

V-6-Zyl.-OHC, 2946 ccm, 210 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1741 kg, 220 km/h, 8.557 Stk. bis 2003.



Vintage & Prestige

Rolls Royce Silver Ghost
Salamanca, GB 1914

Vorgesehen für die London-Auto-show kam er mit Frederick-Wood-Aufbau und Warland-Holzrädern aber nach New York, wo ihn 1915 Familie Rothschild kaufte. Silver Ghost ist das RR-Spitzenmodell.

R-6-Zyl. SV, 7428 ccm, 55 PS bei 1700/min, 4-Gang-Kulisse, 1750 kg, 90 km/h, 7.876 St. aller Ghost


Rolls Royce 20/25 Owen
Sedan Coupé, GB 1933

Für den „kleinen 20/25“ gab es bewusst Luxuskarosserien wie diese von Gurney Nutting, die an den großen Phantom erinnerten, aber leichter waren. Die Käufer wollten dieses Prestige.

6-Zyl. OHV mit 3.631 ccm, 69 PS bei 3200/min, 3-Gang, 1850 kg, 110 km/h, 22 Exemplare


Rolls Royce Silver Cloud I
Hooper Empress, GB 1957

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

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



Renault 125

Renault 19 Cabriolet
F 1993

Für den ab 1988 angebotenen Typ 19 gab es erstmals seit der Caravelle wieder ein Vollcabrio - die Überrollbügel-Hysterie war vorbei. Das Verdeck entstand gemeinsam mit Karmann. Der 19 ist der Vorläufer des Megane.

R-4-Zyl. OHC, 1794 ccm, 88 PS bei 5750/min, 5-Gang, 1125 kg, 176 km/h, produziert von 1992 - '96



Renault 125

Renault Spider
F 1998

Renault ist im Motorsport anerkannt: F-1-Motoren, LeMans-Siege, Formule Renault, R5- und Clio-Cup, die Alpine und 1996 der flache Kunststoff-Spider mit Alu-Monocoque ohne Verdeck, für den es auch einen Cup gab – einzigartig.

4-Zyl.-Turbo mittig, 1989 ccm, 160 PS bei 6000/min, 5-Gang, 930 kg, 215 km/h, 1.493 Stück bis 1999



Renault 125

Renault Twizy
F 2016

Elektro-Mobilität soll Spaß machen und in kompakter Form ideal für Stadt und Land sein – im Twizy von 2016 sitzen zwei hintereinander und genießen ein Motorrad mit 4 Rädern – ein mutiger Renault, den man aufheben muss!

11-PS E-Motor an der Hinterachse, stufenloses Getriebe, ca. 85 km/h, 487 kg, Reichw. 60 - 120 km je nach Akku


Rolls Royce 20 HP Barke
All Weather Conv., D 1951

Der RR 20 HP war der letzte mit waagerechten Kühlerlamellen. Dieses Aluminium-Cabrio gehörte einst dem Maharaja of Gwalior, reichster Mensch seiner Zeit.

6-Zyl. OHV, mit 3.127 ccm, 50 PS bei 3500/min, 3-Gang, 1600 kg, 80 km/h, ca. 2900 Stück bis 1930


Rolls Royce 20/25 HP Gurney
Nutting, GB 1936

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

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


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. „Hosenkönig“ Müller-Wipperfürth ließ ihn sich einst in die Schweiz liefern.

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

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



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 Stk. bis 1977



Rolls Royce Silver Wraith II
GB 1978

Ganze 11 cm Länge machen den Unterschied zwischen Silver Shadow und Silver Wraith II, der sich als Chauffeurauto vor allem in den USA großer Beliebtheit erfreut – auch wegen des Lederdachs mit kleinem Heckfenster.

V-8-Motor mit 6.750 ccm, 240 PS bei 4600/min, Automatic, 2285 kg, 195 km/h, 2.144 Exemplare



Rolls Royce Silver Spur II
GB 1990

Als Nachfolger des Silver Wraith ist der Silver Spur das Luxusmodell zum Silver Spirit, immer mit längerem Radstand, gebaut bei Hooper.

V-8 OHC, 6750 ccm, 225 PS bei 4500/min, Automatic, 2350 kg, 212 km/h, 6238 Stück bis 1990



Rolls Royce Silver Spirit III
GB 1993

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 '94 gebaut.

V-8 OHC, 6750 ccm, 215 PS bei 4200/min, Automatic, 2245 kg, 195 km/h, 641 Stück bis 1994



SAAB 92 „Ur-SAAB“
S 1953

SAAB entwickelte ab 1947 mit seinem Designer Sason Sixten eine tropfenförmige Leichtbaulimousine mit Fronantrieb, die mit 2-Zyl.-2-Takt-Motor und nur 25 PS 100 km/h fuhr und rallyetauglich war. Scheunenfund!

R-2-Zyl.-2-Takt, 764 ccm, 25 PS bei 3800/min, 3-Gang, 765 kg, 100 km/h, 20.128 Stück 1949-1953



Sunbeam 30HP Open Sports Tourer, GB 1927

Die 1901 gegründete Firma Sunbeam war sportorientiert, man fuhr schon 1914 die TT. Dieser 30 HP war bis 1982 in Irland, ist als einziger der zwei verbliebenen Tourer fahrbereit. Good Driver!

R-8-Zyl. mit 4826 ccm, 105 PS bei 3000/min, 4-Gang, 1900 kg, 140 km/h, 30 Stück bis 1929



Rolls Royce Silver Shadow II
GB 1977

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

V-8 mit 6750 ccm, 220 PS bei 4500/min, 3-G-Automatik, 2160 kg, ca. 200 km/h, 8.424 Stk. bis 1980



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 m. 6.750 ccm, 240 PS bei 4600/min, Automatic, 2160 kg, 195 km/h, 8.424 Stück bis 1980



Rolls Royce Corniche VI Anniversary, GB 1992

Die legendäre Straße zwischen Monaco und Nizza gab dem Corniche 1971 den Namen, DAS Elite-Cabriolet, zum 25-jährigen Jubiläum des offenen Silver Shadow.

V-8 OHC, 6728 ccm, 225 PS bei 4200/min, Automatic, 2430 kg, 200 km/h, 219 St., 25. Anniversary



Rosengart Supertraction
F 1938

Lucien Rosengart gehört zu den französischen Automobilpionieren. Für den Supertraction verwendete er die Plattform des Citroen 11CV mit Frontantrieb.

