

ASC-Classic-Gala Schwetzingen 21. International Concours d'Elegance

ww württem
bergische



Baden-Württemberg
Staatliche Schlösser
und Gärten

DEKRA



SIGMA

Wenn Klassiker, dann mit Aqua Römer.

Gut für mich. Gut für die Umwelt.



Wenn Aqua, dann Römer.®



Liebe Gäste,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich außerordentlich, Sie im Herzen unserer Stadt auf dem Schwetzingener Schlossplatz und im Schwetzingener Schloss willkommen zu heißen. Bereits zum zehnten Mal steht unsere Stadt ganz im Zeichen nachhaltiger Mobilität. Mit der ECOMobil-Gala 2025 feiern wir ein besonderes Jubiläum – zehn Jahre Engagement für eine klimafreundliche Zukunft der Fortbewegung. Ich lade Sie herzlich ein, diese spannende Veranstaltung gemeinsam mit uns zu erleben.

An zwei Tagen haben Sie die Gelegenheit, sich umfassend über zeitgemäße und klimafreundliche Mobilitätsmöglichkeiten zu informieren. Nutzen Sie die Chance, aktuelle Entwicklungen rund ums Fahrrad, Sharing-Angebote, innovative Konzepte der Elektromobilität und die neuesten Trends im Mobilitätsbereich zu entdecken. Ganz nach dem Motto „Nachhaltige Mobilität erfahren“ können Sie viele dieser Möglichkeiten direkt vor Ort ausprobieren und erleben, wie spannend und alltagstauglich nachhaltige Mobilität bereits heute ist. Werden Sie Teil dieser Bewegung und gestalten Sie die Mobilität der Zukunft aktiv mit!

Ein besonderes Highlight ist die enge Verbindung zwischen der ECO-Gala und der traditionsreichen ASC-Classic-Gala Schwetzingen, einem der ältesten und bedeutendsten Oldtimer-Treffen Deutschlands. Seit 2001 findet dieses internationale Concours d'Elegance im Schlosspark statt und zieht jährlich tausende Besucherinnen und Besucher aus dem In- und Ausland an. Der ASC ist Schirmherr der Classic-Gala und präsentiert dort zahlreiche historische Automobile.

Es ist kein Zufall, dass zur gleichen Zeit auf dem Schlossplatz die Ausstellung ECOMobil-Gala Einblicke in die Zukunft der Mobilität gibt – eine Verbindung, die die Traditionspflege des ASC mit innovativen zukunftsweisenden Entwicklungen verbindet, als Treffpunkt für historische und umweltbewusste Mobilitätsenthusiasten gleichermaßen.

Wir freuen uns in diesem Jahr im Rahmen der ASC-Classic-Gala Schwetzingen das 125-jährige Jubiläum des Allgemeinen Schnaufferl-Club (ASC) der in unserer Stadt mitgegründet wurde, feiern zu dürfen. Dieses Ereignis unterstreicht die enge Verbindung unserer Stadt mit dem Automobil – eine Verbindung, die noch lange nachhallt und die Tradition lebendig hält.

Ich wünsche Ihnen inspirierende Tage bei der ECOMobil-Gala und der ASC-Classic-Gala und freue mich auf Ihren Besuch.
Lassen Sie uns gemeinsam die Mobilität von morgen gestalten!

Mit herzlichen Grüßen

Matthias Steffan

Matthias Steffan
Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen

4	Grußworte
8	Willkommen
10	Schwetzingen
11	Schlossgarten
12	Classic-Gala Schwetzingen
14	Highlights
16	110 Jahre Aston Martin
20	Württembergische Versicherung
22	125 Jahre Adler
24	70 Jahre Alpine
26	Abarth
28	FACEL Vega
30	125 Jahre ASC
32	Sonderthemen 2025
34	Best of Show
34	Modell-Partner CMC
35	Technik Museen Sinsheim Speyer
38	Triumph
40	DEKRA
42	USCCC
43	70 Jahre Ford Thunderbird
44	60 Jahre Opel GT
46	Kunstaussellung
48	Fahrzeugkatalog
73	Impressum
74	Classicbid
76	Teilnehmerliste
84	Programmübersicht
86	Jury
87	Partner und Sponsoren
88	Lageplan
90	Ausblick auf 2026



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

der Schlossgarten Schwetzingen ist die prachtvolle Bühne – auf der die Classic Gala ihr alljährliches Gastspiel voller glänzender Hauptakteure zeigt. Es ist uns eine große Freude, den Internationalen Concours d'Elegance auch in diesem Jahr in der einzigartigen Gartenanlage willkommen heißen zu dürfen. Bereits zum 21. Mal betreten hier herausragende Fahrzeuge und Meisterwerke der Automobilgeschichte die „Szene“ vor der Kulisse der kurfürstlichen Sommerresidenz. Mit dieser langen, gemeinsamen Geschichte ist die Concours d'Elegance weit mehr als ein gern gesehener Gast im Schlossgarten Schwetzingen. Was vor über zwei Jahrzehnten als Gastspiel

begann, ist längst zur festen Inszenierung geworden.

Dabei haben die Classic Gala und das barocke Schloss mit seinem einzigartigen Garten noch mehr gemeinsam. Beide eint ein zentrales Ziel: Sowohl das Schlossensemble als auch die Automobile vermitteln eine Schönheit, die durch Eleganz, technisches Können und Raffinesse ausgezeichnet ist. Es sind historische Schätze, die durch ihre Ästhetik bestechen und Einblicke in Aspekte von Geschichte und Kultur geben. Hierfür arbeiten wir und die Kolleginnen und Kollegen der Concours d'Elegance stetig daran, diese Schmuckstücke zu bewahren und zu pflegen, sie der Öffentlichkeit zu zeigen und für die Zukunft zu erhalten.

Der Schlossgarten Schwetzingen ist ein lebendiges Zeugnis europäischer Gartenkunst, in dem Vergangenheit und Gegenwart harmonisch aufeinandertreffen. Jede Sichtachse, jede Skulptur und jedes Wasserbecken erzählt dabei von den Ideen und der Gestaltungskraft vergangener Jahrhunderte – ebenso wie die Automobile, die hier ihre Geschichten aus Technik, Design und Handwerkskunst präsentieren. Diese Verbindung von Kunst und Natur, von Bewegung und Beständigkeit, macht sowohl den Schlossgarten als auch die Classic Gala zu etwas Besonderem.

Wir freuen uns daher sehr, auch in diesem Jahr gemeinsam mit dem Internationalen Concours d'Elegance viele Gäste für die Eleganz der Vergangenheit begeistern zu können. Unser besonderer Dank gilt Johannes Hübner und seinem engagierten Team, die diese außergewöhnliche Veranstaltung mit Leidenschaft und Organisationstalent möglich machen – und hoffentlich noch viele Jahre fortsetzen werden. Wir wünschen allen Beteiligten eine erfolgreiche Classic Gala und viel Freude bei dieser Zeitreise in die Welt der Automobilgeschichte.

Herzlichst, Ihre

Patricia Alberth

Patricia Alberth

Manuel Liehr

Manuel Liehr

Geschäftsführung der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg



Liebe Freundinnen und Freunde der Classic-Gala Schwetzingen,

nachdem die Classic-Gala im letzten Jahr feierlich ihr 20-jähriges Bestehen begangen hat, freut sich in diesem Jahr die Württembergische über ein Jubiläum: Vor 100 Jahren ging ihre erste Kfz-Versicherung an den Start. Was 1925 gemächlich begann, hat im Laufe der Zeit ordentlich an Fahrt aufgenommen: Heute bietet die Württembergische umfassenden Schutz für Fahrzeuge – ob elektrisch, klassisch, auf zwei oder vier Rädern, privat oder gewerblich genutzt.

Stark gewachsen ist auch das Interesse an Oldtimern. Als mobile Kulturgüter und attraktive Wertanlagen werden sie immer beliebter. Rund

753.000 Personenkraftwagen mit H-Kennzeichen sind nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes in Deutschland zugelassen, und das sind bei Weitem nicht alle Fahrzeugveteranen der Republik. Meist handelt es sich dabei um seltene Schmuckstücke, die von ihren Besitzerinnen und Besitzern gehegt und gepflegt werden. Die Württembergische hat bereits vor vielen Jahren den passenden Versicherungsschutz für die Risiken der besonderen Fahrzeuge entwickelt und diesen seitdem regelmäßig an die Bedürfnisse ihrer Besitzerinnen und Besitzer angepasst. Ein Expertenteam kümmert sich um die automobilen Raritäten – vom exklusiven Vorkriegsboliden über das historische Kraftrad bis hin zum betagten Ackerschlepper.

Die Classic-Gala Schwetzingen ist eine wunderbare Möglichkeit, mit den Besitzerinnen und Besitzern historischer Fahrzeuge ins Gespräch zu kommen und zu erfahren, was die Oldtimerszene bewegt. Wir freuen uns daher sehr, erneut als Premiumpartner dabei zu sein, wenn die Classic-Gala Schwetzingen zum 21. Mal ihre Pforten öffnet und Freundinnen und Freunde mobiler Raritäten in den wunderschönen Barockgarten des Schwetzingener Schlosses einlädt.

Im Namen der Württembergischen wünsche ich allen Besucherinnen und Besucher der Classic-Gala viel Freude beim Flanieren und Fachsimpeln, gute Begegnungen und Gespräche sowie erlebnisreiche Stunden in Schwetzingen.

Mit den besten Grüßen Ihr

Per-Johan Horgby

Dr. Per-Johan Horgby

Vorstand Württembergische Versicherung AG



Liebe Besucherinnen, liebe Besucher,

der Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V., der in diesem Jahr sein 125jähriges Jubiläum feiert, heißt sie sehr herzlich willkommen zu der 21. ASC-Classic-Gala Schwetzingen. Hier in dieser traumhaften Ambiente des Schwetzingen Schlosses mit seiner weitläufigen Parkanlage können sie fast 200 seltene Oldtimer sehen und bewundern und eine Zeitreise durch die Geschichte des Automobils erleben. Wir vom ASC-D zeigen einige automobiler Meilensteine und extrem seltene Autos wie den 125 Jahre alten Lux, der in Ludwigshafen produziert wurde und das einzig noch existierende Exemplar ist. Zu den Exponaten gehört auch der Adler Kaiserwagen von 1909, der im Besitz des ASC-D und Star der Adler-Sonderausstellung ist.

Weitere Jubiläen sind 100 Jahre Aston Martin, 75 Jahre Abarth, 70 Jahre Alpine und dazu noch eine große Schau von hubraumgroßen US-Cars. Aber die ASC-Classic-Gala bietet noch viel mehr. Viele Aussteller und Händler sorgen zusammen mit den ausgestellten Oldtimern dafür, dass sich der Schlosspark zu einem großen gesellschaftlichen Ereignis verwandelt, das von dem Concours d'Elegance mit der Siegerehrung am Sonntag gekrönt wird. Hier werden die schönsten, seltensten und mit einer besonderen Historie versehenen Oldtimer von einer fachkundigen Jury ausgezeichnet. Initiator, Gründer und Organisator Johannes Hübner, der diesen Event vor jetzt 21 Jahren ins Leben gerufen und auch mit Leben erfüllt hat, ist ein Garant für eine Ausstellung, die in Europa auf diesem Niveau kaum mehr zu finden ist.

Das Jahr 2025 ist ein besonderes Jahr im Rahmen der automobilen Geschichte. Nicht nur der ASC-D wurde 1900 gegründet, ganz in der Nähe von Schwetzingen fand 1900 auch das erste Autorennen in Deutschland statt, und zwar auf der Galopprennbahn in Frankfurt.

Für sie als Besucher ist die ASC-Classic-Gala eine einzigartige Gelegenheit, die Entwicklung des Automobils mit seiner fast grenzenlosen Vielfalt zu erleben, und auch die Qualität der ausgestellten Fahrzeuge ist nahezu einzigartig. Genießen sie den Besuch im Schwetzingen Schloss mit seiner beeindruckenden Schönheit und bestaunen und bewundern sie die automobilen Preziosen aus aller Welt. Anfassen ist zwar verboten, aber alle ausgestellten Fahrzeuge stehen frei und ungehindert auf ihren Plätzen. Und oft sind die Besitzer dieser Fahrzeuge dabei und freuen sich über ein Gespräch mit Ihnen und über ihr Auto.

Ich wünsche Ihnen ein schönen und erlebnisreichen Tag bei hoffentlich schönstem Wetter.

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

DRIVE BETTER WITH

I-CLIP

No. 1 MINI WALLET



**I-CLIP ORIGINAL SILVER
PURE BLACK**

Unser Einsteigermodell

35,00€



**I-CLIP ORIGINAL SILVER
FREQUENT TRAVELLER BLUE**

Unser neuestes Modell - einfach gut
und schon jetzt der Topseller

40,00€



**I-CLIP ORIGINAL SILVER
BERNARD**

Mit Münzfach
für unsere Louis-Fans

45,00€



**I-CLIP ORIGINAL BLACK
NUT TREE**

Für die Liebhaber von Holz

45,00€



**I-CLIP MAX ORIGINAL SILVER
PURE RED**

Unser Damenmodell
für bis zu 18 Karten

55,00€



**I-CLIP STEEL POLISHED
TIMEKEEPER BLACK**

Geburtstagsgeschenk mit
Ziffern für Jahrgänge

100,00€



**I-CLIP TITAN DLC
CORDOVAN BORDEAUX**

Mit Cordovanleder für Fans
von rahmengenähten Schuhen

300,00€



I-CLIP GOLD

Mit 80 Gramm 750-er
Schmuckgold über den Zoll

22.500,00€



I-CLIP GOLD DIAMANT

Der ultimativste
Mini-Geldbeutel der Welt

43.000,00€

www.i-clip.com

Die 21. ASC-Classic-Gala und der 13. USCCC heißen Sie in Schwetzingen willkommen

Jetzt gibt es ASC-Classic-Gala Schwetzingen schon mehr als 20 Jahre - dieser traditionsreichste Concours d'Elegance nach FIVA-Kriterien in Deutschland ist wieder das Outdoor-Ereignis für klassische Automobile, bei dem man sich in einzigartiger Atmosphäre detail mit der Automobilgeschichte beschäftigen kann, als irgendwo anders, denn die weiträumige Aufstellung im Zeitstrahl der Baujahre lässt Raum für eigene Erinnerungen und Betrachtungen - als habe das Rad der Zeit in den jeweiligen Jahrzehnten angehalten.

Im Rahmen des 21. Int. Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA-SCHWETZINGEN und des 13. USCCC gestalten mehr als 150 Sammler, Enthusiasten, Künstler 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 herzlich 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 Adler-Automobilen, die seit 1900 die Automobilwelt bereichern und mit den frühen Zweizylindern, den Standard-Modellen, dem Primus, dem Trumpf und dem Junior, sowie dem 2-Liter, einem Autobahn-Cabriolet und seltenen Einzelstücken eine einzigartige Schau bilden. Besonders interessant sind auch die Exponate der Ehrenmarke Aston Martin - erstmals sind rund 10 dieser seltenen Wagen aus England in einem Concours zu sehen.

Der 13. USCCC steht unter dem 70-jährigen Jubiläum des Ford Thunderbird, zeigt aber auch Klassiker anderer amerikanischer Marken. Auf der Terrasse feiern die Oldtimerfreunde des ASC ihr 125. Jubiläum und die Clubs aus Brühl und Heidelberg locken

Welcome at the 21st ASC-Classic-Gala and the 13th USCCC in Schwetzingen 2025

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

The 21st International Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN 2025 and the 13th USCCC are again showing the exhibits of more than 150 collectors, enterprises and specialists. We want to thank all entrants and exhibitors for their support and contribution and are glad to welcome You in Schwetzingen!

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

We are pleased and stunned to see rare Adler Automobiles, which delight the Automobile World since 1900, and an ensemble of early Adler, including the majestic Kaiserwagen from 1909, the Standard Sixes, the Primus, the Trumpf and the little Junior and rare One-off-Cars make up a fantastic show.

The exhibits in the special show of Aston Martin are presenting milestones of the history, that have rarely before been exhibited together - a world-class presentation!

The 13th USCCC is dedicated to the 70th anniversary of the Ford Thunderbird, but also features classics from many other American brands. The classic car enthusiasts from the ASC celebrate the 125th, as well as the club-enthusiasts from Brühl and Heidelberg, attract visitors with their lovingly designed

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

Die Schlossgastronomie und unsere ausgewählten Partner versorgen Teilnehmer, Gäste und Zuschauer mit leckeren Snacks und ausgesuchten Mahlzeiten, Eis, Getränken und Kaffee, und im US-Car-Concours werden amerikanische Snacks angeboten. Mehr als 90 Pokale und Trophäen warten nach dem Votum der internationalen Expertenjury auf die Gewinner aller FIVA-Klassen und den Gesamtsieger.

Classic-Gala Schwetzingen bietet auch eine große Auswahl von Büchern, Plakaten, Bildern und Memorabilia. Zudem gibt es ausgewählte Automobilia, Bekleidung, Accessoires und Raritäten für Oldtimer-Liebhaber, ergänzt von 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, DEKRA 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 zu diesem internationalen Concours d'Elegance gekommen sind!

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

stands. 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.), who create works on the subject of automobiles and mobility that have received worldwide attention. One can enjoy the exhibition and admire the vehicles on the terrace at the same time.

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

Feel good and enjoy is the motto of ASC-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!

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 Schloss-theater 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



Vorbild-Oldtimer bei Classic-Gala Schwetzingen

Am 29. Juli 1900 gab es in Frankfurt am Main den ersten Auto-Blumencorso und die erste Auto-Ausstellung, die 30 Tage dauerte - der Concours d'Elegance für klassische Automobile feiert quasi sein 125. Jubiläum und erinnert daran, dass schon in der Kaiserzeit Blumencorsi, Huldigungsfahrten, Schönheitskonkurrenzen und Automobilturniere, etwa in Baden Baden, Bad Homburg und vielen anderen Kurorten, auch in Europa, gab. Damals ging es um Neufahrzeuge, doch auch bei Concours d'Elegances wie ASC-Classic-Gala Schwetzingen 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 von 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 weiträumig so arrangiert, dass man wie auf einem Zeitstrahl die weltweite Entwicklung des Automobils sehen und vergleichen kann. Dies geschieht, und das ist eine weitere Einmalig-

keit, 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 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 und seine Begeisterung an die Jugend weitergibt. ASC-Classic-Gala steht als Name bewusst nicht vorrangig für Oldtimer, sondern für das Ensemble aus Flair, Lebensfreude, Garten, Mode und Kultur im Zeichen der Mobilitätsgeschichte. 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

Service, der Klassikern zu neuem Glanz verhilft



Bei uns ist Ihr Oldtimer oder Youngtimer in besten Händen
Als **Bosch Car Service Werkstatt mit Classic Dienstleistungen** verfügen wir über das erforderliche Know-how und die Ausstattung, um Ihren Klassiker wieder zurück auf die Straße zu bringen. Denn da bereitet er Ihnen und allen, die ihm begegnen, die größte Freude.

**Karrer & Barth und Partner GmbH
Classic Service**

Kußmaulstraße 15
76187 Karlsruhe
Telefon: 07 21 / 971 8400

**Car Service Kress Inh. Christof Kress
Classic Service**

Pleikartsförster Straße 118
69124 Heidelberg
Telefon: 062 21 / 650000



Für Ihr Auto tun wir alles.

ASC-Classic-Gala-Highlights 2025

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.