4-Zyl. mit 1911 ccm, 56 PS bei 3800/min, 4-Gang, Frontantrieb, 1150 kg, 130 km/h, 178 Stück



SAAB Sonett II
S 1968

Der SAAB-Designer Sason Sixten baute 1956 einen Roadster, der 10 Jahre später zu einem Kunststoff-Coupé auf Basis SAAB 96 führte. Ein Jugend-Sportwagen, den der Flugzeugfabrik keiner zutraute.

V-4-Zyl. mit 1498 ccm, 65 PS bei 4700/min, 4-Gang, Frontantrieb, 771 kg, 160 km/h, 1.538 St. 1967-'69



Talbot Lago T 26 C Plus
F 1948

So solide, drehmomentstark und sparsam war der T-26-Motor, dass Talbot mit dem T 26 Course sogar bis 1951 Grand-Prix-Rennen erfolgreich gegen Maserati, Ferrari und ALFA fuhr. Dieser Grand-Prix ist der einzige in Deutschland!

R-6-Zyl. mit 4482 ccm, 210 PS bei 4600/min, 4-Gang, 910 kg, 230 km/h, 5 Stück bis 1951



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 Exemplare bis 1957



Tempo A 400 Dreirad
D 1949

Auch in Deutschland waren 3-Rad-Fahrzeuge lange steuerfrei und man durfte sie mit dem Motorrad-Führerschein fahren. Obwohl langsam, aber geräumig, fand der Tempo seine Käufer – später sogar in Indien!

2-Zyl.-2-Takt mit 397 ccm am Vorderrad, 14 PS bei 4.000/min, 450 kg, 4-Gang, 50 km/h



TVR Tuscan Speed 6 Red Rose Mk1 Targa, GB 2000

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

R-6 DOHC, 3996 ccm, 360 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1180 kg, 290 km/h, insges: 2685 Stk. bis 2000



Tatra 12 Tourer
CZ 1930

Hans Ledwinka war ein Freund von Ferry Porsche, auch er setzte nach Firmengründung 1919 auf Frontantrieb im Verbund mit Leichtbau. Tatra sind robust, quasi erste Volkswagen.

B-2-Zyl. OHV, 1056 ccm, 14 PS bei 2800/min, 4-Gang, 480 kg, 70 km/h., ca. 1300 Stück bis 1933



Triumph TR 1800
GB 1947

Der erste Nachkriegs-Triumph wurde bis zur Frontscheibe von Frank Callaby, das kurze Heck aber vom Arthur Ballard entworfen. Für die Insassen des Dickie-seats gibt es eine aufklappbare Frontscheibe, er hat hydraulische Bremsen.

R-4-Zyl. OHV, 1776 ccm, 63 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1120 kg, 120 km/h, 2501 Exemplare bis 1948



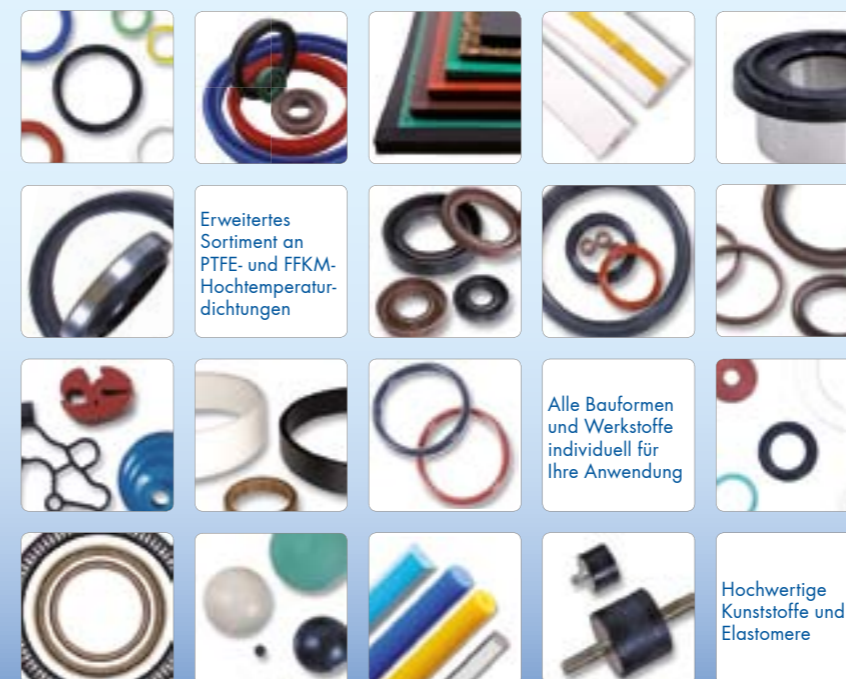
Unic 8 H3 Cabriolet Chapron
F 1930

George Richard überzeugte 1905 Baron Henri de Rothschild seine Firma Unic (für unique) Automobile zu unterstützen. Neben vielen Taxis baute man ab 1929 auch den Luxus-Achtzylinder H3 mit unterschiedlichen Karosserien.

R-8-Zyl. mit 2654 ccm, 65 PS bei 3000/min, 4-Gang, 1810 kg, 100 km/h, ca. 300 Stück bis 1933

Elastomer- und Kunststoff-Dichtungen

elapuls
Dichtungen



- Wellendichtringe
- Flachdichtungen
- Rundschnur
- O-, X-, V-Ringe
- Abstreifer
- Hochtemperaturdichtungen
- Miniaturdichtungen
- Federunterstützte Dichtungen
- PTFE-Spezialdichtungen
- Sonderanfertigungen



elapuls GmbH
Carl-Zeiss-Straße 3 - 3/1
71229 Leonberg
Telefon 07152-92 637-0
www.normdichtungen.de
info@normdichtungen.de

Hochwertige
Kunststoffe und
Elastomere



Vignale FIAT 750 Coupé
I 1963

Vignale war nicht nur Designer, sondern auch Produzent von Autos mit Sonderkarosserien. Den FIAT 750 gab es ab 1962 als Coupé und Sedan, der FIAT-Heckmotor ist wassergekühlt, Vorläufer des 850 Coupé.