VW Typ 30

Der Urahn aller Käfer: VW Typ 30

Christian Grundmann und sein Vater Traugott besitzen das weltweit größte private VW Museum für luftgekühlte Volkswagen. Sie bringen mit dem bei Porsche gebauten VW Typ 30 erstmals einen echten Vorläufer des Käfers in den Schlossgarten. Im Herbst 1936 lässt Ferdinand Porsche Versuchswagen bei NSU und Mercedes bauen – einer der 30 Mercedes Erprobungswagen wird über 50.000 km getestet. Als die Endform des VW Typ 1 feststeht, werden die Prototypen bei Porsche verschrottet... aber wohl nicht alle, denn einer dieser VW Typ 30 überlebt in der Steiermark. Die Auto-Scouts der VW-Sammlung Grundmann machten aus Fahrgestell Nr. 26 von 2024 bis 2025 wieder einen fahrbereiten Prototypen. Sie kommen auch mit einem VW Käfer von Rometsch als 4-türiges Taxi.



Triumph TRX

Aus Malta kommt der erste Triumph-Sportwagen

Triumph begann 1946 mit dem konservativen TR1800, der auch in Schwetzingen zu sehen ist, entwickelte aber den Stromlinien-Roadsters TRX im Ponton-Stil, der 1950 als erstes britisches Auto mit Klappscheinwerfern, elektrischen Fensterhebern und elektrischem Verdeck auf dem Autosalon in Paris dem Jaguar XK 120 die Schau stahl. Er sollte der Triumph-Roadster der Zukunft sein, doch er war zu kompliziert und teuer. Zwei TRX blieben erhalten, der Prototyp überlebte die Zeiten, bis ihn sein heutiger Besitzer Chris Cachia aus Malta entdeckte, kaufen konnte und einer detailgetreuen Restaurierung unterzog. Der Triumph TRX von 1950 wird im Schlosspark sein erstes weltweites Roll-Out erleben, bevor er seinen Weg zu weiteren internationalen Concours d'Elegances antritt.



Facel Vega Excellence

FACEL Vega, der letzte Luxuswagen aus Frankreich

FACEL Vega baute zwischen 1954 bis 1964 etwa 2.900 exklusive Automobile. Gegründet wurde das Unternehmen von Jean Daninos, der Frankreich nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Verschwinden von Delahaye, Delage, Salmson oder Talbot wieder ein prestigeträchtiges Automobil geben wollte. FACEL Vega kombinierte elegantes französisches Design mit leistungsstarken amerikanischen Chrysler-V8-Motoren. Die Fahrzeuge waren bei Prominenten wie Pablo Picasso, Ringo Starr oder Ava Gardner sehr beliebt. Mit dem viertürigen Excellence stieg FACEL Vega in die automobilen Oberklasse auf, als „zweitbestes Auto der Welt“ nach Rolls-Royce bezeichnet. Aber vom Excellence wurden nur 153 Stück gebaut. Schon 1964 wurde die Produktion eingestellt und das Werk geschlossen.

Die Rennflunder Alpine A210 zum 70. Jubiläum

Alpine wurde 1955 vom Renault-Händler und Rallyefahrer Jean Rédélé im nordfranzösischen Dieppe gegründet, um den kleinen 4CV leichter und stärker zu machen. Nach seinem Sieg beim Alpenpokal 1954 nannte er seine Werkstatt Alpine. Für die Langstrecken-WM 1966 baute Alpine sieben stromlinienförmige Langheck-Leichtbau Sport-Prototypen A210, dessen 1,5-Liter-Motor mit etwa 150 PS in der Mitte eingebaut war, die Hinterachse über ein 5-Gang-Getriebe antrieb und bis zu 270 km/h erreichte. Der 4,60 m lange Sportwagen wog dank Gitterrohramen und GFK-Karosserie nur 680kg und war nur 1,03 m hoch. Der A 210 erzielte in Le Mans mit J.P. Jassaud einen 6. Gesamtrang, diverse Klassensiege und war der erste Sportprototyp mit den damals neuen Michelin Renn-Gürtelreifen.



Alpine A 210

Der Packard für die Boulevards

Das 1407 Twelve-Coupé von 1936 konkurrierte mit Duesenberg, LaSalle, Lincoln oder Cadillac und bot allen erdenklichen Luxus und den nahezu lautlosen Zwölfzylinder-Motor mit L-Kopf, das heißt im Kopf seitlich erweitertem Brennraum für weichen Motorlauf. Die Fahrer des 2,5-Tonnners schwärmten von den Servobremsen, der Servo-Kupplung, der automatischen Zentralschmierung und einem verstellbaren Fahrwerk, das auf schlechten Straßen weich eingestellt werden konnte. Von 1934 bis 1937 wurden in allen Karosserievarianten pro Jahr etwa 500 Stück gebaut. Der Coupé-Roadster war noch teurer, entstand auf Anfrage und gegen Vorauszahlung nur etwa 40 Mal im Jahr, also etwa ein Stück pro Woche.



Packard 1407

Kämpfer gegen die Pferdekutsche – der Gladiator

Die Marke Gladiator aus Pré-St. Gervais in Frankreich gehört zu den Pionieren, die schon ab 1896 sowohl in Paris, als auch in London Einzylinder-Autos baute. Ab 1900 gab es auch Zweizylinder mit vorn liegendem Kühler, die nicht mehr wie Kutschen aussahen. Sie hatten Bremsen nur an der Hinterachse, Holzspeichenräder und nur zwei Gänge. Der wassergekühlte Zweizylinder-Motor hatte 2,2-Liter Hubraum und leistete 10 PS, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h reichte. Dieser Gladiator des Jahrgangs 1903 der englischen Serie von etwa 800 Exemplaren ist der einzige Überlebende in Deutschland. Der rote Tonneau mit HeckEinstieg für die Passagiere hat mehr als 40 Mal am legendären London to Brighton Commemoration-Run teilgenommen.



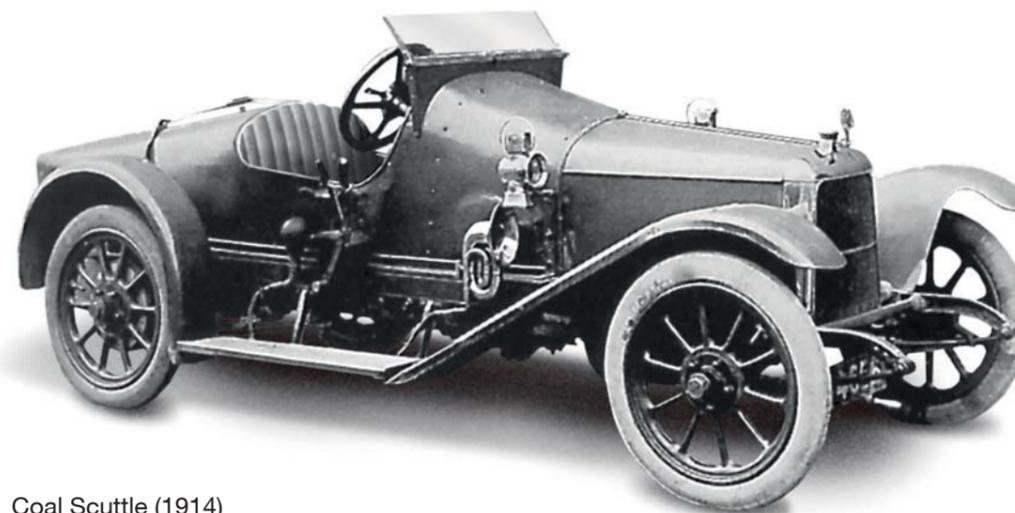
Gladiator Tonneau 1903



110 Jahre ASTON MARTIN

Aston Martin ist eine der bekanntesten und luxuriösesten Automarken und hat eine faszinierende Geschichte, die bis ins Jahr 1913 zurückreicht. Die Marke ist besonders bekannt für ihre eleganten, leistungsstarken Sportwagen und hat sich im Laufe der Jahrzehnte als Symbol für stilvolles Understatement mit Luxus und Leistung etabliert.

Aston Martin wurde 1913 von Lionel Martin und Robert Bamford gegründet. Die beiden Gründer begannen zunächst, Autos mit Singer-Motoren zu frisieren, deren einer sie erfolgreich im berühmten „Aston Clinton Hill Climb“ in Buckinghamshire fuhren. Martin hatte eine Leidenschaft für den Motorsport und wollte ein Auto, das nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Rennstrecke überzeugen konnte. Der Name „Aston Martin“ setzt sich zusammen aus dem Namen des Hügelrennens „Aston Clinton“ und Martins Nachnamen. Nach einem Erstling mit Isotta Fraschini-Technik kam 1915 die erste eigene Konstruktion, doch als Sportwagenmarke etablierte sie sich erst ab 1925 mit Eintritt des Konstrukteurs, Rennfahrers und Investors Augustus „Guus“ Bertelli, der die



Coal Scuttle (1914)

Marke Bamford und Martin 1925 übernahm, zu Aston Martin umbenannte und bis 1936 ihr Chefsingenieur war. Er schuf die berühmten Vierzylinder-Modelle International, T-Type, LeMans, MK II, Ulster und den 2-Liter Super, deren Karosserien von Guus' Bruder, Enrico „Harry“ Bertelli von 1925 bis 1938 in dessen Karosseriefabrik gebaut wurden – man nennt sie heute die Aston Martin Bertelli, mit denen die Produktion erst ab 1925 mit 69 Exemplaren so richtig in Gang kam. Mit den Typen LM 1 – 7, vor allem aber mit dem 1,5-Liter International wuchs der Kundenkreis, sodass in Newport-Pagnell bis 1932 immerhin 965

Exemplare entstanden. Für wohlhabende Familien bot Aston Martin mit dem Mk II Saloon eine Limousine, es gab auch Coupés und auch 130 LeMans Roadster, bevor ab 1935 der Ulster und die Ableger des 15/98 das Ende der Vorkriegsproduktion einleiteten. Guus Bertelli prägte als erfolgreicher Rennfahrer für Aston Martin den Leitsatz „Rennen veredelt den Stammbaum“, der heute angesichts der Motorsportfolge für Aston Martin wieder gelten könnte.

Im Zweiten Weltkrieg musste Aston Martin wie viele andere Unternehmen seine Pro-



Aston Martin Ulster (1937)



Aston Martin DB 2/4 (1954)

duktion auf Kriegsgerät umstellen. 1947 übernahm der Unternehmer und Traktorenhersteller David Brown das Unternehmen, was dank stabiler wirtschaftlicher Basis zu einer neuen Ära für Aston Martin führte. Unter seiner Führung wurde Aston Martin mit neuen Modellen wie dem DB1 und später dem DB2 weltweit bekannt. Der DB2 von 1950 war ein wichtiger Erfolg für die Marke und legte den Grundstein für die legendäre DB-Serie, die noch heute Symbol für Aston Martin ist. Keines der Modelle inklusive des Mk III übertraf trotz vieler Sportserfolge aber die Stückzahl von 500 Exemplaren, Aston Martin wählte deshalb für den Nachfolger DB 4 das italienische Design von Federico Formenti bei Touring in Mailand.

James Bond und der DB5 sind Stars der Sixties. Die 1960er Jahre waren das goldene Jahrzehnt für Aston Martin, nicht zuletzt wegen des legendären Modells DB5. Der DB5 wurde 1963 vorgestellt und ist heute als James Bond-Auto in den Filmen „Goldfinger“ (1964) und „Thunderball“ (1965) eines der bekanntesten Autos der Geschichte, weil es witzige Assets mit britischem Luxus und Ingenieurwesen verbindet. Dieser Erfolg gab Aston Martin den nötigen Schub, um sich mit den Modellen DB6 und DBS als Marke für Luxus Sportwagen zu etablieren.

Trotz des internationalen Erfolgs hatte Aston Martin aber in den 1970er und 1980er Jahren nach der Ölkrise mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Das Unternehmen wechselte mehrfach den Besitzer und kämpfte mit den Herausforderungen der Wirtschaft und des sich verändernden Marktes.

1987 wurde Aston Martin von der Ford Motor Company übernommen, die dem Unternehmen bewusst die Freiheit ließ, neue Ressourcen für die Weiterentwicklung zu nutzen. Modelle wie der zeitlos elegante Aston Martin DB7 (1994), der DB9 (2004) und der V8 Vantage (2005) im typischen Aston Martin-Design verstärkten die Identität von Aston Martin.

1999 konnte die Marke dank neuer Investoren unter der Führung von Prodrive-Chef David Richards wieder unabhängig werden und ihre Modellpolitik konsolidieren, die Aston Martin von Großserien-Sportwagen unterscheidet. In den letzten Jahren hat Aston Martin durch Engagement im Sport moderne Technologien eingeführt. Man stellte den Aston Martin DB11 (2016) und den Aston Martin Vantage (2018)



Aston Martin Lagonda (1981)



Aston Martin DB4 Coupé (1961)

vor, die moderne Technik mit der typischen Eleganz verbinden, für die Aston Martin berühmt ist. Mit Einführung des Aston Martin Valkyrie (2019) kam ein hypermoderner Supersportwagen, der von Formel-1-Ingenieuren entwickelt wurde und dennoch für Rennstrecke und Straßenverkehr geeignet ist. Der Valkyrie unterstreicht den technologischen Fortschritt, den Aston Martin in den letzten Jahren gemacht hat. Aston Martin hat auch, wie viele Hersteller der Oberklasse, mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge zu kämpfen, die politisch gefordert werden. Aston Martin hat deshalb mit dem Aston Martin Rapide E und dem Aston Martin Valhalla adäquate Schritte in Richtung Elektrifizierung unternommen, um auch in Zukunft mit dem typischen Mix aus Tradition, Innovation und Luxus zu locken.

Text: J. Hübner, Fotos: S. 17 unten und S. 18 Mitte G. Kludsky, S.18 unten J. Hübner, alle anderen Fotos Aston Martin



Aston Martin V8 Vantage Zagato (1986)

KLAUSER

■ ■ ■ ■

BUSINESS SCHUHE ELEGANZ TRIFFT KOMFORT

Entdecken Sie edle Herrenschuhe
von Top-Marken wie SALAMANDER,
LLOYD & DIGEL und viele mehr.
Jetzt in Ihrer Nähe.

Exklusive Auswahl in Ihrer Salamander Filiale
in Schwetzingen oder weitere Filialen finden.





**Kfz-Versicherung der
Württembergischen
wird 100**



„Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung. Ich glaube an das Pferd“, irte um 1897 Kaiser Wilhelm II. Denn auch 107 Jahre nach seiner Abdankung und 139 Jahre nach der Erfindung des Autos sind dessen Tage noch lange nicht gezählt – eher im Gegenteil: Heute gibt es in Deutschland über 49 Millionen zugelassene Personenkraftwagen und rund 61 Millionen zugelassene Kraftfahrzeuge.

Nahezu ebenso lang wie die Historie des Automobils selbst währt auch die Geschichte der Versicherungen, die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern im Schadensfall hilfreich zur Seite stehen. Die Württembergische Versicherung AG bietet schon seit 100 Jahren umfassenden Schutz für Fahrzeuge – ob elektrisch, klassisch, auf zwei oder vier Rädern, privat oder gewerblich genutzt. Bekannt ist sie insbesondere für ihre Spezialversicherung für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge. Der Versicherer hat bereits 1986 seine Liebe zu älteren Kraftfahrzeugen entdeckt und den passenden Versicherungsschutz für die Risiken dieser besonderen Fahrzeuge entwickelt. Ein Expertenteam kümmert sich um die automobilen Raritäten – vom exklusiven Vorkriegsboliden über das historische Kraftrad bis hin zum betagten Ackerschlepper.

Fragen rund um das Thema Versicherung für besondere Fahrzeuge beantworten die Fachleute der Württembergischen unter anderem im Barockgarten des Schlosses Schwetzingen bei der 21. Classic-Gala Schwetzingen vom 5. bis zum 7. September 2025. Dort ist das Unternehmen auch in diesem Jahr wieder als Premiumpartner des Internationalen Concours d'Elegance mit von der Partie.

► www.oldtimer.de





Autos aus der Fahrrad-Fabrik Adlerwagen sind 125 Jahre alt

Auf der ersten Frankfurter Automobilausstellung am 29. Juli 1900 zeigten die Adler-Fahrradwerke des Unternehmers Fritz Kleyer ihre ersten eigenen Automobile, die einen französischen DeDion-Einzylinder-Motor hatten, dessen Kraft erstmals mit Kardan zur Hinterachse übertragen wurde. Dank solcher Vorteile überholte die Produktion von Adler-Automobile schon bald den damals größten Motorwagen-Hersteller Benz und führten zu einer Vielzahl verschiedener Modelle und 1907 zum ersten sogenannten Kleinwagen. Schon seit 1905 hatte Adler erstmals Motor und Getriebe miteinander verblockt, obwohl diese heute übliche Bauweise damals kritisch gesehen wurde. Mit dem 15/40 PS baute Adler einen Mittelklassewagen, der sich auch international von England bis Russland so großer Beliebtheit erfreute, dass Adler 1912 in Wien mit den „Österreichischen Adlerwerken“ ein eigenes Montagewerk baute, in dem auch die beliebten Adler-Motorräder entstanden. Den von 1905 bis 1912 angebotenen großen Adler

40/50 PS mit 7440 ccm Hubraum und Doppelzündung erwarb Kaiser Wilhelm II. in den Hohenzollern-Farben Elfenbein und Hellblau mit einer abnehmbaren Sommer-Karosserie, der heute nach umfangreicher Restaurierung von der Landesgruppe Hessen des Allgemeinen Schnaufferl-Clubs ASC bewahrt wird.

Adler gehörte bis 1914 zu den größten Auto-Herstellern der Welt, doch kriegsbedingt sind nur noch ganz wenige Adler der Frühzeit erhalten geblieben.

Nach dem 1. Weltkrieg bot Adler schon ab 1921 vier verschiedene Modelle an, die mit 1520 ccm, 2298-, 3115 - und sogar 4700 ccm alle Bedürfnisse befriedigten. Das

widersprach einer Massenfertigung, weshalb Adler sich ab 1927 einem Zwei-Typen-Programm und der Serienfabrikation der Modelle Standard 6 mit 2,6- und 4,7-Liter Sechszylinder, sowie des Vierzylinders Favorit mit 1550 ccm verschrieb. Adler war in Europa einer der ersten, die mit Hilfe der Berliner-Großpressen-Fabrik AmbiBudd Ganzstahl-Aufbauten auf



Adler 18/35 Doppelphaeton

einem Presstahlrahmen realisierten und mit den sog. „Blechkästen“ im „Zwei-Typen-Programm“ mit dem Favorit und dem Standard 6 die Massenfertigung einleitete. Dem Wettbewerb um die Oberklasse trotzte Adler trotz Vereinheitlichung vieler Prozesse dennoch von 1929 bis 1933 mit dem edlen Reihen-Achtzylinder Standard 8 – eine Typenbezeichnung, die Cadillac im fernen Amerika ärgerte, weil sie für ihre Autos mit „the Standard of the world“ warben.

Schon 1932 folgte der Adler Trumpf 1,5-Liter als Mittelklassewagen mit dem neuen Frontantrieb, dem der herkömmlich angetriebene Primus zur Seite stand. Das neue Adler Spitzenmodell war der ab 1934 angebotene Diplomat, dessen Drei-Liter Sechszylinder mit 65 PS überdurchschnittlich stark war.