R-4-Zyl. mit 767 ccm, 39 PS bei 4800/min, 4-Gang, 700 kg, 135 km/h, 115 Coupés bis 1972



VW-Bus T1 „Samba“
D 1956

„Samba“ ist nicht brasilianisch, sondern so heißt der Panoramafensterbus, seitdem ihn der Tierforscher Dr. Bernhard Grzimek in der Serengeti im Zebra-look als Kamerawagen einsetzte – die Massai nannten ihn Sambabus.

4-Zyl-Boxer im Heck, OHV, 1192 ccm, 34 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1040 kg, 105 km/h



VW Karmann Ghia Cabriolet
D 1959

Der Karmann Ghia Typ 14 wurde im Lauf der Zeit leicht verändert, die frühen Modelle hatten tiefer liegende Scheinwerfer, genannt „low light“, heute sehr selten.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1184 ccm, 30 PS bei 5000/min, 4-Gang, 870 kg, 140 km/h. 800 Exemplare



VW Karmann-Ghia Typ 34 Cabriolet, D 1963

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

4-Zyl-Boxer im Heck, 1493 ccm, 54 PS bei 4200/min, 4-Gang, 950 kg, 140 km/h, 73.906 Coupés, 12 Cabrios



VW Karmann Ghia Cabriolet
D 1968

Luigi Segre und Mario Boano schufen 1953 bei Ghia den Karmann, den Wilhelm Karmann begeistert VW-Chef Nordhoff vorschlug – auch das Cabriolet wurde ein Welthit. 1968 wurden 5713 Stück gebaut.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1184 ccm, 55 PS bei 4000/min, 4-Gang, 870 kg, 140 km/h, 57.536 Exemplare



Volvo P 1800 S Coupé
S 1964

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

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



Voisin C11 „Chartreuse“
F 1927

Der Flugzeug-Pionier Gabriel Voisin baute ab 1919 bis 1939 exklusive Sportlimousinen, teils mit Designer-Karosserien. Die Hülsenschiebermotoren sind kompliziert, aber leise und extravagant.

6-Zyl. ventillos, 2362 ccm, 66 PS bei 4400/min, 3-Gang, 1475 kg, 115 km/h, ca. 1.700 Expl. 1926-1928



VW Cabriolet
D 1957

Auch zum 30-PS-Ovali-Käfer gab es das Cabriolet, hier in Diamantgrün mit Blaupunkt-Radio und auch noch mit Winkern. Er ist erst in dritter Hand und wurde von 2015 bis '22 aufwändig restauriert.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1192 ccm, 30 PS bei 3400/min, 4-Gang, 800 kg, 110 km/h, 330.000 Stück



Volkswagen Export „Herbie“
D 1961

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

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



VW Karmann-Ghia Typ 34 Cabriolet, D 1963

Der Erfolg des Karmann-Ghia ermunterte VW 1963 zum großen Karmann Typ 34 auf Basis des Typ 3, genau 14 cm länger, aber vor allem stärker. Etwas mehr Platz im Inneren und mehr Kofferraum überzeugten viele Kunden.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1493 ccm, 54 PS bei 4200/min, 4-Gang, 910 kg, 140 km/h, 73.469 Coupés bis 1969



VW-Porsche 914 2.0
D 1971

Der Mittelmotor-Typ 914 wurde gemeinsam mit VW entwickelt, die 1,7l-Vierzylinder mit 85 PS wurden ab 1969 in Wolfsburg gebaut. Ab 1972 gab es den 2.0 mit 100 PS, der dank geringem Gewicht fast so schnell war wie der 914/6.

B-4-Zyl. OHV, 1971 ccm, 100 PS bei 5000/min, 5-Gang, 950 kg, 190 km/h, 27.053 Stück von 1972 bis 1974



Wiesmann MF 3.2 Roadster
D 2006

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

R-6-Zyl. DOHC, 3246 ccm, 343 PS bei 6000/min, 1150 kg, 0-100 km/h in 4,9 Sek., 255 km/h, 817 Stk. bis 2011

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

FIVA-Class A Ancestor bis / up to 1904			
1895	Benz	Victoria Vis a Vis	Hagenberger
1901	De Dion-Bouton	Tricycle	Höbig
1901	Locomobile	Dampfwagen	Mohr

FIVA-Class B Veteran 1905 - 1918			
1907	Renault	AK1 60CV Vanderbilt Racer Agathe	Auge
1908	Opel	10 / 18 PS Doppelphaeton	Rohwedder
1911	Brasier	15 CV Tourer	Krämer
1913	Benz	Tourer	Layher
1915	Maxwell	25 Tourer	Loh, Dr.
1916	Pierce Arrow	38 C 4 Tourer	Loh, Dr.
1918	Renault	EU Double Phaeton	Auge

FIVA-Class C Vintage 1919 - 1930			
1921	Grade	Rennwagen	Lapoehn
1923	Rolls Royce	20 HP Barker Allweather Conv.	Hoedt
1923	Opel	Rak 1	Senger
1925	Ford CAN	Model-T Runabout	Velling
1927	Hanomag	2/10 Komissbrot	Bokemüller
1927	Avions Voisin	C11	Ittner
1927	Sunbeam	30 Hp Open Sports Tourer	Weibel
1928	Mercedes	8/38 Stuttgart Limousine	Bacher
1929	Packard	Super Eight Roadster	Barbaric
1929	Essex	Super Six Challenger	Benignus
1929	Horch	8 Typ 350, Karr. Hornig	Schrank
1929	Peugeot	190S Cabriolet	Schrenk
1930	UNIC	Unicat	Thommen
1930	Ford	A Victoria	Velling
1930	Panhard	X 56 Berline Lemaitre	Zapf