Mit dem ab 1935 gebauten und 830 kg leichten Trumpf Junior bot Adler die Viertakt-Alternative zum beliebten DKW F 8 in der begehrten Ein-Liter-Klasse mit Frontantrieb an. Das ist auch deshalb interessant, weil der ab 1936 in Entwicklung befindliche Volkswagen Motor und Antrieb im Heck haben sollte. Ab 1936 gab es den Adler Trumpf auch als 1,7 Liter, bis 1938 der Zweiliter die Mittelklasse abrundete. Mit dem 2-Liter von 1938 und dem Sechszylinder Adler 2,5-Liter Typ 10 „Autobahn“ bot Adler auch Stromlinienwagen an, bis der 2. Weltkrieg 1939 die Blechteile-Fertigung des Berliner Presswerks Ambi Budd beendete.

Nach den verheerenden Zerstörungen des Frankfurter Adler-Werkes entschloss sich der Vorstand 1946 für die schnelle Wiederaufnahme der Fahrrad- und Motorrad-Fertigung, was einen sukzessiven Wiederaufbau möglich machte, aber die Entscheidung gegen eine erneute Automobilproduktion bedeutete. ASC-Classic-Gala Schwetzingen zeigt die wichtigsten Adler der letzten 125 Jahre inklusive des ASC-Präsidentenwagen von 1909, der dem Adler von Kaiser Wilhelm dem Zweiten entspricht.

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



Adler Trumpf Junior Cabriolet



Adler Standard 8 mit abnehmbarem Aufbau



Adler Typ 10 „Autobahn“, Karmann Coupé

70 Jahre Flundern aus Dieppe



Alpine A 110



Alpine A106 Mille Miles (1960)

Die Geschichte von Alpine Renault und Jean Rédélé beginnt 1922 in Dieppe an der Nordküste von Frankreich: der junge Jean Rédélé war fasziniert von Geschwindigkeit, Technik und Leichtbau. Nach seinem Studium in Paris übernahm er das Renault-Autohaus seines Vaters in Dieppe und begann, den kleinen Heckmotor-Renault 4CV zu tunen und bei Rallyes einzusetzen – mit beachtlichem Erfolg. 1955 gründete er seine Marke Alpine, benannt nach der legendären Alpenfahrt, einem seiner ersten großen Motorsporterefolge. Alpine war immer eng mit Renault verbunden, verwendete fast ausschließlich Renault-Technik und wurde ab 1973 vollständig in Renault integriert. Trotzdem ist die richtige Bezeichnung bis heute Alpine Renault. Die Typenbezeichnung A106 bildete den Anfang, weil Rédélé den Vierzylinder des Renault 4CV der Baureihe 1060 nutzte. A 108 bis 610 waren davon losgelöst fortgeführte Modellreihen. Die wichtigsten Alpine-Modelle sind Legende:

Der A106 von 1955 hatte als erstes Serienmodell auf Basis Renault 4CV eine GfK-Karosserie nach eigenem Entwurf. Ihr Nachfolger A108 von 1958 mit 845-ccm-Motor hatte eine von Giovanni Michelotti entworfene Karosserie, die dem A110 von 1962 sehr ähnlich war. Die A110 wurde die Alpine-Ikone schlechthin, nur 108cm hoch, auf Renault R8-Technik basierend, mit Leichtbau-Karosserie aus GfK und trotz kompromisslosem Heckmotor ein großer Rallyeerfolg. Der A310 von 1971 hatte anfangs sechs Scheinwerfer, die 6-Zylinder-Variante mit dem sog. PRV-Gemeinschaftsmotor wurde ab 1976

das Übergangsmodell zum modernen GT und fast 9.300 mal verkauft. Die Form des aerodynamischen GT mit V6-Turbo von 1985 lehnte sich an den A310 an und war mit insgesamt 6.783 Exemplaren durchaus erfolgreich, doch mit ihrem Nachfolger A610 von 1991 endete diese Geschichte. Die neue Alpine A110 von 2017 kam erst 21 Jahre später als retro-inspirierter, ultraleichter Mittelmotor-Sportwagen aus Aluminium und bekommt seitdem von allen Fachpublikationen großes Lob für Fahrdynamik, Design und ihr unschlagbares Preis- / Leistungsverhältnis.

Wichtigste Motorsport-Erfolge:
Im Ralliesport dominierte Alpine mit der A110, die 1971 mit dem Sieg bei der Rallye Monte Carlo mit Ove Andersson unsterblich wurde, zudem gewann man 1971 auch die Rallye Sanremo. 1973 gewann Alpine die ersten Rallye-Weltmeisterschaft für Konstrukteure in der WRC und von 1971–1973 kamen Siege in Marokko, Portugal, Österreich u.v.m. hinzu. Verschiedene A110-Varianten gewannen zwischen 1964 und 1970 auch in der Langstrecke und bei Rundstreckenrennen wie Le Mans zumindest ihre Klassen. Später begleitete Alpine die Marke Renault auch in der Formel 1. Alpine soll in den nächsten Jahren zur vollelektrischen Performance-Marke, u. a. mit elektrischem Nachfolger der A110, einem Crossover-SUV und einer Kompaktklasse (gemeinsam mit Lotus und Renault) werden – was Jean Rédélé dazu sagen würde?

Text: J. Hübner, Fotos: S. 24 Autoconsult, S. 25 oben J. Hübner, unten G. Kludsky



Alpine A108 Coupe SH



Alpine A 210



OLDTIMER · YOUNGTIMER · EXOTEN
verkauf · werkstatt · einlagerung

www.oldtimerpiloten.de

72555 Metzingen | Mühlstraße 17 | Tel. +49 71 23 - 9 74 47 15

Verkauf

- Showroom
- Kommissionsverkauf
- Versicherung
- Finanzierung

Werkstatt

- Inspektion nach Herstellervorgabe
- Reifen- und Bremsenservice
- Reparaturen aller Art
- alle Marken und Baujahre

Einlagerung

- Beheizt
- Videoüberwacht
- Alarmüberwacht
- Technischer Support



Carlo Abarth – der Motorenzauberer

Carlo Abarth wurde am 15. November 1908 in Wien als Karl Abarth geboren. Er war ein österreichisch-italienischer Ingenieur, Unternehmer und leidenschaftlicher Motorsport-Enthusiast. Schon früh zeigte er Interesse an Technik und Geschwindigkeit, ähnlich seinem französischen Kollegen Jean Redélé, der später Alpine gründete, war es vor allem der Leichtbau, der ihn begeisterte. Seine Motorsportbegeisterung begann als Motorradrennfahrer und Techniker. Nach einem schweren Unfall im Jahr 1939 beendete er seine aktive Rennfahrerkarriere – doch seine wahre Berufung als Konstrukteur begann erst, als er nach dem Zweiten Weltkrieg nach Italien zog und 1949 zusammen mit dem Rennfahrer Guido Scagliarini die Firma Abarth & C. in Bologna



Autobianchi A122 Abarth

gründete und die italienische Schreibweise seines Vornamens übernahm. Durch die enge Zusammenarbeit mit FIAT verlegte er seinen Firmensitz später nach Turin.

Abarth - Die Marke mit dem Skorpion
Das Markenzeichen von Abarth ist der Skorpion, Hinweis auf Abarths Sternzeichen, Symbol für Wendigkeit und Cleverness. Sein Unternehmen für Hochleistungs-Auspuffanlagen baute bald auch

eigene Renn- und Sportwagen – klein, leicht und extrem leistungsstark – „klein, leicht, schnell und bissig“ lautete seine Devise.

Der König des Motorsports
Abarth ist bis heute der erfolgreichste Rennauto-Hersteller der Welt, wenn man die Viel-

Carlo Abarth

zahl der Abarth-Fahrzeuge zu ihren Erfolgen stellt - kein anderer Hersteller hatte so viele verschiedene erfolgreiche Rennwagen. Carlo Abarth war mit einer Vielzahl von Privatfahrern der Meister der FIA-Klassenrennen in den 1950er und 1960er Jahren. Abarth-Privatfahrer gewannen mehr als 10.000 Einzelrennen. Abarth errang mehrere Weltrekorde, Abarth gewann europäische GT-Meisterschaften, viele Titel, auch Bergmeisterschaften und in der FIA Sportwagen-Weltmeisterschaft.

Der Fiat 131 Abarth Rally gewann 1977, 1978 und 1980 drei Mal die WRC (World Rally Championship), 1978 waren zudem Markku Alen und 1980 das Team Röhl / Geistdörfer mit dem konventionell angetriebenen Viertürer Fahrer-Weltmeister – der kastenförmige FIAT 131 Abarth gilt deshalb als eines der erfolgreichsten Rallyeautos seiner Zeit, weil .

Carlo dirigierte die Zeichenstifte
Nirgendwo gilt der Satz „form follows function“ mehr, als im Design von Sportwagen. Carlo Abarth hatte ein untrügliches Gefühl für Aerodynamik und schaffte es, die ebenfalls eigenwilligen Brüder Zagato so zu führen, dass eine „Abarth-Familie“ der Sportwagen entstand, zu der durchaus auch der Porsche Carrera GS gehörte. Er war es auch, der das „double-bubble“-Dach erfand, damit die Piloten samt Helm ins flache Auto passten. Oder den „Schnorchel“, mit dem der Heckmotor seine Ansaugluft über dem Dach einsaugte.

Der Verkauf an Fiat und Abarths Rückzug
1969 verkaufte Carlo Abarth sein Unternehmen an FIAT, Abarth wurde zur offiziellen FIAT-Rennabteilung und Abarth blieb bis Anfang der 1970er beratend tätig. Carlo Abarth verstarb viel zu jung am 24. Oktober 1979 – einen Monat vor seinem 71. Geburtstag – in Turin und hinterließ ein präzise geordnetes Lebenswerk: Abarth prägt das Bild sportlicher Kleinwagen bis heute.

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



Fiat Abarth 1000 TC



Abarth Scorpione



124 Abarth Rally



FACEL Vega, der letzte Luxuswagen aus Frankreich

FACEL Vega baute zwischen 1954 bis 1964 etwa 2.900 exklusive Automobile. Gegründet wurde das Unternehmen von Jean Daninos, der Frankreich nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Verschwinden von Delahaye, Delage, Salmson oder Talbot wieder ein prestigeträchtiges Automobil geben wollte. Er besaß die Metallfabrik „Forges et Ateliers de Constructions et Loir“, abgekürzt FACEL. Weil

man nach den Sternen greifen wollte, schlug Pierre, der Bruder von Jean Daninos, das hellste Sternbild Vega als Markennamen vor.

FACEL Vega kombinierte elegantes französisches Design mit leistungsstarken amerikanischen Chrysler-V8-Motoren. Das erste Modell, der FACEL Vega FV, wurde 1954 vorgestellt und war ein luxuriöses Coupé, das sich durch seine hochwertige Verarbeitung, seine außergewöhnliche Optik und höchste Fahrleistungen auszeichnete. Die Fahrzeuge waren bei Prominenten wie Pablo Picasso, Ringo Starr und Ava Gardner sehr beliebt.

Mit dem Coupé HK 500 und dem viertürigen Excellence stieg FACEL Vega in die automobile Oberklasse auf, die Autos wurden oft als „das zweitbeste

Auto der Welt“ nach Rolls-Royce bezeichnet. Das Stahl-Armaturenbrett des HK 500 wurde in „Biermalerei“ nach Art von Wurzelholz lackiert.

Der kleinen FACELlia von 1959 hatte einen selbst entwickelten Vierzylindermotor, dessen Zuverlässigkeitsprobleme zu einem Imageschaden und finanziellen Schwierigkeiten führte. Trotz weiterer Modelle wie dem FACEL Vega II, III und VI konnte sich das Unternehmen nicht mehr erholen. 1964 wurde die Produktion eingestellt und das Werk geschlossen.

Classic-Gala Schwetzingen zeigt eine Auswahl von FACEL Vega Modellen als Symbol für eine kurze, aber glanzvolle Ära französischer Automobilbaukunst.

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



Vom Erfinderclub zur Oldtimervereinigung

Der Allgemeine Schnauferl-Club (ASC) wurde am 18. Juni 1900 in Nürnberg von 18 autobeegeisterten Pionieren gegründet und ist damit nach dem AvD der zweitälteste kontinuierlich bestehende Automobilclub Deutschlands. Ursprünglich als „Internationaler Autler-Spargel-Club“ gegründet, erfolgte bald die Umbenennung in „Schnauferl-Club“. Der Name „Schnauferl“ bezieht sich auf die lautmalerische Nachahmung der Geräusche des Schnüffelventils früher Automobile.

Der Allgemeine Schnauferl-Club (ASC) wurde am 18. Juni 1900 in Nürnberg von 18 autobeegeisterten Pionieren gegründet und ist damit nach dem AvD der zweitälteste kontinuierlich bestehende Automobilclub Deutschlands. Ursprünglich als „Internationaler Autler-Spargel-Club“ gegründet, erfolgte bald die Umbenennung in „Schnauferl-Club“. Der Name „Schnauferl“ bezieht sich auf die lautmalerische Nachahmung der Geräusche des Schnüffelventils früher Automobile.

In der Anfangszeit war der ASC der Club der Erfinder und Pioniere, das Auto war noch völlig neu und es fehlten Straßen, Tankstellen, Verkehrsregeln, Führerscheine oder auch Werkstätten – man musste sich gegenseitig helfen.

Zum gesellschaftlichen Selbstverständnis gehörten Geselligkeit, der freundschaftliche Austausch („Schnauferlbrüder“ und „-damen“) sowie die Ablehnung von Statusdenken. Ein zentrales Erlebnis war die Organisation und Präsenz bei wichtigen automobilen Ereignissen und Ausstellungen, u.a. auch 1908 durch die Teilnahme des Clubmitglieds Hans Koeppen an der legendären New York–Paris-Fahrt. In den ersten Jahrzehnten entwickelte sich das Clubleben besonders in Berlin, München, Mannheim und Nürnberg. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Zahl der Mitglieder trotz hoher Verluste schnell wieder gesteigert. In den 1920er und 1930er Jahren entstanden die ersten Landesgruppen – ein bis heute prägendes Organisationsmerkmal des Clubs. Bis heute existieren 15–16 Landesgruppen mit je eigenem Präsidium und Präsidenten, die zusammen das Erweiterte ASC-Präsidium bilden.

Zu den berühmten Clubmitgliedern zählen Persönlichkeiten wie Carl Benz, Gottlieb Daimler, Adam von Opel, August Horch, Nikolaus Otto, Rudolf Diesel, Ferdinand Porsche, Robert Bosch, Alfred Teves und andere namhafte Pioniere der Automobilgeschichte.



V.l.: OB Matthias Steffan, Ehrenpräsident Wolfgang Presinger im Lux Phaeton von 1900, drei ASC-Vizepräsidenten, Gabriela Unbehaun-Maier, ASC-LG Bodensee.

Die Aktivitäten des ASC konzentrieren sich auf die Pflege und den Erhalt historischer Automobile („technisches Kulturgut“), Geselligkeit, regelmäßige Clubtreffen und Veranstaltungen, darunter die jährlich stattfindende Internationale Deutsche Schnauferl-Rallye, die abwechselnd von den Landesgruppen organisiert wird. Zu den traditionellen gesellschaftlichen Höhepunkten gehören das seit über 50 Jahren gefeierte Stiftungsfest in Köln und die Spargel-Gala.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Vereinsstruktur neu belebt; Landesgruppen wie Hessen, Südbayern und andere traten hinzu oder wurden aus bestehenden Verbänden ausgegliedert. Heute zählt der ASC bundesweit etwa 1.500 bis 1.700 Mitglieder aller Altersklassen und Berufsgruppen – vereint durch die gemeinsame Leidenschaft für klassische Automobile und die Bewahrung automobiler Geschichte.

Der ASC ist Gründungsmitglied der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) und bis heute einer der wichtigsten markenunabhängigen Oldtimer-Clubs Deutschlands. Mit der Landesgruppe Tradition ist der ASC vor allem auch ideeller Träger des jährlichen Internationalen Concours d'Elegance Automobile, der seit 2017 ASC-Classic-Gala Schwetzingen heißt. Dort pflegt man zwei Benz, die älter als der ASC sind, sowie den einmaligen Lux Phaeton von 1900, einen DeDion CS 2 von 1911 und viele Klassiker der Clubmitglieder. Zum 125. Jubiläum kümmert sich der ASC vor allem um seinen Nachwuchs, der frühzeitig mit automobilen Kulturgut vertraut gemacht wird.

Text: Johannes Hübner, Foto : Lars Kahl, ASC



Exklusiv vernetzt. Gemeinsam erleben.

Wir verbinden die Faszination für Supersportwagen mit einem erlesenen Business-Netzwerk. Unsere Mitglieder genießen unvergleichliche Erlebnisse: professionelle Trackdays, exklusive Ausfahrten und stilvolle Gala-Dinners – alles auf höchstem Niveau.

Werden Sie Teil des Netzwerks – exklusiv & persönlich.

www.elfino.racing

Sonderthemen 2025



Drows DKW

Perlen aus dem Osten

Das Museum für sächsische Fahrzeuge in Chemnitz ist ein privater Museumsverein unter Leitung des engagierten Vorsitzenden Ludwig Karsch. Er bringt den DKW F9 zum ersten Roll-out nach Schwetzingen – zusammen mit einem seltenen DKW F1 (36 PS) Monoposto-Rennwagen mit Frontantrieb.

Frieder Bach, DKW-Spezialist, Restaurator, Buchautor und Gründer des Museumsvereins (1993), baute den DKW F9 Stromlinien-Rennwagen nach 2020 wiederentdeckten Plänen von 1939/40 als Einzelstück auf. Wir sind stolz, mit diesen beiden Raritäten und sechs sportlichen DKW-Fahrzeugen im Schlosspark an das einst größte deutsche Automobilwerk zu erinnern. Der ostdeutschen Zweitakt-Riege stellen wir mit dem DKW Monza, einem DKW Drows-Spyder, dem DKW 1000 SP und einem Pneuhage-DKW-Transporter die westlichen Geschwister gegenüber.



Mc Laren 620R

Supersport

Klassiker wie Ferrari Testarossa und Lamborghini Diablo stehen beispielhaft für frühe Supersportwagen. Moderne Hochleistungsfahrzeuge wie McLaren 620R, KTM GTX, Morgan Supersport und Dallara werden u. a. von Elfino Racing und der Dörr Group als Ausblick in die Zukunft des sportlichen Fahrens präsentiert.



Ferrari F40

Dolce Vita & Klassiker-Jubiläen

Italienische Schönheiten wie der Ferrari F40, sportliche Zagatos, kleine Fiats und ein originales Polizeifahrzeug stehen exemplarisch in der „Via Italia“ für mediterranes Flair. Die Jaguar-Freunde Südwest feiern 50 Jahre XJS im British Corner. Mercedes-Benz IG, MVC und die Oldtimerfreunde Heidelberg präsentieren ausgewählte Jubiläumsfahrzeuge – und viele weitere Klassiker.

Fotos: Drows, elfino racing GmbH, Ilka Dubronner

70 Jahre MGA

Der MG Drivers Club Deutschland präsentiert alle Modelle des MGA – vom frühen Roadster bis zum Twin-Cam. Die britische Sportwagenlegende wird mit exemplarischen Fahrzeugen stilvoll in Szene gesetzt – stellvertretend für eine ganze Ära britischer Roadster-Kultur.



MGA

70 Jahre Mercedes-Benz 190 SL

Der Oldtimer-Stammtisch Brühl zeigt ausgewählte Exemplare des 190 SL – stilvoll, charmant und bis heute ein Symbol echter Roadster-Kultur und technischer Eleganz.