FIVA-Class D Post Vintage 1931 - 1945			
1932	Austro Daimler	ADR 635 Bergmeister Buhne	Huber
1932	Horch	470	Rothfuss
1932	Packard	902 Coupé Roadster	Schwarze
1933	Mercedes	290 Roadster Amilcar Karosserie	Steim
1933	Rolls Royce	20/25 H.P.	Stingl
1934	Rolls Royce	HP 20/25	Kaifel
1934	Mercedes	500 Nürburg Limousine	Rebmann
1934	Hudson	Terraplane Special Six	Tecl, Dr.
1932	Maybach	12/ DS8 Limousinen-Coupé Spohn	Zapf
1935	BMW	315 Cabriolet Wendler	Beer
1935	Bugatti	57 369 Gangloff	Braunschweig
1935	Bentley	Derby	Greiss
1935	Maier Leichtbau	Prototyp	Jansen
1935	Mercedes	500K Windover Karosserie	Steim
1936	Bugatti	57 Cabriolet Stelvio	Capra
1936	Opel	2 Liter Pullman Limousine	Gregor
1936	Opel	Olympia Cabrio	Nieder Korn
1936	DKW	F5 Cabriolet	Ziegner
1937	Ford	Eifel Sport Cabriolet	Brinkmann

1937	Delage	D6	Merk
1937	Tatra	Typ 12	Schulz
1937	Mercedes	170 V OT Typ II	Vellmer
1938	Porsche	64 K10	Barbach
1938	Alfa Romeo	6C 2500 Mille Miglia Coupé	Mörch
1938	Alfa Romeo	Castagna Kabriolett	Mörch
1938	NSU FIAT	508 C Ballila	Ockens
1938	Opel	Admiral	Rohwedder
1932	Maybach	W6 DSG Cabriolet Spohn	Zapf
1939	BMW	328	Bonczkowitz
1939	Fiat	508C Balbot Cabriolet	Drescher
1939	Hanomag	1,3 Autobahn	Drobny
1939	MG	WA Tickford Drophead Convertible	Hopkins
1939	Opel	Kapitän Cabrio	Hubert
1939	Opel	Blitz Feuerwehr	Pfeiffer
1939	Alfa Romeo	6 C2500 SS Corsa Spider	Tauscher
1939	Opel	Admiral Cabriolet 4-Türen	Wohlfahrt/(Kleinpaul)
1940	Rosengart	LR 539 Supertraction	Bolenski

FIVA-Class E Post War 1946 - 1960			
1947	Triumph	1800 Roadster	Noever
1948	GMC	Pickup	Camenzind
1948	Talbot Lago	T26C Grand Prix Rennwagen	Lehr
1948	Chevrolet	Fleetline	Stöhr
1949	ALFA Romeo	6C 2500SS Pininfarina Cabrio	Dassen
1949	Tempo	Hanseat Klein-LKW	Nieder Korn
1949	Land Rover	80 Serie 1	Rogge/Lehmann
1950	Plymouth	Special DeLuxe Woody 2-door	Goelz
1950	Healey	Silverstone E	von der Hellen
1951	Gutbrod	Wendler Sport	Dipold
1951	Nash	Ambassador Custom	Dursun
1951	Jaguar	XK 120 FHC	Klaas
1951	Opel	Blitz Rettungswagen	Nieder Korn
1952	Gutbrod	Superior Kombi	Dipold
1952	Gutbrod	Superior Superior	Huttner, Dr.
1952	VW	Samba Bus	Kalff
1952	Berger	R4 Wohnwagen	Küster
1952	LeaFrancis	2,5 Litre Sports	Wallimann
1953	Mercedes	300 S Cabriolet A	Brodersen
1953	Bentley	R-Type	Grau
1953	Lagonda	2,6-Litre DH Convertible	Helmers
1953	Saab	92 Scheunenfund	Mikschy
1954	Alfa Romeo	2000 Sportiva Bertone	Mark
1954	Porsche	356 "Knickscheibe" 10/54	Akachar
1954	Corvette	C 1 Bell-roof	Gersch
1954	Mercedes	170 S-D	Kohler
1954	Kaiser	Darrin	Laube
1954	Opel	Kapitän	Scharpf
1954	Mercedes	300 b Cabrio D	Winet
1955	Brütsch	Zwerg	Dipold
1955	DKW	F 91	Eckard

1955	FIAT	600	Herfurtner
1955	Maserati	250 F Carenata	Hofer, KommRat
1955	Mercedes	300 SL Coupé	Hoffmann
1955	MG	MG A	Hopkins
1955	Mercedes	300 SLS Porter Spezial	Lehr
1955	IFA	F9 Kabriolimousine	Eckardt
1956	Opel	Blitz 11 Sitze Bus	Carbon
1956	Jaguar	D Type Replica	Greiss
1956	Porsche	Speedster	Klingenmeier
1956	Talbot	Lago T14 Coupé	Maier
1957	Brütsch	Mopetta	Baumann
1957	Mercedes	300 SL Roadster	Hoffmann
1957	DeSoto	Fireflite Kombi	Jokiel
1957	Mercedes	220 Ponton Cabrio	Koch
1957	Facel-Vega	FV 3 Coupé	Muthwill
1957	Renault	4 CV	Pilz
1957	Lincoln	Premiere Coupé	Reinecke
1957	Ford	Thunderbird	Semlitsch
1957	Volkswagen	1/15 Cabriolet	Walter
1957	Lotus	Eleven	Weber
1957	Bentley	S1 Freestone & Webb	Werle
1958	Porsche	356 Coupé	Klingenmeier
1958	Porsche	356 A Cabrio	Krukenkamp
1958	Mercedes	220 S	Küster
1958	Opel	Kapitän Schlüsselloch	Rohwedder
1958	Fiat	1100 / 103 D Limousine	Werkmeister
1959	Austin Healey	Sprite	Etter
1959	VW	Karmann Ghia Typ 14	Koch
1959	Ford	F 600 Tow Truck	Richter
1959	Porsche	356 A 1600 Super Hardtop Coupé	Rittler
1959	Lancia	Flaminia Coupé Pininfarina	Usinger
1960	Porsche	356 B Roadster	Huether
1960	Plymouth	Fury	Otto (und Dursun)
1960	BMW	Isetta	Pfeiffer
1960	Land Rover	AA-Road Patrol	Rogge/Lehmann
1960	Borgward	Isabella Coupe Cabriolet	Staben

FIVA-Class F 1961 - 1970

1961	Mercedes	190 SL	Müller
1962	Renault	Dauphine Gordini	Both
1962	Lancia	Appia Sport Zagato	Gaa
1962	Porsche	356 B Cabrio	Hundertmark
1962	Alfa Romeo	2600 Spider	Rupp
1962	BMW	700 Cabrio	Stücklen
1963	NSU	Fiat Jagst	Hauser
1963	Morgan	Plus 4 Plus John Edward's Brothers	Langewiesche
1963	Fiat	750 Vignale	Messina
1964	VW	Bonito	Kohn
1964	Volvo	P1800 S	Michel
1965	Cadillac	Convertible	Glanzer
1965	Rolls Royce	Silver Cloud III	Kalok