Mercedes-Benz 190 SL (W113)

Grenzgänger auf vier Rädern – Westfahrzeuge in der DDR

Am Sonntag um 13 Uhr auf der Bühne am Hauptbrunnen: Live-Vortrag mit Zeitzeugen und Fahrzeugen zum Thema Westfahrzeuge in der DDR. Ergänzend werden im Park passende Beispiele gezeigt – etwa der älteste existierende BMW E30 der Welt.



BMW 3er-Serie (E30)

Nutzfahrzeuge groß & klein

Mercedes-Benz Trucks Classics zeigt den Benz 1CN, den 2CN und den Bus O 3500 als Beispiele früherer Nutzfahrzeuge, wozu der teilnehmende Ford A Pickup perfekt passt. Dazu feiern die Alt-Ford-Freunde das Transit-Jubiläum – passend zur 75-Jahre Bulli-Schau im Park.



Benz 1CN

Fotos: 2. von oben Brauner, 3. von oben BMW AG, alle anderen G. Kludsky

Best of Show

Eine zeitlose Trophäe für die Ewigkeit

Pokale symbolisieren Anerkennung und müssen nicht aus Edelmetallen sein – doch die „Best of Show“-Trophäe ist wahrhaft etwas Besonderes.

„Best of Show“ steht für Harmonie und Ausdruck – für ein Fahrzeug, das in sich ruht und gleichzeitig wirkt. Kein bloßes Objekt, sondern ein Stück Kultur, mit Haltung, mit Geschichte.

Die Trophäe greift dieses Prinzip auf. Zwei Flächen, die sich gegenüberstehen – wie Karosserielinien, die in perfektem Gleichgewicht zueinander stehen. Ihre Form ist klar, modern, fast grafisch – aber mit einem feinen Verweis auf klassische Proportionen. Sie ist nicht dekorativ, sondern konsequent. Sie sagt: Hier wurde etwas Besonderes erkannt. Wer sie erhält, steht sinnbildlich für alles, was den Concours d'Elegance ausmacht: Stil, Substanz und eine große Liebe zum Detail. Ole Koch, Blechkisten Manufaktur

Die Trophäe wird während der Classic-Gala Schwetzingen in der Kunstaussstellung im Süd-Flügel des Schlosses ausgestellt sein.

Text: Wolfgang Gauf



Modell-Partner CMC wird 30

CMC-Jubiläumsmodell im Classic-Gala Diorama

Der langjährige Modell-Partner CMC, der in diesem Jahr sein 30. Jubiläum feiert, hat eigens für die Classic-Gala Schwetzingen ein besonderes Sammlerstück herausgebracht: ein Sondermodell mit einem spezialangefertigten Diorama.

Das Modell, im Maßstab 1:18, stellt ein Talbot-Lago Coupé T150 C-SS Figoni & Falaschi „Teardrop“ der Baujahre 1937-39 in silber/rot dar und wird in einem handgefertigten Diorama „Classic-Gala Schwetzingen“ präsentiert.

Dieses streng limitierte Sondermodell, auf nur 40 Exemplare beschränkt, ist ausschließlich für Teilnehmende und Freunde der Classic-Gala Schwetzingen zum Jubiläumspreis von € 1.500.- am Stand von CMC sowie per Email-Anfrage an office@classic-gala.de erhältlich.

Text: Wolfgang Gauf



Technik Museen Sinsheim Speyer

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

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

► www.technik-museum.de



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

Ein kleines Logo macht oft einen großen Unterschied...



Professional Member

Oldtimerbewertungen darf jeder machen. Sollte aber nicht jeder. Als FIVA Professional Member kennen wir uns mit hochwertigen Fahrzeugen aller Altersklassen bestens aus und unterstützen so unsere mehr als 1.100 Bewertungspartner bundesweit.

Ein Grund mehr, warum classic-analytics Bewertungen von allen Oldtimerversicherungen akzeptiert werden.



Perfektion in Detail: Die besten Objektive für atemberaubende Autofotografie Werbung

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

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

SIGMA zählt heute zu den führenden Herstellern von Objektiven, Kameras und Blitzgeräten. Besuchen und erleben Sie daher SIGMA als Exklusivpartner am SIGMALiner, lassen Sie sich von Objektivspezialisten beraten und informieren Sie sich über die breite Produktpalette an hochwertigen Objektiven. Weitere Informationen finden Sie auf der Website von SIGMA (Deutschland) GmbH und der Classic-Gala.

Gerne können Sie auch Objektive ausleihen und austesten. „Der SIGMALiner ist in den letzten Jahren bereits die Anlaufstelle für unzählige Fotografen gewesen. Wir freuen uns deshalb sehr, dass SIGMA

die Partnerschaft ausgeweitet hat und das Thema Fotografie in Zukunft noch stärker im Konzept der Classic-Gala Schwetzingen integriert sein wird. Für die zahlreichen Besucher und Fotografen eine großartige Nachricht. SIGMA steht, wie auch unsere klassischen Automobile, für Qualität, Begeisterung und Liebe zum technischen Detail“, so Classic-Gala Veranstalter Johannes Hübner.



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

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

Foto Titel: Jan Götze



Aston Martin DBX 707 GPF | Energieverbrauch kombiniert: 14,2 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 323 g/km | CO₂-Klasse: G*
Aston Martin DB12 V8 Volante | Energieverbrauch kombiniert: 12,2 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 276 g/km | CO₂-Klasse: G*

Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.



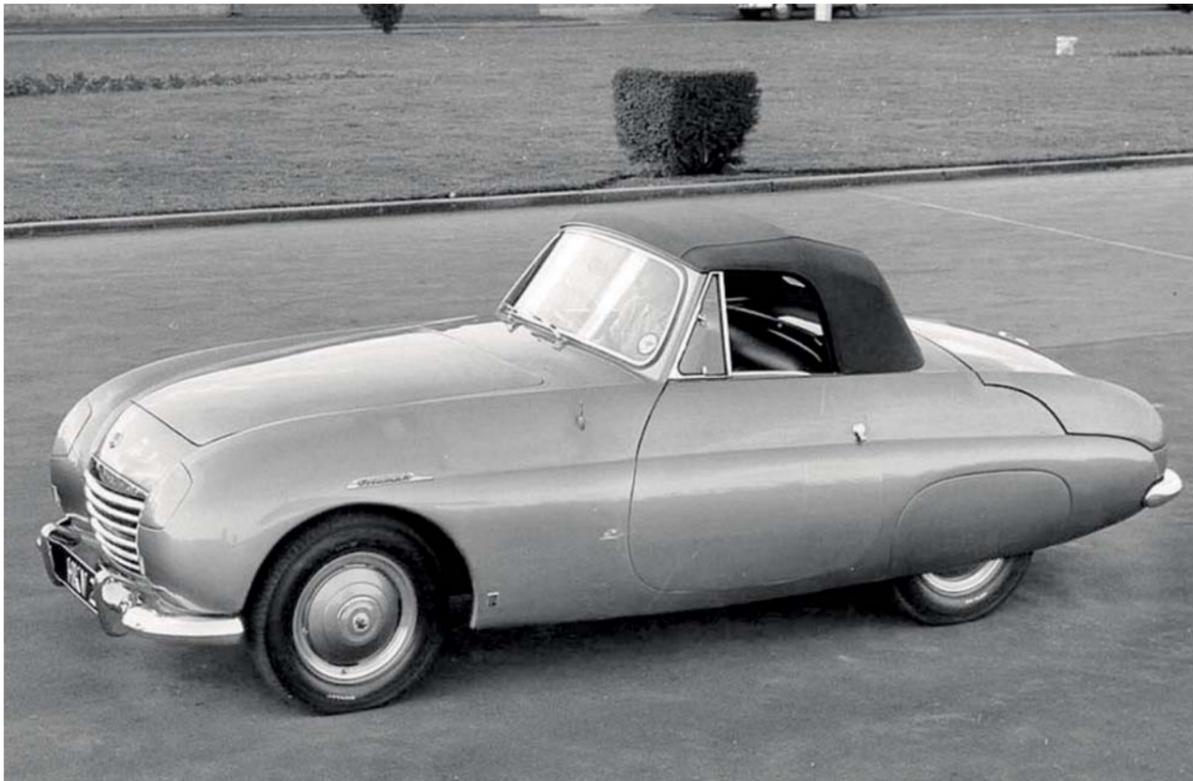
Baden-Baden

WACKENHUT

BRITISH LUXURY

Goldenes Kreuz, 76530 Baden-Baden
www.astonmartin-baden-baden.de





Triumph der Stromlinie

Roll-Out des frisch restaurierten Triumph TRX 1949

Der Triumph TRX war ein 1950 vorgestellter Prototyp von Triumph und gilt als direkter Wegbereiter der späteren, berühmten TR-Sportwagenreihe. Insgesamt wurden von diesem „Bullet“ in Pontonform nur drei Fahrzeuge gebaut, von denen heute noch zwei existieren. Der verlorene TRX war jenes Auto, das schon bei der Vorführung seiner vielen elektrischen

und hydraulischen Gimmicks im britischen Königshaus immer falsch reagierte und zum Glück erst später mit Kabelbrand Feuer fing und zerstört wurde. Der TRX, der jetzt seine Weltpremiere erlebt, ist der erste TRX mit dem Kennzeichen HKV 20, der Jahrzehnte in Sammlungen verbrachte, bevor er von einem maltesischen Kenner entdeckt, gekauft und nun restauriert wurde – er wird in Schwetzingen sein internationales Roll-Out haben.

Er hat den Standard-Triumph 2,0-Liter-Vierzylinder mit Doppelvergaser und 71 PS und war als Nachfolger des seit 1946 gebauten Triumph Roadsters 1800/2000 im Vorkriegsdesign gedacht.



Triumph TRX

Die glatte Pontonform brachte dem TRX den Beinamen „bullet“ ein, denn im Gegensatz zu seinem behäbigen Vorgänger sieht er wie eine Rakete aus. Kein anderer Roadster bot hydraulische Fenster, verstellbare Lenksäule und Klappscheinwerfer - Triumph warb, man habe die letzten Raffinessen der Aerodynamik ausgenutzt. Doch der TRX blieb im

Prototypenstatus, es wurden lediglich 3 Stück gebaut, denn der der TRX war relativ schwer und zu kompliziert und teuer für die Serienfertigung. Das Projekt endete nach den drei Prototypen. Parallel entstand auf Basis der Roadster-Studien unter neuer Konzeption der deutlich schlichtere und sportlichere TR2. Trotzdem leitete der TRX Triumphs Hin-

wendung zu leistungsfähigen britischen Sportwagen ein, erkenntlich daran, dass auf TRX der TR2 folgte. Der auf Malta frisch restaurierte Prototyp des TRX bleibt damit der Nachwelt zum Glück erhalten.

Text: Johannes Hübner, Fotos: Archiv Cachia



SIGMA

CONTEMPORARY
16-300mm F3.5-6.7
DC OS



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 – und das seit einem Jahrhundert. Gegründet 1925 als Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein e.V., spielt das Thema Verkehrssicherheit bei DEKRA bis heute eine zentrale Rolle. Als globale Nummer 1 bei der Fahrzeugprüfung und weltweit größte nicht börsennotierte Expertenorganisation lebt das Unternehmen 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, der Außenstelle Mannheim-Rheinau sowie den Prüfstationen in Schwetzingen, Hockenheim, Heidelberg, Wiesloch, Mörlenbach (weitere sind in Planung) – nehmen die Experten regelmäßig in zahlreichen Kfz-Werkstätten der Region die Hauptuntersuchung ab.

Auch das Kfz-Gewerbe gehört zu den Kunden von DEKRA. „Egal ob Fahrzeuggutachten, Werkstatttests, Spezialseminare oder Gebrauchtwagen-Management – bei DEKRA finden Autohäuser und Werkstätten immer die passende Dienstleistung“, sagt Niederlassungsleiter Alexios Tsillos. Einerseits ist DEKRA eine Expertenorganisation, die stets die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Fokus hat und für innovative Dienstleistungen steht.

Andererseits fühlt sich DEKRA aber auch der automobilen Tradition verbunden und hat in den vergangenen Jahren sehr viel in die Ausbildung von Oldtimerexperten und den Aufbau einer entsprechend umfangreichen Datenbank investiert. Diese speziell geschulten Experten sind ausnahmslos selbst Oldtimer-begeistert 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

REIFEN LIMES

FOR DRIVERS

- High Tech Equipment – No. 1 in latest Technologies
- Bekenntnis zur Nachhaltigkeit
- Fachkundige Beratung durch erfahrenes und freundliches Personal mit digitaler Dokumentation
- Service für Sport & Classic Cars sowie Youngtimers
- Zentral gelegen an der PPR-Kreuzung Bad Homburg
- Zeitsparende online Reservierung
- Unübertroffene Preis-Leistungs-Pakete

Jetzt unter
service@reifen-limes.de
Angebot sichern



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

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

Zwischen Flossen Flanieren US-Klassiker im Barockpark

Es beginnt wie ein Film: die Morgensonne glitzert auf poliertem Chrom, während zwischen den kunstvoll geschnittenen Hecken des Schlossgartens die ersten V8-Motoren brabbeln. Es ist der Auftakt zum 13th USCCC – dem Concours für originalgetreue US-Klassiker – und der Schlosspark von Schwetzingen verwandelt sich für ein Wochenende in eine Bühne für den American Dream.

Hier geht es nicht um laute Umbauten oder grelle Showcars. Hier stehen sie: die „true Americans“ – original erhaltene oder liebevoll restaurierte US-Fahrzeuge, die Geschichte atmen. Jedes von ihnen ein rollendes Zeitdokument. Ein 1957er Chevrolet Bel Air neben einem muskulösen Oldsmobile 442, ein Cadillac Fleetwood aus der Ära der Heckflossen neben einem seltenen Studebaker Avanti – so unterschiedlich sie sind, verbindet sie eines: Ihre Echtheit.

Während das barocke Ambiente des Schlossparks einen einzigartigen Rahmen bietet, begutachtet eine internationale Jury die Fahrzeuge mit geschultem Blick – auf Authentizität, Patina, Restaurierungsqualität und periodengerechte Details. Wer hier prämiert wird, hat sich echte Anerkennung verdient.

2025 feiert der USCCC auch ein Jubiläum: 70 Jahre Ford Thunderbird – jener elegante Klassiker, der Stil, Komfort und Leistung auf amerikanische Weise vereinte. Mehrere Exemplare erzählen vor Ort die Entwicklung dieser Legende.

Und weil amerikanische Autokultur mehr ist als nur Blech, gibt es stilechtes US-Streetfood, Mode und Accessoires der 40er bis 60er Jahre, Square-Dance-Shows und eine ELVIS-Sonderschau. Es ist ein Fest für alle Sinne – nicht nur für Fans, sondern für ganze Familien.

So wird aus einem klassischen Sonntagsspaziergang durch den Schlossgarten eine Zeitreise – zurück in die goldene Ära der amerikanischen Straßenkreuzer. Willkommen beim 13th USCCC – welcome to true American style!

Text: Johannes Hübner, Fotos: Georg Kludsky



Mit dem Donnervogel auf Zeitreise

70 Jahre Ford Thunderbird

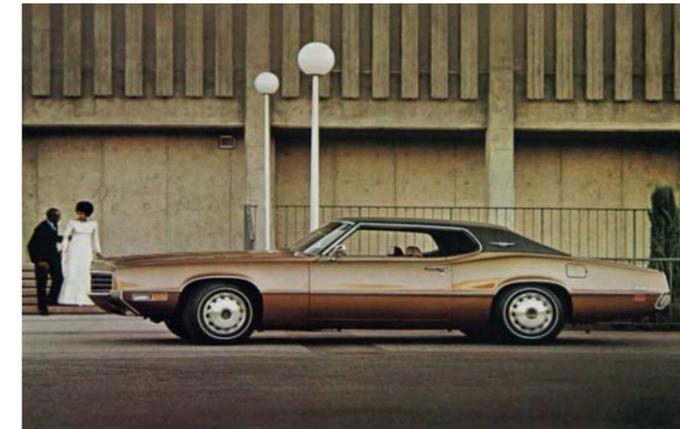
Seit 70 Jahren steht der Ford Thunderbird für amerikanische Automobilgeschichte. Der „T-Bird“, 1955 als sportlicher Zweisitzer vorgestellt, wurde schnell zum Design-Vorbild für viele Autos, wie etwa den DKW 1000 SP, und direkter Konkurrent der Chevrolet Corvette von GM. Im Rahmen eines Wettbewerbs erfand ein Mitarbeiter den Namen Thunderbird nach einem mystischen, indianischen Vogel, der unsichtbar mit seinem Flügelschlag Blitz und Donner auslösen kann. Zeittypisch bekam der 22-jährige Mitarbeiter, der den Namen erfand, einen neuen Anzug...

Thunderbird-Kenner haben jeder Modellgeneration des Phantasievogels besondere Eigenschaften zugeordnet: Die ersten Generationen (1955–1957) waren zweiseitige Roadster mit V8-Motor, als „little Birds“ eine Reaktion auf die schon 1953 präsentierte Corvette. Ab 1958 wurde der Thunderbird als „Square Bird“ zum Viersitzer und entwickelte sich zum Personal Luxury Car. Besonders das 1961–1963 Hardtop-Coupé mit der raketartigen „Bullet Bird“-Form hatte Kultstatus. Die Thunderbirds entstanden nun auf dem Lincoln Continental-Band.

Von 1964 bis 1966 entstanden die „Flair-Birds“ – ab 1965 mit den sequential indicators, dem Lauflicht der Blinker und 1967 erschien erstmals sogar eine viertürige Version Landau mit Chauffeurtüren ohne B-Säule. In den 1970er Jahren war der Thunderbird mit 5,30 Metern Länge ein komfortorientiertes Luxuscoupé, das Modell von 1970 mit dem markanten Kühlergrill, Vierfach-Scheinwerfern und dem kräftigen 429er-V8-Motor verkörperte statt Sportlichkeit eher amerikanische Opulenz, etwa mit den Sondermodellen „Silver“ und „Copper Edition“.

Mit dem Downsizing-Trend nach der Ölkrise wurde der Donnervogel ab 1977 kompakter und immer kantiger. Der „Aero Bird“ kam deshalb ab 1982 mit neuem, aerodynamischem Design und bot erstmals auch einen Turbomotor. Die zehnte Generation ab 1989 präsentierte sich wieder als sportliches Coupé und nach einer Pause kehrte der Thunderbird 2002 als Retro-Cabrio zurück: er sah aus wie eine Neuauflage des Little Birds von 1957 als Hommage an das unvergleichliche Original, doch die Kunden waren zögerlich: nach insgesamt 55.137 Exemplaren des eleganten Cabriolets und einem Jahr 2005 mit nur 9.548 Käufern, endete die Geschichte des Donnervogels endgültig.

Text: J. Hübner, Fotos: G. Kludsky & The Herry Ford





Opel GT – der Straßenflieger wird 60

„Nur Fliegen ist schöner“ – dieser Werbeslogan ist als Klassiker in die Werbegeschichte eingegangen und auf immer mit der Legende Opel GT verbunden. Seine Karriere begann 1965 als „Experimental GT“ auf der IAA. Hier sollte zunächst nur der Publikumsgeschmack getestet werden – und dieser Test geriet zum vollen Erfolg – alle wollten den GT.

Drei Jahre später war es dann soweit: Der vom Designteam unter Erhard Schnell serienreif gemachte GT kam auf den Markt und wurde vom Start weg zu einem der begehrtesten Zweisitzer-Coupés der Welt, weil auch die Amerikaner große Stückzahlen des GT bestellten.

Die aufregende Karosserielinie folgte einem in den USA geborenen neuen Designstil, der „Coke Bottle“-Linie, die auch die wenig später erschienene Corvette C 3 trug. Ein langer flacher Bug mit über Seilzug betätigten Klappscheinwerfern, gewölbte vordere Kotflügel, eingezogene Flanken im Türbereich und ein ins Dach gezogener Türrahmen, dann wieder prall geschwungene hintere Kotflügel, die in ein Heck mit scharfer Abrisskante und geteilten Stoßfängern münden – die Designmerkmale eines rassigen Sportwagens. Der kompromisslose GT hatte deshalb nicht mal einen Kofferraumdeckel und

auf dem Heck nur seinen Tankverschluss. Von 1968 bis 1973 wurden 103.463 Exemplare gebaut, anfangs sogar wahlweise mit der 1100ccm-Maschine des Opel Kadett – der Straßenflieger für Vernünftige. Drei Fertigungsstätten waren involviert: Es begann mit der Rohkarosserie, die Chausson aus dem französischen Gennevilliers fertigte. Dann übernahm Brissonneau & Lotz in Creil die Lackierung und Innenausstattung. In Bochum schließlich erhielten die mit der Bahn transportierten Wagen ihre Achsen und Motoren und wurden fertiggestellt.

Der Opel GT machte auch im Motorsport Furore, etwa mit dem Conrero-GT oder der Irmscher-Variante und versuchsweise baute man sogar 2 Aero-GT mit herausnehmbarem Dach – doch sie wären in Serie zu teuer geworden. Kaum zu glauben, dass dieses Auto, das heute noch allseits Begeisterung weckt, schon 60 Jahre alt ist – Erhard Schnell machte seinem Namen alle Ehre und schuf eine zeitlos schöne Sportwagenskulptur.

Das in Schwetzingen gezeigte rote Exemplar verfügt über den 1,9-Liter-Motor und ist der weltweit älteste existierende GT.

Text: Johannes Hübner, Foto: Autoconsult

RETRO
MESSEN

19
bis
22
Februar
2026

RETRO
CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR



MESSE STUTTGART
WWW.RETRO-CLASSICS.DE

25 JAHRE
RETRO CLASSICS®

RETRO
MESSEN

08
bis
12
APRIL
2026

RETRO
CLASSICS ESSEN®

MESSE FÜR FAHRKULTUR



MESSE ESSEN
WWW.RETRO-CLASSICS-ESSEN.DE

Kunst trifft Klassik.

Erleben Sie ausdrucksstarke Werke in besonderer Atmosphäre – die Kunstaussstellung der Classic-Gala lädt zum Entdecken und Verweilen ein.

Liebe Teilnehmer, liebe Besucher,
liebe Gäste der Classic Gala Schwetzingen 2025,

...auch in diesem Jahr erwarten Sie internationale Künstler in der „Automotive Gallery of Art“ im Südflügel des schönen Schlosses Schwetzingen. Nirgends sonst in Europa finden Sie passend zu Ihrer Passion zu klassischen Fahrzeugen eine solch umfassende Bandbreite unterschiedlichster Positionen und Interpretationen in verschiedensten Techniken und Herangehensweisen. Allen Künstlern gemein ist die unbedingte Liebe zum – vornehmlich historischen - Automobil. Und diese Leidenschaft führt zu Werken, in denen eben diese Passion ihren Ausdruck findet und die für Sie, liebes Publikum, nachspürbar und erlebbar wird. Malerei, Fotografie und/oder deren künstlerische, grafische Bearbeitung, Skulpturen, handgefertigte Modelle, Dioramen, Scherenschnitte, Lichtobjekte, bis hin zu Großmodellen automobiler Träume sind hier auf höchstem Niveau zu finden.

Am Samstag, 16.00 Uhr und am Sonntag, 14.00 Uhr habe ich die Freude, Sie herzlichst zu einer Führung durch die Ausstellung einzuladen. Ich darf Ihnen dabei die einzelnen Künstler vorstellen, die Ihnen mit kurzen Statements ihre Arbeit näherbringen.

Eröffnet werden die Führungen jeweils durch einen prominenten Stargast, den bekannten, fantastischen Operntenor Thomas Kiessling, der uns mit einer Arie aus seinem Repertoire in der tollen Akustik des Südflügels einstimmen wird.

Liebes Publikum, besuchen Sie uns in der größten Ausstellung automobiler Kunst bei einem der schönsten Concours d'Elegance-Events der Welt!

Die Ausstellung ist an allen Tagen der Veranstaltung von **10.00 Uhr bis 18.00 Uhr** geöffnet:

Die Künstler, und darunter natürlich auch ich, wir alle freuen uns sehr auf Ihren Besuch!

Herzlichst,
Ihr Curd Achim Reich
(C.A.R., Künstler und Kurator der Ausstellung)

Text: Curd Achim Reich



DER NEUE OPEL GRANDLAND ELECTRIC

#GOGRAND

AB **349€**/MONAT¹

OHNE ANZAHLUNG



ONLINE
BESTELLEN

Gewinner Goldenes Lenkrad: AUTO BILD 46/2024 & BILD am SONNTAG 45/2024 „Kategorie Bestes Auto bis 50.000 Euro“

Kombinierte Werte gem. WLTP: Energieverbrauch: 17,6-18,5 kWh/100km, CO₂-Emission: 0g/km, CO₂-Klasse: A. Leasingsonderzahlung 0,00 €; Laufzeit (Monate) / Anzahl der Raten: 48; Fahrzeugpreis 46.750 €; Laufleistung 10.000 km/Jahr

¹ Kilometerleasing-Angebot für den **neuen Opel Grandland Electric Edition, Elektromotor 157 kW (213 PS) mit 73 kWh Batterie** mit Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung. Ein unverbindliches Privatkunden-Angebot (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg. Alle Preisangaben verstehen sich inklusive Umsatzsteuer. Abrechnung nach Vertragsende: Abgerechnet werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden. Überführungskosten sind in dem Leasingangebot nicht enthalten und separat an den ausliefernden teilnehmenden Opel Partner zu zahlen. Angebot gültig vom 01.07.2025 bis 30.09.2025. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern. Beispielfoto der Baureihe. Ausstattungsmerkmale ggf. nicht Bestandteil des Angebots.

Fahrzeugkatalog Classic-Gala 2025



Abarth OSCA 1600 GT Allemano,
I 1960

Aus dem FIAT 1500 OSCA machte der exklusive Karossier Allemano das elegante Abarth 1600 GT Coupe, das auch schon die von Pininfarina erfundene Trapezlinie zeigte – der einzige in Deutschland.

R4-Zyl.-OHC, 1600 ccm, 95 PS bei 6000/min, 4-Gang, 1040 kg, 185 km/h, nur 10 Exemplare.



Abarth 850 TC Corsa,
I 1967

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

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



Abarth FIAT 131 Rallye,
I 1978

Mit dem kastenförmigen Abarth FIAT 131 Mirafiori gewann FIAT drei Mal (1977, 1978 und '80) die Rallye-WM, 1980 mit Walter Röhrl, der die Driftmöglichkeiten mit dem Hinterradantrieb liebte.

R-4-Zyl.-DOHC, 1995 ccm, 210 PS bei 6400/min, 5-Gang, 980 kg, 190 km/h, 400 Stück.



Adler 18/35 Doppelphaeton,
D 1909

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

4-Zyl. 4-Takt, 4584 ccm, 35 PS bei 1700/min, 4-Gang, 1390 kg, 65 km/h, 1908-1909 ca. 100 Stück.



Adler 6/16 Tourer,
D 1913

Die Adlerwerke von Fritz Kleyer in Frankfurt bauten von Anbeginn Fahrräder, Motorräder und Autos, die als modern galten. Der 6/16 PS Doppelphaeton hat noch keine Vorderradbremsen.

2-Zyl. SV mit 1550 ccm, 16 PS bei 1800/min, 4-Gang, 770 kg, 60 km/h, ca. 650 Stück.



Abarth FIAT 850 OT,
I 1966

Dieser Abarth auf Basis FIAT 850 gab es als OT 850 und =T 1000, wobei das OT für omologato turismo, also Renntourenwagen, steht. Dieser stammt aus Mazedonien.

R-4-Zyl. OHC im Heck, 847 ccm, 85 PS bei 5700/min, 5-Gang, 670 kg, 165 km/h, ca. 250 Exemplare.



Abarth 1000 TC Gr. 5 Replica,
I 1978

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

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



AC 18/95 March Tourer,
GB 1937

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

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



Adler 19/40 Limousine,
D 1909

Die 19/40 Limousine gehört zu den Chauffeurwagen mit offenem Sitzplatz, innen sitzt man sich gegenüber. Der Langhub-Motor bietet so viel Drehmoment, dass 3 Gänge reichen. Letztes Exemplar.

4-Zyl. 4-Takt, 4200 ccm, 48 PS bei 1700/min, 3-Gang, 1390 kg, 60 km/h, 1908-09: ca. 100 Stück.



Adler 5/13 Phaeton,
D 1913

Die Adlerwerke von Fritz Kleyer in Frankfurt bauten von Anbeginn Fahrräder, Motorräder und Autos, die als modern galten. Der 5/13 PS hat noch Karbidlicht und keine Vorderradbremsen.

2-Zyl. SV mit 1300 ccm, 13 PS bei 2600/min, 3-Gang, 750 kg, 55 km/h, ca. 800 Stück.



**Adler Standard 8
Limousine Lindner, D 1928**

Der von 1929 bis 1933 gebaute Standard 8 wurde häufig mit Sonderkarosserien versehen, hier von Lindner aus Ammendorf bei Halle. Letztes von 19 Exemplaren. Nur 3 Gänge für Berg, Stadt und Land.

R-8-Zyl., SV, 3861 ccm, 70 PS bei 3200/min, 3-Gang, 1730 kg, 100 km/h, ca. 1.720 Stk. v. 1929 - 33.



Adler Primus Limousine,
D 1932

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

R-4-Zyl. 4-Takt, 1504 ccm, 32 PS bei 3500/min, 4-Gang, 990 kg, 95 km/h, 1932-1936: 6.713 Stück.



Adler 2,5 Liter „Autobahn“,
D 1937

Mit Beginn des Autobahnbaus bauten viele Hersteller schnelle Reisewagen, wie Adler mit Ganzstahl-Karosserie von Ambi-Budd in Berlin und 6-Zylinder-Motor, gut für 140 km/h.

6-Zyl. SV mit 2448 ccm, 65 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1290 kg, 140 km/h, ca. 2600 Stück.



Adler Standard 6 Limousine
D 1928

Mit dem von 1928 bis 1933 gebauten Standard 6 straffte Adler sein vorher breit gestrecktes Angebot auf die zwei Haupt-Reihen Standard und Favorit, letzterer mit 4 Zylindern.

R-6-Zyl., SV, 2916 ccm, 44 PS bei 2400/min, 3-Gang, 1290 kg, 90 km/h, ca. 13.959 Stk. v. 1928 - 33.



Adler Primus Cabriolet,
D 1932

Der Primus war eine technisch einfachere Variante des frontgetriebenen Favorit mit Starrachsen, Hinterradantrieb und kürzerem Radstand, das Cabrio A war quasi ein Zweisitzer.

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



Adler 2,5 Liter „Rennsport“,
D 1937

Im 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1937 erzielte Adler mit dem 1,7-Liter „Super-Trumpf“ Stromlinien-Coupé Jaray den 6. Rang. Ein weiteres fuhr Baron von Hanstein, der aber nach 40 Runden ausschied.

R4-Zyl. SV, 1995 ccm, 60 PS bei 4800/min, 4-Gang, 830 kg, 150 km/h, Sammlung Steim.



TECHNIKGESCHICHTE ERLEBEN





Adler 2-Liter Cabrio-Limousine,
D 1938

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

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



Adler Trumph Junior Sport,
D 1955

Die Einliter-Klasse war im Nachwuchs-Motorsport der 30er Jahre populär und dank Frontantrieb war der Adler auch bei den Geländefahrten siegreich und gleichzeitig einer der ersten Roadster.

R-4-Zyl. mit 995 ccm, 25 PS bei 3800/min, 4-Gang, Frontantrieb, 750 kg, 110 km/h, ca. 150 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-Cabriolet 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 Romeo 1900 CSS
Touring Coupé, I 1955

Der 1900 SS SuperSport war in seiner Motorsportversion mit 950 kg so leicht, dass er die 2-Liter in seiner Klasse schlug. Dieser darf als Sportmodell ohne Stoßfänger fahren und ist ein Star der Carrozzeria Touring in Mailand.

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



ALFA Romeo 2600 Sprint,
I 1964

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

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



ALFA Romeo Montreal Coupé,
I 1976

Bertone schuf für die Weltausstellung 1967 in Montreal das italienische Auto, ein Alfa-Mittelmotor-Coupé, zunächst mit 1,6-Liter-Motor, aber in Serie mit dem V-8 des Alfa 33-Rennwagens im Bug.

V-8-DOHC, 2593 ccm, 200 PS bei 6500/min, 5-Gang, 1270 kg, 220 km/h, 3.925 Stück von 1970-77.



Adler Trumph Cabriolet,
D 1938

Mit dem Adler Trumph Junior war eine Art erster Volkswagen und dank Frontantrieb sehr fahrsicher. Der Kastenrahmen erlaubte Sonderkarosserien wie diese von Wendler aus Reutlingen mit gefüttertem Verdeck.

R-4-Zyl. mit 995 ccm, 25 PS bei 3200/min, 4-Gang, Frontantrieb, 1280 kg, 90 km/h, ca. 10 Stück.



Adler Typ 10 „Autobahn“
Karmann Kabriolet, D 1955

Den Autobahn-Adler gab es auch als Karmann-Kabriolet, für das viele Teile der Ambi-Budd-Karosserie passten, weil der große Adler noch einen separaten Rahmen hatte. Letztes Exemplar.

6-Zyl. SV mit 2448 ccm, 58 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1200 kg, 130 km/h, ca. 600 Stück.



ALFA Romeo Giulia Spider
1600 SV, I 1948

Zu dem ab 1955 gebauten Giulietta Spider mit Pininfarina-Karosserie kam ab 1962 die offene 1600er Giulia, die 1966 vom neuen Rundheck-Spider abgelöst wurde. Dies ist Nr. 561 von 1091 gebauten 1600er SV Spidern.

4-Zyl.-DOHC, 1570 ccm, 112 PS bei 6500/min, 5-Gang, 980 kg, 174 km/h, 1.091 Stück bis 1966.



ALFA Romeo 2000 Touring
Spider V-8, I 1962

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

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



ALFA Romeo F12 Pulmino
Vigili di Fuoco, I 1975

Der ALFA F12 hatte als Kleinbus den Giulietta-Motor zwischen Fahrer und Beifahrer, was ihm einen riesigen Laderaum bescherte. Anstatt der drei Sitzreihen hat der seltene Bus eine Ambulanz-Ausstattung.

4-Zyl.-DOHC, 1290 ccm, 53 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1695 kg, 114 km/h, gebaut von 1966 bis 1983.



ALFA Romeo 75 1.8 iE Polizia,
I 1990

Die Keilform kam ab 1977 mit der Giulietta 1.3, die es auch als 1600er gab. Vor 40 Jahren kam der ALFA 75 sogar als 3-Liter V-6. Die Polizei fuhr den 1.8, sportlich und sparsam - einer von sechs verbliebenen Polizeiwagen.

4-Zyl.-DOHC, 1779 ccm, 120 PS bei 6500/min, 5-Gang, 980 kg, 190 km/h, 87.468 Stück.



Alpine Mille Miles A 106
Berlinette, F 1960

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

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



Alpine Renault A 210 Le Mans,
F 1967

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

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



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 - 1976.



Alpine Renault A 108 Berlinette,
F 1965

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

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



Alpine Renault A 110 1300S,
F 1969

1969 bei Alpine als Wettbewerbswagen mit Mitteltank und dünner Karosserie gebaut, gewann 1969 mit H. Schulze-Schwering die DRM-Läufe und wurde auch 1970 erfolgreich auf Rund- und Bergkursen bewegt.

R-4-OHV im Heck, 1286 ccm, 129 PS bei 7600/min, 4-Gang, 690 kg, 215 km/h, 741 St. von 1969 - 1971.



Alvis Speed 20 SA Tourer,
GB 1932

Die Marke Alvis kommt von lateinisch Al für Aluminium und Vis für Kraft, also ein leichter, aber starker Sportwagen mit 6-Zylinder-Motor, der viele Sportlerfolge, wie etwa den Alpenpokal, errang.

R-6-SV, 3571 ccm, 95 PS bei 3800/min, 4-Gang, 1300 kg, 120 km/h, ca. 400 Stück bis 1936.

ERLEBNIS-VIELFALT AN EINEM ORT JETZT ENTDECKEN!

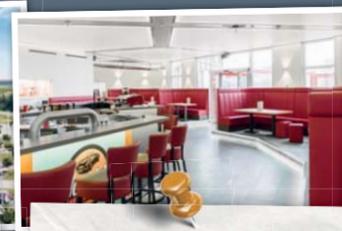
Besuchen Sie unsere große Dauerausstellung mit über 200 klassischen Fahrzeugen.



CLASSICBID
automobile
FASZINATION
OLDTIMER

Hautnah automobile Leidenschaft erleben - mit Classicbid, dem faszinierenden Hotspot für Ausstellung, Kauf und Verkauf klassischer Automobile.

www.classicbid.de



ClassicX
CAFE & RESTAURANT
KULINARISCHE
GAUMENFREUDEN

Genießen Sie regionale Speisen, Pizza, Burger und vieles mehr im einzigartigen Ambiente des Classicbid Zentrums Rheinhessen.

www.classicx-gastro.de



ClassicX
LANDHAUS & HOTEL
ERHOLEN, TAGEN,
FEIERN

Sie suchen Erholung oder planen Ihr nächstes Event? Im ClassicX Landhaus & Hotel finden Sie dafür den idealen Rahmen.

www.classicx-landhaus.de



ClassicX
NAHETAL-ARENA
WIR ROCKEN
DIE ARENA!

Mehr erleben in der beeindruckenden Nahetal-Arena. Unter dieser imposanten Rundbogen-Zeltdachkonstruktion wird jede Show zum unvergesslichen Erlebnis.

www.nahetal-arena.de



Alvis Speed 20 SC Vanden Plas,
GB 1935

Der Speed 20 folgte auf den Silver Eagle, hatte aber einen kleineren 3-Vergaser-Motor. Für den Preis von 3 Ford V8 bekam man Vollsynchron-Getriebe, Jack-All-Heber und eine Sonderkarosserie.

R-6-SV, 2762 ccm, 70 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1380 kg, 145 km/h, ca. 320 Stück bis 1936.



Amilcar C3 Course,
F 1921

Emile Acar baute in Paris kleine Voiturette-Sportwagen für die beliebte 850ccm-Klasse. Der Musiker Michael Gaedt restaurierte während Corona mit seinem Cousin Erwin im Keller das Auto in Handarbeit mit hoher Detailtreue.

R-4-Zyl. OHV, 845 ccm, 25 PS bei 3600/min, 3-Gang, 450 kg, 100 km/h, ca. 1.814 Stück bis 1924.



Armstrong-Siddeley Hurricane
GB 1950

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

R-6-Zyl. OHV, 2309 ccm, 76 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1554 kg, 120 km/h, 2.597 St. von 1946 - 1953.