1965	Renault	Rambler	Kern
1965	FIAT	600 Jungla	Klingenhöfer
1965	Ford	Mustang	Sarközi
1965	Mercedes	600 Pullman	Steim
1966	Ford	Mustang V8	Beu
1966	VW	Karmann Ghia Typ 34	Koch
1966	Lamborghini	400 GT	Schrade
1966	Fiat	850	Wemmert
1967	SEAT	Jolly	Gehlen
1967	FIAT	Abarth TC Corsa	Kleber
1967	FIAT	600 D Limousine	Luisi
1967	Seat	600	Metternich-Nietgen
1967	Chevrolet	Camaro RS/SS 350 Convertible	Sattel
1967	Ford	Mustang GTA	Schneider
1967	Plymouth	Barracuda	Schneider
1967	SEAT	600	Sporkert
1967	MG	B Tourer	Viesel
1968	Saab	Sonett II	Jans
1968	Renault	Caravelle Cabrio	Krichbaum
1968	VW	Karmann-Ghia Typ 14	Probst
1968	Renault	Caravelle S	Schouren
1968	Auburn	Speedster	Varga
1969	Rolls Royce	Silver Shadow 1	Buch
1969	Opel	Kapitän A	Rohwedder
1969	Jaguar	E-Type Roadster Serie 2	Spandöck
1969	Cadillac	Fleetwood Serie 75	Steim
1970	Zastava	750	Maskos
1970	Buick	Electra 225	Niesel
1970	Dino	246 GTB	Shimizu
1970	Mercedes Benz	280 SE 3.5 (W111)	Herz

FIVA-Class G ab / from 1971

1972	DeTomaso	Pantera	Harbarth
1972	Corvette	C 3	HIntz
1972	Renault	R 12 TL	Hoyos
1972	VW Porsche	914/4 1,7	Richter
1973	Ford	Thunderbird	Feldmann
1973	Piaggio	Ape 600	Messina
1973	NSU	Prinz 4 L	Pressmar
1973	Alpine	A 310/4	Schäfer
1973	Puma	1600 GT	Walther
1975	Lamborghini	Urraco P 300	Bader
1975	Alpine	A 110 1300	Buschmann
1975	Ferrari	365 GTB4 BB	Junghänel
1976	Cadillac	Fleetwood Formal Limousine	Grätz
1976	Renault	R 16 TS	Zabel
1977	Renault	Estafette Camping	Motz-Beese
1978	Rolls Royce	Shadow II	Andre
1978	Mercedes	230 C, W 123	Betsch
1978	Mercedes	C107 /450 SLC	Blaser, CH
1978	Rolls-Royce	Corniche DHC	O'Keefe

1978	Renault	R 4	Schweier
1978	Rover	Range Rover Serie F	Zell
1979	Land Rover	Serie 3 Jagdwagen Honecker	Crummenerl
1979	Cadillac	Eldorado Bicentennial	Lüthke
1979	Lamborghini	Countach LP 400 S	Sauter
1980	Renault	R 5 Turbo 1	Auge
1980	Peugeot	504 Coupé	Laser
1980	Alfa Romeo	Sud Feuerwehr	Messina
1980	Renault	R 5 Lectric Leopard	Schouren

FIVA-Class H, 1980 onwards

1981	Land Rover	Range Rover	Hedtke
1981	Lamborghini	Countach LP 400 S-II	Schilling
1982	Corvette	Coupe T-Top	Clemm, Dr.
1982	DeLorean	DMC 12	Matussek
1982	Mercedes	500 SEC Lorinser	Oehl
1983	Citroen	Acadyane (Gauloise Truck)	Armbrust
1983	Renault	R 5 Parisienne	Both
1983	Renault	11 GTL	Myshrall
1983	Rolls-Royce	Corniche	Wagner
1984	Mercedes	240 D W123	Wemmert
1985	Rolls Royce	Silver Spirit	Brauner
1985	BMW	M 635 CSi	Heiland
1985	Renault	Espace 1 DX Turbo	Schouren
1985	Lotus	Esprit Turbo	Zweigle
1988	Melkus	RS1000	Lang
1988	BMW	M3 Evo	Zschocke, Dr.
1989	BMW	M3 Cecotto	Hellinger
1990	Rolls Royce	Silver Spur II	Trindler, CH
1990	Corvette	C 4	Zissler
1991	Renault	Fuego TX	Janssen
1991	BMW	M3 DTM Winkelhock	Warsteiner Brauerei
1992	Rolls Royce	Corniche IV Anniversary	Backof
1992	Corvette	C 4 gelb	Ries
1993	BMW	540 A	Metzner
1993	Renault	R 19 Cabrio	Volk-Zabel
1993	Mercedes	W140 600 SEC V12	Wemmert
1994	Rolls Royce	Silver Spirit III	Gottschall
1994	Porsche	964	Hundertmark
1995	Renault	Twingo	Biberger
1996	Porsche	911/993 Carrera	Pitkänen
1998	Renault	Sport Spider	Pilz
2000	TVR	Tuscan Speed Six Roadster	Scherhauser
2002	Renault	AvanTime	Schouren
2006	Wiesmann	MF3	Schneider
2008	Corvette	C 6	Gottschall
2013	Land Rover	Defender Soft Top	Hedtke
2015	Land Rover	Defender 110 Heritage	Hedtke
2016	Renault	Twizy	Bigos
2020	Lamborghini	Huracan Evo Spider	Osswald

Pietzsch
JUWELIER SEIT 1897



RICHARD HANS BECKER
Made in Germany



Freitag Preview-Day*

ganztägig Eintreffen der Teilnehmer und Platzierung der Fahrzeuge

09:00 Uhr Öffnung des Schlossparks Schwetzingen

ab 10:00 Uhr Programm der Classic-Gala Schwetzingen:

- Automobile Jubiläen und Sonderschauen: 125 Jahre Renault, 60 Jahre Lamborghini, 70 Jahre Corvette, 75 Jahre Porsche u.a.
- Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
- Fotoobjektiv-Verleih am SIGMAliner | Stand S5
- US-Classic Car Concours mit Burgern und Petticoats | USCCC
- Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel
- Kulinarische Angebote, wie Wein, Crepes, Flammkuchen, Pasta, Eiscreme, Burger u.v.m.

18:00 Uhr Schließung des Parks für die Öffentlichkeit

19:00 Uhr Welcome-Barbecue für Teilnehmer und geladene Gäste mit Eröffnungsfeuerwerk bei Einbruch der Nacht

* Preview-Day – zum Teil noch im Aufbau

Samstag

09:00 Uhr Öffnung des Schlossparks Schwetzingen

ab 10:00 Uhr Programm der Classic-Gala Schwetzingen:

- Automobile Jubiläen und Sonderschauen: 125 Jahre Renault, 60 Jahre Lamborghini, 70 Jahre Corvette, 75 Jahre Porsche u.a.
- „Classic presentation“ – Moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark
- Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
- „Strangers“ – Jazz-Show am Schlossrestaurant
- Fotoobjektiv-Verleih am SIGMAliner | Stand S5
- US-Classic Car Concours mit Burgern, Live-Auftritten im Rockabilly-Style | USCCC
- Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel
- Präsentation der „Best-of-Show-Trophäe“ in der Kunstaussstellung im Südflügel
- Kulinarische Angebote, wie Wein, Crepes, Flammkuchen, Pasta, Eiscreme, Burger u.v.m.

13:00 Uhr Lamborghini-Parade mit moderierter Vorstellung

14:00 Uhr Historisches Picknick – Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West) | Stand 25

15:00 Uhr Empfang mit Vorstellung der Kunstaussstellung durch Curd Achim Reich | Kunstaussstellung

18:00 Uhr Programmende des ersten Tages

19:00 bis 23:00 Uhr Classic-Gala-Abend mit Sektempfang, Klassik-Konzert im Rokoko-Theater und anschließendem Dinner im Schloss Schwetzingen für Teilnehmer und geladene Gäste

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: Sara Zinsenhofer
 Gestaltung des Magazins: ergonomedia Kludsky/Leiss GbR

Sonntag

09:00 Uhr Öffnung des Schlossparks Schwetzingen

ab 10:00 Uhr Programm der Classic-Gala Schwetzingen:

- Automobile Jubiläen und Sonderschauen: 125 Jahre Renault, 60 Jahre Lamborghini, 70 Jahre Corvette, 75 Jahre Porsche u.a.
- „Classic presentation“ – Moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark
- Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
- „Strangers“ – Jazz-Show am Schlossrestaurant
- Fotoobjektiv-Verleih am SIGMAliner | Stand S5
- US-Classic Car Concours mit Burgern, Live-Auftritten im Rockabilly-Style | USCCC
- Kunstaussstellung und Händlermeile im Südflügel
- Präsentation der „Best of Show Trophäe“ in der Kunstaussstellung im Südflügel
- Kulinarische Angebote, wie Wein, Crepes, Flammkuchen, Pasta, Eiscreme, Burger u.v.m.

14:00 Uhr Historisches Picknick – Teilnahme nur in historischem Outfit (Anmeldung am Stand der JaguarFreunde Süd-West) | Stand 25

ca. 16:00 Uhr Prämierung der Siegerfahrzeuge und Präsentation | Bühne am Arion-Brunnen

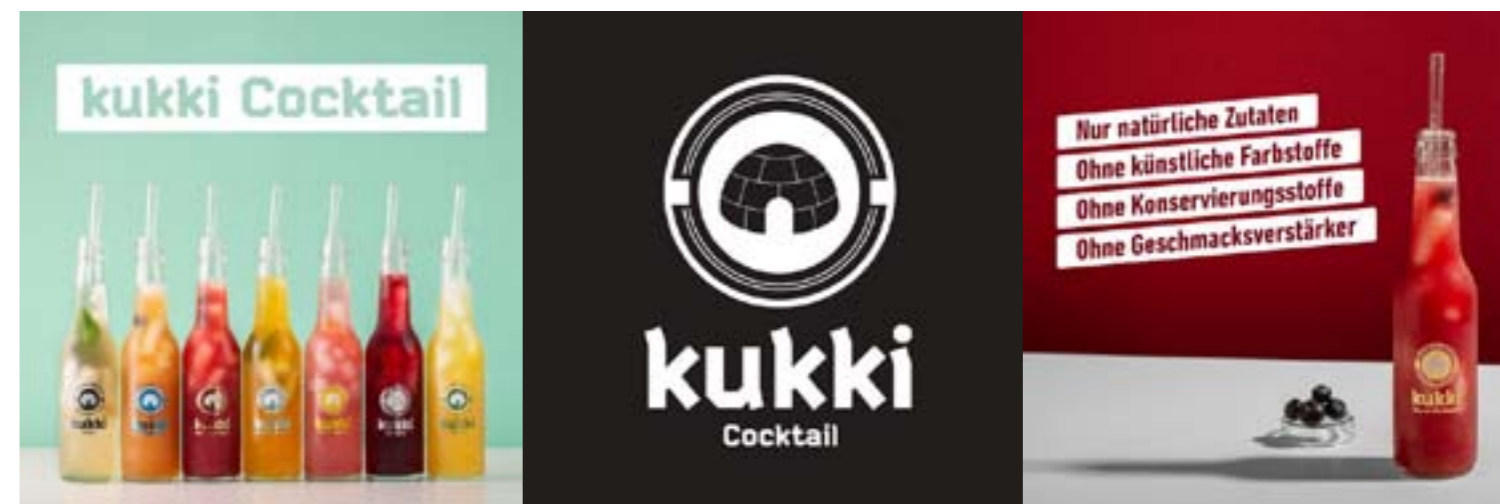
18:00 Uhr Veranstaltungsende

Änderungen vorbehalten

Wir toasten jeden Cocktail... neugierig?