Artega Supersports,
D 2011

Von 2008 bis 2012 baute Artega in Delbrück den leichten Mittelmotor-2-Sitzer GT mit Kunststoffkarosserie und sportlichen Fahrleistungen (von 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden) - heute ist der Artega ein Klassiker von Morgen.

VR-6-DOHC, 3595 ccm, 300 PS bei 5500/min, 6-Gang DSG, 1285 kg, 270 km/h, 153 Stück bis 2012.



Aston Martin Mk II LC open Tourer,
GB 1935

So sieht ein Bertelli-Aston Martin Vierzylinder aus. Er war so agil, dass er noch 1949 die Warlingham-Rallye gewinnen konnte, nachdem er 1948 in „The cars“ vorgestellt wurde.

R-4-OHV, 1495 ccm, 73 PS bei 4750/min, 4-Gang, 1160 kg, 138 km/h, 45 Stück von 1934 - 1936.



Aston Martin DB 2/4 Mk I Coupé,
GB 1954

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

R-6-OHC, 2580 ccm, 135 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1220 kg, 190 km/h, 491 Stück bis 1954.



Alvis Graber TE21 Coupé,
GB/CH 1962

Der Alvis TE war eine elegante Alternative zu Mercedes, ALFA 2600 oder Lancia Flaminia und moderner als die britischen Alvis Coupés von Park Ward. Es gab 12 Alvis TE von Graber.

R-6-SV, 2993 ccm, 136 PS bei 5000/min, 4-Gang mit Overdrive, 1400 kg, 180 km/h, 7 Coupés.



Armstrong-Siddeley HP 25
Tickford DHC, GB 1936

Armstrong gehörten wie Alvis und Lagonda zur gehobenen Klasse. Ein Brauereibesitzer schenkte das Cabrio 1937 seiner Frau zu Weihnachten! In Deutschland gibt es etwa 30 Armstrong, dieser ist einzigartig.

R-6-Zyl. OHV, 3670 ccm, 110 PS bei 3500/min, 4-Gang Wilson, 1700 kg, 128 km/h, ca. 300 St. von 1934 - 37.



Armstrong Siddeley Star
Sapphire Lim., GB 1959

Die Firma ist ein Luftfahrt-Konzern, den es von 1919 bis 1960 gab. Von dem höheren, größeren und stärkeren Star Sapphire gab es 902 Stück, dieser ist der einzige in Deutschland.

R-6-OHV, 3990 ccm, 165 PS bei 4250/min, 4-Gang, 1726 kg, 165 km/h, 902 Stück von 1959 - 60.



Aston Martin International Le
Mans, GB 1932

Dieser Aston Martin International ist das Auto des holländischen Teams bei der Mille Miglia 1932 und trägt immer noch die originale Nationalfarbe. Erster Aston mit Trockensumpf-Schmierung.

R-4-OHV, 1494 ccm, 75 PS bei 4250/min, 4-Gang, 860 kg, 130 km/h, 95 Stück von 1929-1932.



Aston Martin 15/98 LC Bertelli,
GB 1937

Von den 50 Aston Martin 2 l des Typs 15/98 wurden bei Bertelli 24 als 2-door 4-seater Long Chassis Open Tourer gebaut, von denen noch 14 Stück existieren.

R-4-OHV, 1950 ccm, 98 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1250 kg, 150 km/h, 50 Stück von 1929-32.



Aston Martin DB 2/4 Mk I Coupé,
GB 1954

690 YBF nahm erfolgreich an Rallies zur Vorbereitung der „Around the world in 80 days“ teil, startete am 1.5.2000 und kehrte am 18.7.2000 erfolgreich als Sieger der historischen Klasse heim - mit 650.000 km auf dem Tacho!

R-6-OHC, 2992 ccm, 140 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1340 kg, 185 km/h, 565 Stück bis 1955.



Aston Martin DB 2/4 MkIII Coupé,
GB 1956

Der Aston Martin DB 2/4 wurde in verschiedenen Varianten gebaut. Der MkIII 3-Liter hatte einen flacheren Bug mit dem typischen Aston-Grill. Er war der Erste mit vorderen Scheibenbremsen.

R-6-OHC, 2922 ccm, 178 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1279 kg, 193 km/h, 551 Stück bis 1958.



Aston Martin DB 5 Volante,
GB 1963

Volante ist sowohl das Windspiel, als auch auf italienisch das Lenkrad - den Wind im Griff hatte man mit dem Alu-Cabrio von Touring für Aston Martin, damals der stärkste offene Roadster.

R-6-DOHC, 3995 ccm, 322 PS bei 6500/min, 4-Gang, 1456 kg, 240 km/h, 123 Stk. von 1962 - 1965.



Aston Martin V8 Zagato,
GB 1986

Eins von drei Schaufahrzeugen beim Genfer Salon 1986, das von Mr. Bean (Rowan Atkinson) gekauft und bei Aston Martin zum Werksrennwagen aufgewertet wurde. Hommage an den DB4GT Zagato.

V-8 DOHC, 4300 ccm, 483 PS bei 6.500/min, 5-Gang, 1685 kg, 285 km/h, 51 Stk. bis 1987, +1 Racer.



Aston Martin Vantage,
GB 2008

Vantage heißen die Spitzenmodelle von Aston Martin seit dem DB 4 von 1959, verkürzt für Advantage und ähnlich Vintage, wie klassisch. Nachfolger des DB7 und des DB9.

V-8 DOHC, 4300 ccm, 385 PS bei 5250/min, 6-Gang, 1705 kg, 280 km/h, ca. 2300 Stück bis 2014.



Aston Martin DB 4 S1,
GB 1960

Der DB4 war der erste Aston Martin mit Touring-Karosserie. Diesen kaufte 1960 Hollywood-Actor C.E. Frederics, tauchte 2009 wieder auf und ist völlig unrestauriert nur behutsam aufbereitet.

R-6-DOHC, 3670 ccm, 240 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1310 kg, 225 km/h, 1.029 Stück bis 1963.



Aston Martin DBS V 8 Coupé,
GB 1972

Für den DBS schuf Designer William Towns 1972 eine völlig neue Form, in die schon ab 1969 der neue Viernockenwellen-V-8 montiert wurde, die Basis aller modernen Aston-Martin.

V-8-DOHC, 5340 ccm, 320 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1727 kg, 257 km/h, 402 Stück bis 1973.



Aston Martin Lagonda S2 Saloon,
GB 1983

Der von William Towns wie ein Keil gestaltete Lagonda war der Schock vor Downingstreet 10, ein Brexit von klassischen Linien mit Digitalinstrumenten und zwei Glasdächern - ein Hit für Kenner!

V-8 DOHC, 5341 ccm, 304 PS bei 6000/min, Automatik, 1950 kg, 225 km/h, 645 Stück bis 1990.



Aston Martin DBS Casino Royale,
GB 2008

Nachdem Daniel Craig als Bond in Casino Royale Furore machte, baute Aston Martin ab 2008 seinen V-12 als leichteren DBS Casino Royale, der in 4,3 Sek. auf 100 kam. und die Liaison zu den Filmen stärkte.

V12-Zyl.-DOHC, 6500 ccm, 510 PS bei 5750/min, 6-Gang, 1870 kg, 307 km/h. 350 Exemplare



uniquos
Volk&Schmitt GbR

Oldtimer brauchen Pflege - Websites Experten.

Wir entwickeln maßgeschneiderte Websites -Applikationen und sorgen für reibungslosen Betrieb und bieten Wartung & Support.

Gemeinsam meistern wir Ihre digitale Reise - Schritt für Schritt.

Hafenstraße 25
68159 Mannheim

www.uniquos.digital/Erstberatung



Austin Healey 100/4,
GB 1953

Der Rennfahrer Donald Healey baute mit Austin im Joint Venture einen GT für die 2,5-Liter-Klasse. Der Frontmotor sitzt weit hinten, er ist flach, die 100 Meilen erreicht er leicht. Nur 300 Stück in Coronet Cream mit blue hide.

4-Zyl. OHV mit 2660 ccm, 106 PS bei 4000/min, 4-Gang, 930 kg, 170 km/h, 14.612 Stück.



Bedford Buick Model 10 Runabout, GB 1908

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

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



Bentley 4,25 Litre Park Ward Sports Saloon, GB 1936

Der Sports Saloon aus Derby hatte in mehr als 80 Jahren nur drei Besitzer und noch den ersten Motor. In Chantilly gewann der den Concours d'Etat, 3. in Bensberg und 2021 Alpenrallye in Kitzbühel.

R-6-Zyl., OHV, 4257 ccm, 125 PS bei 3800/min, 4-Gang mit Overdrive, 1600 kg, 130 km/h, nur 3 Exemplare.



Bentley Mk6 Blue Train-Style Coupé, GB 1950

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

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



Bentley S 2 Saloon, GB 1962

Die Karosserie des RR Silver Cloud wurde auch beim Bentley in der 2. Serie ab 1962 mit Einfach-Scheinwerfern ausgestattet - es gibt äußerliche keinen Hinweis auf den neuen 6,3-Liter V-8-Alu-Motor.

V-8 OHV, 6230 ccm, 200 PS bei 4000/min, Automatik 2100 kg, 180 km/h, 1932 Exemplare bis 1964.



Benz Victoria Tourer, D 1895

Dieser frühe Vierrad-Benz gehört der Landesgruppe Tradition des ASC und hat trotz Holzspeichenrädern, Lenkstock und Vollgummireifen schon mehrmals erfolgreich die London - Brighton-Fahrt absolviert.

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



AWZ Trabant 500 P50, DDR 1960

Nach dem Raumflug der ersten Sojus-Kapsel beschloß AWZ den P50 Trabant zu nennen. Er hatte in Serie die Duroplast-Karosserie, um dem Stahlmangel zu begegnen und war sehr zuverlässig.

2-Zyl.-2-Takt, 499 ccm, 20 PS bei 3900/min, 4-Gang, 620 kg, 100 km/h, 81.710 Stück bis 1963.



Bentley 3.5-Litre DHC Corinthian, GB 1935

Die Firma Corinthian hat wohl nur vier Fahrzeuge karossiert, darunter diesen Bentley. Ab 1959 blieb der 3,5-Liter Bentley für fast 60 Jahre in einer Familie - seit 2019 ist er in Deutschland, jetzt restauriert.

R-6-Zyl.-OHV, 3669 ccm, 108 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1510 kg, 150 km/h. 1.187 Stück alle 3.5-Litre.



Bentley 4,25 Litre Vanden Plas DHC, GB 1939

Vanden Plas schuf dieses Cabriolet für die Motorshow 1938 in Brüssel auf dem Chassis eines typischen Derby-Bentley der optimierten M-Reihe, von der bis Ende 1939 nur 201 Exemplare verkauft wurden.

R-6-Zyl., OHV, 4257 ccm, 125 PS bei 4500/min, 4-Gang m. Overdrive, 1700 kg, 95 km/h, nur 3 Exemplare.



Bentley Mk6 Coupé Park Ward, GB 1950

Park Ward war mit Mulliner und Hooper eine der renommiertesten britischen Karosseriebauer und baute dieses Coupé auf verkürztem Chassis.

R-6-Zyl. OHV, 4566 ccm, 150 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1850 kg, 160 km/h, 16 Stück von 1946 - 1952.



Bentley S 3 Park Ward RHD, GB 1963

Der Bentley S3 ist fast baugleich mit dem RR Silver Cloud 3 und hat auch den V-8-Motor und Doppelscheinwerfer. Verstellbare Stoßdämpfer hinten. Sieger Luxusklasse in Reichenschwandt 2023.

V-8 OHV, 6341 ccm, 230 PS bei 4000/min, Automatik, 2110 kg, 185 km/h, 1.286 Stück bis 1966.



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 501 A, D 1954

Mit dem geschwungenen 501 stieg BMW ab 1952 in die Oberklasse ein und nutzte dafür die Weiterentwicklung des 328-Motors von 1936. Der 502-8-Zylinder kam erst 1954. Dieser 501 wurde an Breuninger geliefert.

R-6 OHV mit 1971 ccm, 72 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1430 kg, 140 km/h, 5.002 Stück bis 1955.



BMW 507 Hardtop, D 1957

Von Albrecht Graf Goertz entworfen, nahm der 507 auf der IAA 1955 dem Mercedes 300 SL die Alleinstellung als Roadster. Doch der V-8 leistete 65 PS weniger - so stach Leistung Schönheit - vom 300 SL wurden 1800 Stück verkauft ...

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



BMW 2500 E 3, D 1968

Nach langer Suche wurde dieser BMW 2500 gefunden, der einst offiziell in die DDR exportiert wurde. Er ist der älteste E3 weltweit und steht bei der www.wundercar-collection.com

R-6-Zyl., OHC 2494 ccm, 170 PS bei 6000/min, 1360 kg, 5-Gang, 180 km/h, 92.415 Stück bis 1977.



BMW Z1 Roadster, D 1991

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

R-6-Zylinder, OHC 2494ccm, 170 PS bei 5800/min, 1290 kg, 5-Gang, 225 km/h, 7990 Stück.



BMW Isetta 250, D 1955

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

1-Zyl. 4-Takt, gebläsegekühlt, 12 PS bei 5800/min, 4-Gg., 245 ccm, 341 kg, 85 km/h, über 36.000 St. bis 1964.



BMW 503 Cabriolet, D 1958

Albrecht Graf Goertz schuf die zeitlos elegante Form des 503 als Coupé und Cabriolet gemeinsam mit dem Roadster 507 - das 503 Cabriolet wurde nur 139 mal gebaut und hatte elektrische Fensterheber.

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



BMW M 635 CSi, D 1985

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

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



BMW Z8, D 2000

Nach dem Z1 von 1988 kam BMW in 2000 mit der von Henrik Fisker entworfenen Studie Z8, die eine Hommage an den 507 war und in Handarbeit über einen Aluminium-Spaceframe gebaut wurde - bekannt als Bond-Auto.

V-8-Zyl. DOHC, 4995 ccm, 400 PS bei 6600/min, 6-Gang, 1660 kg, 250 km/h, 5.703 Stück bis 2003.



DAUERAKTIVER KORROSIONSSCHUTZ AUF LANOLINBASIS

- Pflegen
- Rostlösen
- Schmieren
- Schützen

**STOPS
RUST!**



HODT Korrosionsschutz
04072904030
www.fluidfilm.de



**Borgward Isabella
Coupé-Cabriolet, D 1961**

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

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



Bugatti Typ 44, Cabriolet Gangloff, F 1929

Mit dem Dreiventil-Motor des 35 Sport war der Typ 44 das erste „Muskelauto“ für Normalkunden, denn 105 PS waren für andere Autos unerreichbar. Gangloff war ein elsässischer Karosierer.

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 Galibier Gangloff, F 1936

Dieser Bugatti Typ 57 Galibier wurde als Gangloff-Coupé nach der Auslieferung in Frankreich später in die Schweiz verkauft – das Sinnbild eines frühen GT für lange Strecken.

R-8-Zyl. OHC, 3257ccm, 135 PS bei 3.500/min, 4-Gang, 1700 kg, 153 km/h, 710 Stück.



Buick DeLuxe Tourback Sedan, USA 1951

Der 51er Buick gab den anderen Fisher-Bodies bei GM die Linie vor, Chefdesigner Harley Earl erfand den Modellbau mit Tonknete und fortan wurden ausschweifende Formen möglich.

R-8 SV mit 4278 ccm, 128 PS bei 4500/min, Automatik, 1770 kg, 145 km/h, 54.311 Stück Typ 48 D.



Cadillac Eldorado Convertible, USA 1976

Seit 1971 ist der gewaltige 8,2 Liter V8 im Cadillac der stärkste Fronttriebler der Welt. Dies „Collection Car“ hat erst 8000 Meilen und wurde in dieser Farbe nur zweimal gebaut.

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



Chevrolet International Serie AC, USA 1929

Ein International AC kostete 1929 rund 500 Dollar, der Durchschnittslohn betrug 100 \$ im Monat - auch im Vergleich zu heute ein günstiger Kaufpreis, mit dem Chevrolet dank des 6-Zylinders gute Karten gegen den Ford A als Konkurrenten hatte.

R-6 SV, 3200 ccm, 43 PS bei 3600/min, 3-Gang, 1130 kg, 70 km/h, ab 1928 in 13 Mon. 1.328.000 Stk.



Brütsch Zwerg, D 1955

Der Rennfahrer und Konstrukteur Egon Brütsch war ein Pionier der Leichtbau-Kleinwagen aus Kunststoff. Den einsitzigen Zwerg trieb ein DKW-Hummel-Mopedmotor auf 60 km/h – ohne jeden Prallschutz sehr gefährlich.

DKW 1-Zyl.2-Takt, 75 ccm, 3 PS bei 5.000/min, 3-Gang, 98 kg, 60 km/h, 4 Stück, er ist ein Messmuster.



Bugatti Typ 57C Stelvio Cabriolet, F 1934

Den Bugatti Typ 57 gab es von 1933 bis 1940. Sie waren nach den Alpenpässen Stelvio, Ventoux, Galibier der Alpenfahrt benannt, die auch bei der Tour de France gefahren werden.

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



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 technisch von seinem Besitzer selbst restauriert und gewartet.

Reihen-8-Zyl. OHC, 3257ccm, 135 PS bei 5.000/min, 4-Gang, 1650 kg, 150 km/h, 630 Stück alle Typ 57.



Cadillac 60 Special Fleetwood, USA 1957

Der 60 Special Fleetwood hat den X-Rahmen und ist als Hardtop-Limousine teuerster regulärer Cadillac. Die voll versenkbaren Seitenfenster waren Vorbild für den Mercedes 300d.

V-8 OHV, 5972 ccm, 310 PS bei 4800/min, 4-Gang-Autom., 2350 kg, 190 km/h, 12.900 Stück 1957.



Cadillac Fleetwood Formal Limousine, USA 1977

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

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



Chevrolet Bel Air Sports Coupé, USA 1957

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

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



Chevrolet Corvette, USA 1959

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 V8, dieser ist einer von 635 in Tasco Turquoise.

V-8 SV, 4637 ccm, 230 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1350 kg, 200 km/h, 10.261 Stück in 1959, sehr original.



Citroen 11CV Normale, F 1954, ab 1934

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

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



Citroen SM, F 1974

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

V-6-Zyl. OHV, 2670 ccm, 175 PS bei 6.250/min, 5-Gang, 1450 kg, 220 km/h, 12.920 St. von 1970 – 76.



Chevrolet Camaro RS/SS 350, USA 1967

1966 reagierte GM mit dem Camaro auf den schon 1964 präsentierten Ford Mustang. Das Design von Bill Mitchell zeigte erstmals Scheinwerfer hinter Jalousien. Der RS ist die Top-Version, hier 2019 restauriert.

V-8 SV, 5500 ccm, 295 PS bei 5700/min, 3-G-Autom., 1540 kg, 195 km/h, 4.000 Stück in 1967.



Citroen ID 20, F 1969

Letzte Ausführung der D-Serie des Designers Flaminio Bertoni, auf die mexikanische Botschaft in Spanien angemeldet, deshalb mit 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.

BACCHUS CLASSIC CAR RALLY 2026

MAZEDONIEN - SERBIEN - BULGARIEN

September 2026



www.bacchusclassic.com

Eine echte „All Inclusive“-Rallye!
Autotransport nach Skopje,
N.Mazedonien inklusive!

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



Daimler DMG 400 K,
D 1926

Dieser letzte Daimler vor der Verbindung mit Benz wurde seinerzeit an Zirkus Hagenbeck geliefert und mit zwei Elefanten präsentiert. Der Wagen ist überwiegend unrestauriert.

R 6-Zyl. SV 3920ccm, Kompressor, 70/100 PS bei 1800/min, 4-Gang, 2200 kg, 120 km/h.



DB Panhard Sport,
F 1958

Deutsch-Bonnet baute ähnlich Alpine leichte Sportwagen mit GFK-Karosserie, die mehrheitlich von luftgekühlten Panhard 2-Zylindern angetrieben wurden. Der Coach HBR 5 wog nur 585 kg - er holte viele Klassensiege.

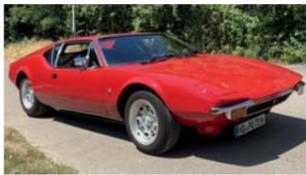
Boxer-2-Zyl. OHV, vorn, 851 ccm, 65 PS bei 5700/min, 4-Gang, 585 kg, 180 km/h, ca. 432 Stück des HBR 5.



DeLorean DMC 12,
IRL 1981

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

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



DeTomaso Pantera,
I 1972

Tom Tjaarda, ehemals Juror in Schwetzingen, entwarf den Pantera als Ford GT 40 im italienischen Maßstab, 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 F1 Einsitzer,
D 1931

Parallel gab es ab 1928 die DKW F1 und F2 mit 490 oder 584 ccm - das F steht für den neuen Frontantrieb. Der Werks-Monoposto hat Querblattfeder-Achsen mit Seilzug-Bremsen, der Motor einen Ladepumpe-Zylinder.

2-Zyl.-2-Takt, vorn, 584 ccm, Frontantrieb, 25 PS bei 3200/min, 3-Gang, 390 kg, 110 km/h.



DKW Typ F7,
D 1938

Mangels kleiner Rennwagen wurden viele DKW dank ihres Leiterrahmens zu Sportwagen umgebaut, oft sogar aus Aluminium. Den hohen Kühler brauchte man für die Thermosiphon-Kühlung.

2-Zyl.-2-Takt, 684 ccm, 20 PS bei 3800/min, 3-Gang, Frontantrieb, 490 kg, 110 km/h.



Dallara Stradale IR 8,
GB 2023

1998 gewann Dallara mit Eddie Cheever die Indy 500 - 25 Jahre später wird dieser Sieg mit dem auf 25 Stück limitierten Sondermodell gefeiert. Das abnehmbare Dach macht ihn zum Exoten der Hypercars. Bei der Dörr Group

R-4-Zyl. DOHC Turbo, 2261 ccm, 400 PS bei 8000/min, 6-Gang-Automatik, 830 kg, 265 km/h.



DeDion Bouton CS 2
Chauffeurlimousine, F 1911

De Dion brachte Modelle aller Größen auf den Markt. Diese Chauffeurlimousine gehört zur oberen Mittelklasse, die meisten wurden im 1. Weltkrieg zerstört. Clubwagen des ASC und einziger in Deutschland.

4-Zylinder, 2120ccm, 25 PS bei 1600/min, 4-Gang, 1498 kg, 45 km/h, ca. 12.000 Stück.



DeSoto Fireflite,
USA 1955

DeSoto war Spitzenmarke der Chrysler-Gruppe. Der Fireflite entsprach dem Chrysler 300 mit dem „forward-look“-Design. Bestseller mit 114.000 Exemplaren im Jahr 1955.

V-8-OHV, 4752ccm, 200 PS bei 4400/min, 2-Gang Automatik, 1860 kg, 165 km/h.



Dixi Ihle Roadster,
D 1928

Das Dixi Auto 1 (DA1) wurde von Eisenach nach Karlsruhe geliefert um bei Ihle zum Roadster zu werden. Trotz Kardan zur Hinterachse wog er nur 460 kg. Ihle erfand übrigens für einen DKW die BMW-Niere als Kühleröffnung.

R-4-Zyl. OHV, vorn, 748 ccm, 15 PS bei 3000/min, 3-Gang, 535 kg, 75 km/h, ca. 500 Stück bis 1931.



DKW Typ F7,
D 1938

Der F 7 wurde auch als Meisterklasse bekannt. Die Vorderachse besteht aus zwei Querblattfedern, hinten ist die Schwebeachse. Solche Karosserien wurden für die beliebten Mehrtages- und Geländefahrten gebaut.

2-Zyl.-2-Takt, 684 ccm, 22 PS bei 3500/min, 3-Gang, Frontantrieb, 599 kg, 110 km/h.



DKW F5 Cabriolet,
D 1939

Ein Wunder, dass dieses DKW-Cabriolet den Krieg überstand, denn solche Wagen wurden gern von der Wehrmacht eingezogen, überlastet und schnell zerstört. Der Frontantrieb kam immer durch.

2-Zyl.-2-Takt, 692ccm, 20 PS bei 3500/min, 3-Gang Stockschtung, Frontantrieb, 740 kg, 85 km/h.



DKW IFA F9 Rennsport,
DDR 1950

Der Motorsport in der DDR hatte nach 1945 eine eigene Einliter-Meisterschaft, in der auch Rennkollektive antraten. Der Automobil-Historiker Frieder Bach aus Chemnitz rekonstruierte diesen IFA-F9 DKW mit Aluminium-Karosserie.

3-Zyl.-2-Takt, vorn, 981 ccm, Frontantrieb, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 470 kg, 140 km/h.



Drews DKW F 93 Spyder,
D 1956

Der drehfreudige Zweitakter mit Frontantrieb im Leiterraum war eine ideale Basis für Leichtbau-Sportwagen hier mit Aluminium-Karosserie, wie ihn die Wuppertaler Firma Drews 1956 als Spyder baute. Doch er blieb ein Einzelstück.

3-Zyl.-2-Takt, vorn, 981 ccm, Frontantrieb, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 820 kg, 160 km/h.



DKW 1000 SP Coupé u. Roadster,
D 1961 und 1962

Das 1000 SP-Coupé kam 1957, zunächst mit spitzen Flossen, das Cabrio folgte ab 1961 - seine Form galt als deutscher Thunderbird. Bis 1965 gab's 5004 Coupés und nur 1640 Cabriolets. Nach 50 Jahren Standzeit bis 2024 restauriert.

3-Zyl.-2-Takt, vorn, 981 ccm, Frontantrieb, 55 PS bei 4500/min, 3-Gang, 970 kg, 140 km/h.



DKW Typ 3 F800,
D 1955

Nach dem VW-Kastenwagen von 1952, erschien 1954 der DKW F800. Trotz seiner Vorteile durch Frontantrieb und niedrige Ladefläche wurden bis 1962 nur 24.500 Stück verkauft - der Zweitakter kam nicht an.

3-Zyl.-2-Takt, 900 ccm, 32 PS bei 4000/min, 4-Gang, Frontantrieb, 1200 kg, 100 km/h.



DKW Monza,
D 1958

DKW in Westdeutschland ließ von der Wohnwagenfirma Klenk in Heidelberg für Rekordfahrten den Monza mit Kunststoffkarosserie bauen, der schließlich auch an Privatkunden verkauft wurde.

3-Zyl.-2-Takt, 896 ccm, 38 PS bei 4200/min, 4-Gang, 820 kg, 150 km/h, 155 Stück von 1956-1958.



Dodge D19 DeLuxe
Business Coupé, USA 1941

Dodge Luxury Liner für 861 Dollar mit Fluid Drive-Automatik und umklappbarem Sitz, damit der Businessman neben seiner Ware schlafen konnte. Solche Vertreter Coupés gab's nur in den USA.

R-6-Zyl. OHV, 3600 ccm, 91 PS bei 3900/min, 3-Gang, 1376 kg, 120 km/h., 22.318 Exemplare.

DETAILER'S GARAGE

Werterhalt & Wertsteigerung

Lackaufbereitung auf Concours Niveau

Unser erfahrende Fahrzeuglackierer und Juror des Concours bringt historischen Glanz zurück. Präzise, originalgetreu, wertsteigernd. Geschützt mit Wachs oder Keramikversiegelung.

Maximaler Schutz durch Lackschutzfolie

Unsichtbarer & dauerhafter Schutz vor Steinschlägen, Kratzern und Umwelteinflüssen.

Verchromen, vergolden, versilbern

Edle Beschichtungen für Leisten, Embleme, Fahrzeugbauteile oder Möbel.

Erleben Sie exklusive Events

Cars & Wine mit Winzern aus der Pfalz, sowie stilvolle Events mit DJ & besonderen Fahrzeugen





Dodge Coronet Coupé,
USA 1969

Der Dodge Coronet gehört zur Mid-Size-Class und hat das typische Chrysler-Design mit den Bügel-falten. Es gab Motoren von 318 bis 440 cu/inch, den slant-6-Sechszylinder und oben den Super Bee..

R-6-Zyl. OHV, 3682 ccm, 110 PS bei 3600/min, Automatik, 1600 kg, 170 km/h, ca. 101.200 Stk. in 1969.



Dodge Viper Roadster,
USA 1994

Die Reaktion von Dodge auf die Cobra hieß Viper, kam erst 1992 und setzte mit 10-Zylindern einen neuen Maßstab, weil er trotz 640 Nm und 408 PS weniger als 12 Liter Benzin brauchte.

V-10 OHC, 8277 ccm, 408 PS bei 5600/min, 6-Gang, 1520 kg, 265 km/h, ca. 6.000 Stück.



Facel Vega FV3 Coupé,
F 1957

Der FV3 ist der Vorläufer des 1958 erschienenen HK 500, hat dessen 5,4-Liter Chrysler V-8-Motor und ist vom Nachfolger HK 500 kaum zu unterscheiden. Das Armaturenbrett ist bemalt.

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



Facel Vega Excellence,
F 1958

Der Excellence war die letzte 4-türige französische Luxuslimousine - auch er hatte einen Chrysler-V-8-Motor mit Automatik und konkurrierte mit Rolls Royce, Maserati und Mercedes.

V-8-Motor OHV, 5800 ccm, 345 PS bei 4400/min, Automatik, 1650 kg, 198 km/h, 156 Stück von 1958-1964.



Facel Vega Facellia F2,
F 1961

Der Facellia trat gegen Mercedes SL oder Peugeot 404 Coupé an. Aber leider war sein Motor zu anfällig und schädigte das Image. Der Umstieg auf den Volvo-B18-Motor 1963 kam zu spät.

R-4-DOHC, 1646 ccm, 115 PS bei 6400/min, 4-Gang, 1160 kg, 180 km/h, 1.200 Stk. von 1960-1963.



Facel Vega Facel II,
F 1963

Mit dem Facel II folgte die Firma ab 1961 der von Pininfarina erfundenen Trapez-Linie mit einem Dach, bei dem Front- und Heckscheibe fast identisch waren. Er war kein Erfolg.

V-8-Motor OHV, 6286 ccm, 390 PS bei 5400/min, Automatik, 1550 kg, 240 km/h, 184 Exemplare bis 1964.



Dodge Monaco Police,
USA 1977

Der Dodge Monaco war ein geräumiger Viertürer, den die Polizei gern mit dem drehmomentstarken und robusten slant-6-Zylinder fuhr. Der Besitzer hat die komplette Ausstattung und Signalanlage installiert.

R-6-Zyl. OHV, 3682 ccm, 110 PS bei 3600/min, Automatik, 1705 kg, 160 km/h, ca. 15.000 Stück in 1977.



FAB Brandis Duo 4/1,
D 1985

Das Versehrten-Dreirad Duo auf Basis der Simson Schwalbe wurde bei FAB in Brandis auf Bestellung gebaut und war ein wetterfestes Fahrzeug mit Versicherungskennzeichen. Heute Kult bei Teenagern.

1-Zyl. 2-Takt, links, 63 ccm, 2,7 PS bei 5.500/min, 3-Gang, 170 kg, 60 km/h, etwa 10.000 Exemplare.



Facel Vega FV3B Coupé,
F 1957

Der FV-3B ist die Weiterentwicklung des FV-3 mit größerem Motor. Er hat die Panorama-Heckscheibe des HK 500. Das Armaturenbrett ist so bemalt, dass es wie Holzmaserung aussieht!

V-8-Motor OHV, 4940ccm, 250 PS bei 4600/min, Automatik, 1640 kg, 205 km/h, 91 Exemplare.



Facel Vega HK 500 Coupé,
F 1959

Der HK 500 hatte auch die Panorama-Frontscheibe des FV3, aber einen 6-Liter-V-8-Motor von Chrysler mit satten 360 PS. Auch hier ist das Armaturenbrett mit Holzimitat bemalt!

V-8-Motor OHV, 5907 ccm, 360 PS bei 5200/min, Automatik, 1660 kg, 235 km/h, 439 Exemplare bis 1961.



Facel Vega Facellia F2 Cabriolet,
F 1962

Der Facellia trat gegen Mercedes SL oder Peugeot 404 Coupé an, und hatte schon 1959 vor dem 230 SL die neue Trapezform. Sein anfälliger Motor schadete dem Image, er blieb leider selten.

R-4-DOHC, 1646 ccm, 115 PS bei 6400/min, 4-Gang, 1160 kg, 180 km/h, 623 Stk. von 1959 - 1963.



Ferrari 330 GT 2+2,
I 1966

Neben dem 250 GTE baute Ferrari auch den 330 GT, dessen Pininfarina-Karosserie Einzel-Scheinwerfer hatte. Dieser 330 GT 2+2 ist seit 37 Jahren im Originalzustand in einer Familie! Ein klassischer Familien-GT.

V-12 DOHC, 3995 ccm, 300 PS bei 7000/min, 5-Gang, 1350 kg, 240 km/h, 460 Stück von 1963-1967.



Ferrari 275 GTS,
I 1965

Der Ferrari 275 GTS mit Pininfarina-Karosserie erfüllte als 3,3-Liter mit Transaxle die Wünsche der leistungshungrigen Amerikaner, bevor mit dem 330 GTS 1966 ein noch stärkerer Spider erschien.

V-12 DOHC, 3300 ccm, 260 PS bei 7600/min, 5-Gang, 1150 kg, 240 km/h, 200 Stück von 1964-1966.



Ferrari F40,
I 1988

Der Ferrari zum 40. Jubiläum der Marke hatte mit einem Doppel-Turbo V8 bewusst die High-Perfoance-Technik seiner Zeit, auch Kevlar-Karosserie und Flat-Bottom gehören dazu. Es wurden viel mehr verkauft, als geplant.

V8-Zyl.-DOHC, 2963 ccm, 478 PS bei 7000/min, 6-Gang, 1100 kg, 324 km/h. 1.331 Exemplare.



FIAT 500 Belvedere
I und D 1954

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

R-4-Zyl.-OHV, 569 ccm, 16,5 PS bei 4400/min, 4-Gang, 650 kg, 100 km/h, 122.837 Stück bis 1955.



FIAT 1500 Allemano Coupé,
I 1963

Die seit 1928 existierende Firma Allemano aus Turin baute Sonderkarosserien für Sportwagen und folgte mit diesem Stufenheck-Coupé dem Trend zu Doppelscheinwerfern. Einmalig in Deutschland.

R-4-Zyl.-OHV, 1471 ccm, 67 PS bei 5200/min, 4-Gang, 980 kg, 150 km/h, ca. 25 Exemplare.



Ferrari Testarossa F 110 Monodado,
I 1987

Ferrari belebte mit diesem V-12 den Traditionsnamen Testarossa des 3-Liter Rennwagens mit roten Zylinderköpfen neu. Solch einen frühen F110 fuhr auch F-1-Weltmeister Gerhard Berger.

V-12-Flachmotor, 4909 ccm, 390 PS bei 7500/min, 5-Gang, 1640 kg, 290 km/h, ca. 600 Stück.



FIAT 500 Weinsberg Roadster,
D 1939

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

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



FIAT 1100 103D,
I und D 1958

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

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



FIAT 2300 S Coupé Ghia,
I 1966

Mit dem neuen 6-Zylinder im 2300 S knüpfte FIAT 1961 an den Sportwagen 8V an und Ghia gab dem Coupé eine einzigartige Linie mit Kuppelfenster hinten. Es gab diverse Sonderkarosserien.

R-6-Zyl.-OHC, 2279 ccm, 136 PS bei 5600/min, 4-Gang, 1230 kg, 195 km/h, ca. 3.500 Stück bis 1968.



Schramberg
Schwarzwaldqualität erleben

Auto- und Uhrenmuseum
ErfinderZeiten

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

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

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

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



FIAT 850 Berlina,
I 1966

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

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



FIAT 500 F nuova,
D 1968

Mit dem FIAT 500 von 1955 schuf Dante Giacosa den italienischen Volkswagen, dessen luftgekühlter Heckmotor ebenfalls unverwundlich ist. Wie zeitlos dieser 500 ist, beweisen die unverändert hohen Stückzahlen des neuen FIAT 500.

2-Zyl., Twin OHV, 499 ccm, 18 PS bei 4600/min, 4-Gang, 520 kg, 100 km/h, letzte Serie.



Ford T-Model Tudor Sedan,
USA 1927

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

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



Ford A Pickup 3.3,
USA 1930

Auch einem Ford A Klein-LKW genügt Dank des hohen Drehmoments des 3,2-Liter Vierzylinders ein 3-Gang-Getriebe – früher kannten man nur Berg-, Stadt- und Überland-Gänge.

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



Ford A Fordor Sedan,
USA 1931

Die Werbestrategen von Ford nannten den 2-Türer wie den edlen britischen Tudor-Stil, den 4-Türer aber bewusst falsch geschrieben Fordor, und mit 3 Seitenfenstern Sedan. Aus schwedischer Sammlung, 2002 aufwändig restauriert.

4-Zyl.-Motor mit 3263ccm, 40 PS bei 2200/min, 3-Gang, 740 kg, ca. 100 km/h, jährl. 800.000 Stück.



Ford Panel Van,
USA 1938

Diesen Ford Kastenwagen gab es in 170 Exemplaren so nur 1938, dem 75. Jahr von Henry Ford. Der Reihensechszylinder wurde durch einen 4,9-L-V-8 ersetzt.

V-8 OHV, 4900 ccm, 200 PS bei 4600/min, 3-Gang-Automatik, 1500 kg, 190 km/h, 16.155 Stück.



FIAT 850 Moretti Sportiva
SS Serie I, I 1967

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

R-4-Zyl.-OHV, 843 ccm im Heck, 52 PS bei 6000/min, 4-Gang, 660 kg, 150 km/h.



FIAT 850 Spider Bertone,
I 1973

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

R-4-Zyl. OHV, hinten, 893 ccm, 52 PS bei 6400/min, 4-Gang, 743 kg, 152 km/h, ca. 145.500 Stk. Serie 2.



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, jährlich 800.000 Stück.



Ford A Delivery Panelvan,
USA 1930

Die Lieferwagen Panelvans heißen nach den geschlossenen Blech-Seitenteilen, die meist kunstvoll beschriftet wurden. Der Rahmen machte vielfältige Aufbauten möglich.

4-Zyl.-SV mit 3285ccm, 40 PS bei 2200/min, 3-Gang, 1540 kg, ca. 100 km/h, restauriert.



Ford Eifel Roadster Karmann,
D 1938

Der Faszination Nürburgring entsprach das nahegelegene Ford-Werk mit dem leichten Eifel, der für seine Klasse sehr stark war und 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. 1.000 Stück.