dann kommen sie zu unserem Stand

Frieda's Catering Fürnheim 26 91717 Wassertrüdingen 09832/7080980



Die Jury

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

Bietenholz, Michael	Schweiz	Experte, Swiss Venture Club
Blaube, Smilla		Automobilexpertin
Blaube, Wolfgang		Automobilhistorische Gesellschaft
Boecker, Jörg		Motorjournalist
Cüpper, Jürgen		Oldtimer-Experte, ADAC Nordrhein
Diehl, Peter		Karosserie u. Fahrzeug Vogel-Verlag
Fuchs, Werner		ASC-Experte Messingwagen
Herczeg, Gabor		Automobildesigner
Hoffmann-Sinnhuber, Andreas		Lt. Jury USCCC
Ihrig, Ronald		Designer
Kodama, Hideo	Japan	Honorary Judge Design
Krukenkamp, Carsten		Kfz-Sachverständiger
Krukenkamp, Detlef		Automobilhistoriker
Kurz, Nicola		Kuratorin der Jury
Leutiger, Burkhard		Dipl.-Designer
Lindberg, Mikael	Schweden	Designer, vormals Koenigsegg
Meiswinkel, Gustav		Ingenieur, Kfz-Sachverständiger
Müller, Carsten		MdB, Vors. AK Hist. Fahrzeuge, Berlin
Niemeyer, Jochen		ASC, Kfz-Sachverständiger
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
Weinmann, Alexander		Sachverständiger DEKRA
Wirth, Thomas		Fachjournalist, AutoBild

Jurorin Prix Couture

Blaube, Tanja
Herczeg, Ava
Rufer, Vera
Schulz, Elke
Tollenaar, Anke

Schweiz

Junior-Judge

Deisenroth, Jonas
Falkenbach, Lara
Leutiger, Adrian
Schramm, Laurenz
Schramm, Henrietta
Wirth, Kolja

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

Partner und Sponsoren

Premium-Partner



Exklusiv-Partner



Schirmherrschaft



Concours-Partner



Aussteller und Sponsoren

Alpine Center Frankfurt
Classic Car Analytics
CMC Classic Model Cars
Detailers Garage
DEUVET
FirstClass Autohauben
Gräf Classic Cars
GutAchter Team Krieg
Jamlong Boutique
Kultwagenhalle
Mainstreet Vintageshop
MaximDetailClean
Metzner Automobile
Museum Historic World
Panamahüte Mehl
Premium Rental
Scuderia Renania
Vintage & Prestige
Wensauer – Turatello

Clubs / Vereine

ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.
Ahr-Automobil-Club 1924 e.V.
Alt-Ford-Freunde e.V.
ASC - Landesgruppe Tradition e.V.
Fiat 600 Freunde Deutschland
Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC)
JaguarFreunde Süd-West
MAC Museum Art & Cars
Mercedes-Benz IG
Mercedes-Benz Veteranen Club (MVC)
Museum Autovision
Oldtimer Stammtisch Brühl/Baden
Oldtimer-Freunde Heidelberg
Renault Oldie Club Viersen e.V.
Ro 80 Club International e.V.
TheOtherClub
Zagato Car Club Deutschland

Gastro

Crepy-Crepes
Eis Fontanella
Frieda's Catering
Gesines Foodtruck
Kaffeekontakt
Kappeller Hofladen
Kukki Cocktail
Maloussidis Catering
Snack-Bar 66
Theodor's Schlossrestaurant

Lageplan

E1 Württembergische Versicherung AG



E2 Snowo Distillers



E3 Sonax



E4 Allgemeiner Schnaufferl Club (ASC) e.V.



E5 Sigma



E6 I-Clip



E7 Pletzsch Juwelier / Richard H. Becker



E8 DEKRA

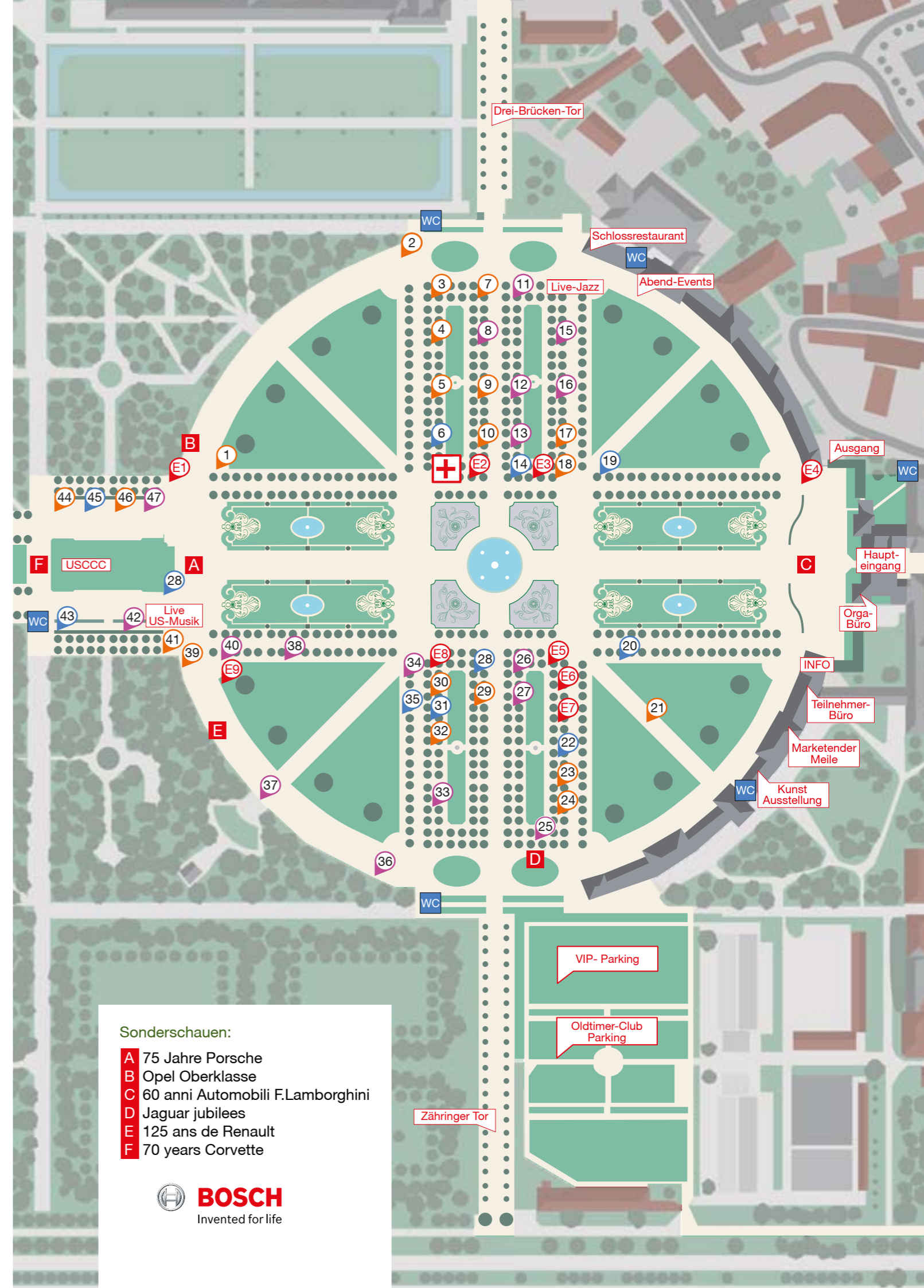


E9 ACV



- 1 Uhrenfabrik Junghans
- 2 Turatello Anhänger – Wensauer
- 3 Metzner Automobile
- 4 GutAchter Team Krieg
- 5 MaximDetailClean
- 6 Theodor's Biergarten
- 7 Classic Car Analytics
- 8 Oldtimer-Freunde Heidelberg
- 9 Museum Historic World
- 10 FirstClass – Autohauben
- 11 Oldtimer Stammtisch Brühl/Baden
- 12 ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.
- 13 Aktion Kinderherz e.V.
- 14 Eis Fontanella
- 15 Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.
- 16 MAC Museum Art & Cars
- 17 Panamahüte Manfred Mehl
- 18 CMC Classic Model Cars
- 19 Crepy-Crepes
- 20 Flammkuchen by Crepy-Crepes
- 21 Vintage & Prestige
- 22 Kappeller Hofladen – Tapas & Wein
- 23 Scuderia Renania
- 24 Gräf Classic Cars
- 25 JaguarFreunde Süd-West
- 26 Museum Autovision Altlußheim
- 27 Ro 80 Club International e.V.
- 28 Kaffeekontakt
- 29 DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer
- 30 Detailers Garage
- 31 Maloussidis Catering – Softeis
- 32 Kulturwagenhalle
- 33 Alt-Ford-Freunde e.V.
- 34 Zagato Car Club Deutschland
- 35 Gesines Foodtruck – Pasta
- 36 Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
- 37 TheOtherClub – Bentley & Rolls-Royce Touring Club e.V.
- 38 Fiat 600 Freunde Deutschland
- 39 Alpine Center Frankfurt
- 40 Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
- 41 Mainstreet Vintageshop
- 42 Elvis will never die e.V.
- 43 Snack-Bar 66 – Burger
- 44 Premium Rental
- 45 Kukki Cocktails – Frieda's Catering
- 46 Jamlong Boutique
- 47 Ahr-Automobil-Club 1924 e.V.

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



Sonderschauen:

- A** 75 Jahre Porsche
- B** Opel Oberklasse
- C** 60 anni Automobili F.Lamborghini
- D** Jaguar jubilees
- E** 125 ans de Renault
- F** 70 years Corvette



Ausblick in 2024 20. Jubiläum

...ganz am Schluss möchte ich als Kurator mit Ihnen in die Zukunft blicken, denn im nächsten Jahr findet ASC-Classic-Gala bereits zum 20. Mal statt.

Wir wünschen uns, dass sich möglichst viele unserer langjährigen und früheren Teilnehmer mit uns im Schlosspark treffen – dank der im Laufe der Jahre mehr als 3.000 gezeigten Raritäten ist dieser Concours d'Elegance nicht nur ein Spitzenreiter in Qualität, sondern auch eine Basis für einen großen Freundeskreis.

Wir planen als Organisatoren natürlich über mehrere Jahre, welche Themen eines Tages bei ASC-Classic-Gala Schwetzingen zu sehen sein sollen. Anders als bei anderen Concours-Veranstaltungen kommen dabei nicht nur exotische Marken und Automobile zur Präsentation, sondern auch die Begleiter unseres Alltags in den verschiedenen Jahrzehnten. Sie müssen allerdings in sehr gutem und vor allem originalgetreuem Zustand sein oder, wie zum Beispiel der AlfaSud-Feuerwehrgagen in diesem Jahr, auch noch eine besondere Ausstattung oder Geschichte haben. Sie sollen vor allem das „Weißt Du noch?“ und neben Erstaunen ihr jeweiliges Zeitalter wachrufen.

Dem Kurator und dem Team um Classic-Gala-Gründer Johannes Hübner ist es wichtig, in jedem Jahr auf's Neue seltene und perfekt erhaltene Automobile im Schlosspark von Schwetzingen zu versammeln, um die einzige Flanierveranstaltung, bei der man in einem der schönsten Barockgärten der Welt mit vielen Überraschungen auf dem Zeitstrahl der Automobilgeschichte spazieren kann, einmalig zu erhalten.

Ohne zu viel zu verraten, ist es für uns sehr interessant, dass die britische Nobelmarke Rolls Royce im Jahr 1904 gegründet wurde und Opel sogar noch fünf Jahre älter ist und schon vor 125 Jahren in Bewegung kam – da kamen uns natürlich sehr gute Ideen...

Auch ansonsten gibt's „runde Jubiläen“, etwa 60 Jahre Ford Mustang oder 70 Jahre 300 SL und manch andere... lassen Sie sich überraschen!

Bitte merken Sie sich am besten schon heute den Termin: vom 30. August bis 1. September 2024 ist der einzigartige Barockgarten von Schloss Schwetzingen wieder 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!



Kurator Hans Hedtke und seine Frau Renate



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](https://www.dekra.de/mannheim)

Marie-Curie-Str. 16, 68219 Mannheim, Telefon 0621.80268-0

[dekra.de/mannheim-rheinau](https://www.dekra.de/mannheim-rheinau)



Online-Termin
buchen oder ohne
Termin direkt zu uns

Ihr Fels in der Brandung.

w&w württem
bergische

10 Jahre
Partner der
Classic-
Gala.



Oldtimerversicherung

Das Beste
für Ihren Schatz.



Weitere Infos unter oldtimer.de
und Telefon 0711 662 725778