Ford Comete Coupé,
F 1954

Mit seinem V-8 des Vendome und der Facel-Karosserie war der Comete Monte-Carlo von Ford France der erste Nachkriegs-Luxus-Sportwagen in Frankreich. Die Firma ging 1956 an SIMCA.

V-8-OHV, 3923 ccm, 105 PS bei 3800/min, 4-Gang, 1370 kg, 160 km/h, 799 Stück bis 1955.



Ford Thunderbird Convertible,
USA 1955

Mit dem Thunderbird reagierte Ford 1955 auf die Corvette von 1953 – der Ford war anfangs als Sportwagen gedacht, aber die Kunden wollten ihn ab 1958 lieber als Familiensportler.

V-8 OHV, 4701 ccm, 197 PS bei 4600/min, 3-Gang-Automatik, 1500 kg, 190 km/h, 16.155 Stück.



Ford Thunderbird,
USA 1957

Der Thunderbird kam als Zweisitzer gegen die Corvette auf den Markt, nur die frühen Modelle waren sportlich. Das Hardtop ist abnehmbar. Der Begriff Thunderbird aus der nordamerikanischen Mythologie meint einen gewaltigen Vogel.

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



Ford Fairlane 500 Skyline,
USA 1959

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

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



Ford Mustang HardTop Coupé,
USA 1965

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

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



Ford Mustang Fastback Coupé,
USA 1965

Der Mustang wurde 1964 gezielt für die Generation „baby boomer“ als sportliches Familiencoupé lanciert. Das Fließheck erschien erst 1965 und hieß in Deutschland erst T 5.

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



Ford Mustang Convertible,
USA 1965

Ein Mustang aus der Zeit, in der er in Deutschland noch T-5 heißen musste. Ein preiswertes Cabrio mit farblich passender Ausstattung, überwiegend unrestauriert. Es gab ihn auch mit 6-Zylinder-Motor.

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

Rally Passion



This handcrafted writing instrument edition was created to honor the passion for rallying and classic cars, the enthusiastic fans, the car brands, the legendary routes.

DELTA
I T A L Y 1982
Artigiani della Scrittura

TINTE IM BLUT
tinte-im-blut.de
Writing Instruments & Inks

SC. LUCHT
PBS-Sales &
Trademarketing

Kasteler Straße 3
65203 Wiesbaden
Fon +49 611 - 987 73 44
Fax +49 611 - 987 73 43
M +49 179 - 923 90 24
info@tinte-im-blut.de



Ford Fiesta Holiday,
D 1985

Solch ein Fiesta kann auf einem Concours d'Elegance stehen, wenn er im perfekten Originalzustand ist, denn diese Alltagsautos sind heute seltener als Sammlerwagen. 1. Hand, erster Lack!

R-4-OHV, 935 ccm, 45 PS bei 5750/min, 4-Gang, 750 kg, 137 km/h, 799 Stück bis 1989.



Franklin SR 10B Tourer,
USA 1924

Mit Luftkühlung galt der Franklin aus Syracuse als sehr fortschrittlich, aber er hatte bis 1928 einen Holzrahmen. 1925 entfiel der typisch, ovale Franklin-Kühler. Dies ist der Einzige in Deutschland.

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



Gladiator Toneau,
F 1903

Gladiator gehört zu den Pionieren im Automobilbau und hatte Werke in Paris und England. Schon ab 1902 wurde dieser 2-Zylinder angeboten, der als Frontmotor die Hinterräder treibt. Er fuhr mehr als 40 Mal London to Brighton.

2-Zyl.-SV-Motor mit 2200 ccm, 10 PS bei 1800/min, 2-Gang, 750 kg, 45 km/h, etwa 800 Exemplare.



Gutbrod Superior,
D 1952

Schon ab 1950 baute die Rasentraktor-Fabrik Gutbrod den Superior mit einer für seine Zeit hoch modernen Pontonkarosserie als Coupé mit Rolldach. Der Motor war zu schwach für einen Erfolg, ein Einspritzer mit 30 PS half nicht.

2-Zyl. 2-Takt mit 593 ccm, 20 PS bei 4.000/min, 680 kg, 90 km/h, 7.200 Stück von 1950 bis 1954.



Hanomag 1.3-Liter Typ 13,
D 1939

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

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



Jaguar XK 120 OTS,
GB 1950

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 Coupé und DHC-Cabriolet erhältlich.

R-6-Zyl. DOHC, 442 ccm, 160 PS bei 5200/min, 4-Gang, 1200 kg, 200 km/h, 7631 Stk. von 1949 - 1954.



Grade-F2-Rennwagen,
D 1921

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

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



Franklin 11B Tandem Sport de Causse,
USA 1927

Ein Tandem Sport ist eine sportliche Limousine, aber noch auf Holzspeichenrädern, obwohl Franklin sonst sehr modern war und neben der Luftkühlung auch noch eine Ölkühlung hatte.

R-6-Zyl., SV, Alu, luftgek., 3400ccm, 32 PS bei 3200/min, 3-Gang, 1450 kg, 70 km/h. Unikat in Deutschland.



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 - 1954.



Healey Abbott DHC,
GB 1953

Donald Healey, Pilot, Rennfahrer, Konstrukteur hatte ab 1946 eine eigene Fabrik und baute ab 1951 Aluminium-Sportwagen mit dem langhubigen Riley-Motor. Das Abbott-Cabrio als Gegenstück zum Elliot-Coupé ist hier einmalig!

R-4 OHV, 2443 ccm, 105 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1270 kg, 165 km/h, 77 Stück von 1951 - 1954.



Intermechanica Murena 429 GT,
I 1969

Die Amerikaner Jo Vos und Charles Schwendler von Murena Motors ließen bei Intermechanica den schnellsten Luxus-Kombi seiner Zeit bauen. Der 7,5-Liter V-8 von Lincoln beamte ihn in 7,5 Sekunden auf 100 km/h.

V-8-Zyl. OHC mit 7565 ccm, 360 PS bei 4600/min, 3-Gg. Autom., 1710 kg, 235 km/h, 10 Stk. von 1969 - 1970.



Jaguar E-Type S 1 Coupé,
GB 1963

Die ersten E-Type hatten 3,8 Liter, ab 1965 bekam der E-Typ den 4,2-Liter-Motor mit mehr Leistung und Drehmoment. Ansonsten blieb die Karosserie nahezu unverändert. Frühe 3,8 haben den Flachboden.

6-Zyl. DOHC, 3781ccm, 265 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1250 kg, 242km/h, 5521 Stück.



Jaguar E-Type S1 Coupé,
GB 1966

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

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



Jaguar E-V12 Serie III,
GB 1973

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

V-12-Motor mit 5343ccm, 276 PS bei 5750/min, Automatik 1580 kg, 233 km/h, 7990 Stück DHC.



Jensen S-type,
GB 1934

Schon 1934 entstand der Prototyp des Jensen mit einem Ford V-8 aus USA, der ab 1936 mit Alu-Karosserie in Kleinserie von 50 Exemplaren ging. Der Columbia-Overdrive bietet 2 längere Übersetzungen.

V8-Zylinder m. 4200 ccm, 152 PS bei 3200/min, 4+2-Gang, 1310 kg, 145 km/h, nur 50 Exemplare.



Jaguar E-Type S 2 Roadster,
GB 1969

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

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



Jaguar XJ 12 (XJ81) Vanden Plas,
GB 1993

Die 6-Liter Variante des XJ 12 wurde nur 1993 und '94 gebaut. Sie hatte Leselampen, Klimaautomatik, Einzelsitze hinten, Holz und Leder und eine Ausstattung auf Rolls-Royce-Niveau.

V-12-Motor mit 5993ccm, 311 PS bei 5400/min, Automatik, 1850 kg, 250 km/h, 7990 Stück DHC.



Lagonda 2-Litre LC Blower,
GB 1931

Die Lagonda der frühen 30er hatten einen 4-Zylinder, der mit Kompressor auf fast 100 PS kam - notwendig, um die rund 1,5 Tonnen adäquat zu bewegen. Er war einer der ersten low-chassis mit gekrüppelten Achsen für niedrigen Schwerpunkt.

R-4-Zyl OHV, 1995ccm, 90 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1474 kg, 150 km/h, ca. 120 Exemplare.

**Besuchen Sie uns
am Bodensee.**

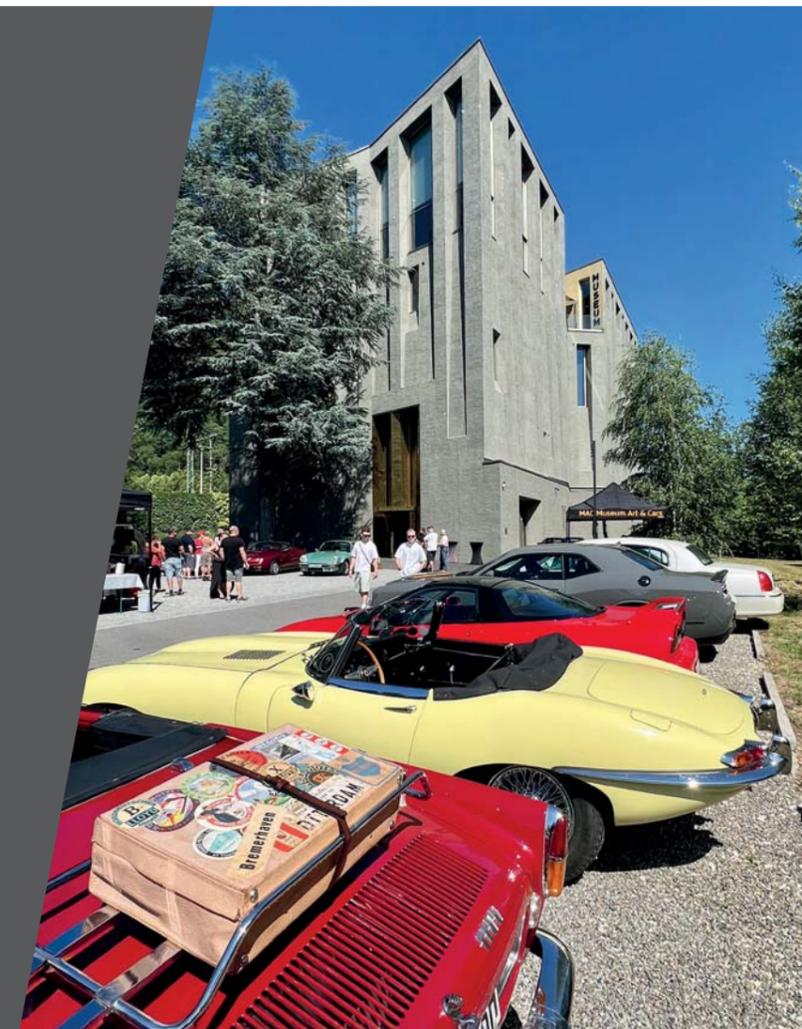
**Es erwarten Sie
außergewöhnliche
Ausstellungen
und faszinierende
Automobile.**

MAC

**MUSEUM
ART & CARS
SINGEN**

www.museum-art-cars.com

Das einzigartige Museum am Bodensee.





Lagonda 3-Litre DHC Tickford Mk 1, GB 1954

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

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



Lancia Flaminia Sport Zagato, I 1962

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

V-6-Zyl. Alu OHV, 2458ccm, 119 PS bei 5100/min, 4-Gang, 1193 kg, 190 km/h, 373 Stück von 1958 - 1962.



Lux Tonneau, D 1900

Der ASC rettete vor Jahrzehnten den letzten Lux aus Ludwigshafen. Er hat einen längs eingebauten Boxer, der die Kraft vom Getriebe über je eine Welle zum Hinterrad leitet - einzigartig!

B-2-Zyl. SV mit 1900 ccm, 9 PS bei 800/min, 2-Gang, 650 kg, 40 km/h, ca. 50 Stück 1900 - 1903.



Maserati 3200 GT, I 2000

Mit dem 3200 GT kam Maserati zurück in die V-8-Klasse. Er bekam wegen seiner sichelförmigen Rückleuchten gern den Beinamen Bumerang, bis diese Leuchten mit Beginn der Cabrioferfertigung wegfielen.

V-8-DOHC Twin-Turbo, 3217ccm, 370 PS bei 6250/min, Automatik, 1590 kg, 280 km/h, 7495 Stück.



Mercedes 170 V OT Typ 2, D 1937

Die Typenbezeichnung steht für 1,7-Liter Vorn-Motor, das Gegenstück zum ebenfalls angebotenen 170 H mit Heckmotor. OT ist der offene Tourenwagen mit seitlichen Steckfenstern. Er war im Krieg zerlegt, 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 170 S-D, D 1952

Der Mercedes 170 S entstand aus dem Typ 230 von 1937, hatte einen Oval-Rohrrahmen und Zentralschmierung. Nach dem 260D war er der erste „kleine Diesel“. Die Karosserie des W136 ist fast baugleich mit dem Typ 220.

R-4 Diesel, 1697 ccm, 38 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1180 kg, 105 km/h, 11.800 Stück bis 1953.



Lamborghini Diablo SE 30 Kompressor, I 1994

Der Diablo hieß nach einem Stierkämpfer und hatte eine Gandini-Karosserie mit minimalen Spoilern. Dieser SE ist ein Kompressor-Prototyp als Spitzenmodell, Concours-winner in London.

V-12 DOHC mit 5707 ccm, 492 PS bei 7000/min, 5-Gang, 1575 kg, 325 km/h, 2.884 Stück.



Lorenz & Rankl Silver Falcon D 1988

Peter Lorenz leitete den Karosseriebau bei Ford, bevor er sich als Prototypenbauer selbständig machte. Sein Silver-Falcon mit Edelstahlrahmen wurde 12 Mal gebaut, meist mit MB-Motor.

V-8 DOHC mit 5547 ccm, 300 PS bei 7000/min, 4-Gang, 1275 kg, 260 km/h, 12 Stück 1986 - 1988.



Maserati Ghibli 4.9 SS Coupé, I 1968

Der Ghibli mit dem 4.9-Liter Motor war stärker als Ferrari Daytona, ISO Grifo und dem Miura ebenbürtig. Der Designer des Excalibur, Brooks Stevens, war der erste Besitzer - trotz US-speed-limit.

V-8 DOHC mit 4930ccm, 335 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1720 kg, 285 km/h, 425 Stück.



McLaren GTR, GB 2020

Der GTR ist eine Art alltagstaugliche Version des GT-4-Rennwagens 570 S GT4, der Covid-bedingt nur 225 Mal gebaut wurde. Sein Doppelturbo leistet 825 PS und bietet 800 Nm Drehmoment. Präsentiert von elfino Racing.

V-8-Zyl. DOHC, 3800 ccm, 825 PS bei 8000/min, 6-Gang, 1386 kg, 320 km/h, 225 Stück bis 2001.



Mercedes 170S Cabriolet A, D 1950

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

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



Mercedes 220 W184, D 1952

Der 220 hat einen Oval-Rohrrahmen mit Vogel-Zentralschmierung zur Verlängerung der Wartungsintervalle. Erster Mercedes mit Blinkern und Scheinwerfern in den Kotflügeln.

R-6-Zyl. OHV, 2171ccm, 80 PS bei 4600/min, 4-Gang, 1705 kg, 140 km/h, 18.514 Stk. von 1951 - 54.



Mercedes 300 S Roadster, D 1953

Der 300 S Roadster hatte ein voll versenkbares Verdeck und deshalb hinten weniger Platz - ein luxuriöser Zweisitzer zum Preis von drei Chef-Jahresgehältern. Sein Motor ist Basis des 300 SL.

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



Mercedes 220 SE Coupé, D 1959

Dieses Bild zeigt stellvertretend ein sehr schönes Ponton-Coupé, das mit der Limousine der Baureihe W 180 nur das Chassis gemein hat - das Coupé mit den vielen Chromteilen ist schwer zu restaurieren.

R-6-Zyl. mit 2195 ccm, 115 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1370 kg, 160 km/h, 1.942 Stück bis 1959.



Mercedes 220 SE Coupé, D 1965

Mit dem 220SE Coupé schuf sich der damals neue Chefstilist Paul Bracq ein Denkmal. Er verzichtete bewusst auf die Heckflossen und formte den Bug wie beim 250 SE. Aboluter Originalzustand!

6-Zyl. mit 2195 ccm, 120 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1410 kg, 172 km/h, 14.173 St. bis 1965.



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. Er wurde nie im Sport eingesetzt, weil sich Mercedes 1955 aus dem Sport zurückzog.

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



Mercedes 450 SEL W 116, D 1979

1972 kam die neue W116-Reihe auch gleich als 450 SE, in der Langversion kaum vom 6.9 zu unterscheiden, ließ man die Typenschilder weg, ahnte niemand welcher Benz es war.

V-8-Zyl. OHC mit 4489ccm, 225 PS bei 5000/min, Automatik, 1835 kg, 210 km/h, 59.578 Stück.



Mercedes 560 SEC, D 1991

Nachdem es zum Vorgänger W 116 ja nur das SL-Coupé gab, schuf Bruno Sacco für den 126 endlich wieder ein Coupé, erstmals mit SL-Optik, von Metzner-Automobile präsentiert topmotorisiert in Voll-Ausstattung.

V-8-Zyl. OHC, 5547 ccm, 300 PS bei 4750/min, Autom., 1750 kg, 250 km/h, 28.929 Stück v. 1985 - 91.



AUTOPRIMUM
Pflege der Extraklasse.

Auto Primus GmbH & Co. KG
Gräfenhäuser Straße 75
64293 Darmstadt

Telefon: (06151) 500 48 51
Telefon: (06151) 500 48 52
E-Mail: info@autoprimum.de
www.autoprimum.de

- ★ **Washstraße**
- ★ **Express-Innenreinigung**
- ★ **Handwax**
- ★ **SB-Waschen**
- ★ **SB-Saugen**
- ★ **Bistorante**



Melkus RS 1000,
DDR 1974

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, 70 PS bei 4500/min, 5-Gang, 850 kg, 160 km/h, 101 Stück bis 1975.



Messerschmitt FMR 200,
D 1956

Als Weiterentwicklung des KR 175 kam der KR 200 mit tief ausgeschnittener Tür, breiterer Spur und mehr Leistung. Statt Lenkrad haben die FMR einen Lenkbügel, man sitzt hintereinander, der 1-Zylinder-Motor ist im Heck.

1-Zyl.-2-Takt, 191ccm, 10 PS bei 5250/min, 4-Gang, 240 kg, 80 km/h, 37.374 Stück.



MG WA DHC,
GB 1939

Der 1936 präsentierte WA war seinerzeit der größte und schwerste MG, hier als 3-position-Convertible der Fa. Salamon. 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, 52 Exemplare bis 1939.



Minari Roadsport Coupé,
GB 1990

Minari baute kleine Roadster mit GFK-Karosserie und meist AlfaSud-Boxermotoren. Doch als Alfasud und Alfa 33 nicht mehr gebaut wurden, gab's auch keine Minari mehr. Das Auto vom Salon Brüssel.

B-4-Zyl.-OHV, 1186 ccm, 80 PS bei 6000/min, 5-Gang, 710 kg, 185 km/h., 13 Stück Roadsport.



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 Stück.



Oldsmobile 2-door Holiday Coupé,
USA 1955

Auch der Oldsmobile 55 hat die sog. TriFive-Karosserie von GM und sieht trotzdem eigenständig aus. Er hat in Serie power-brake, -steering und -seats, sowie Hydramatic-Getriebe und two-tone-paint. Ab 1955 wuchsen die Heckflossen ...

V-8-Zyl OHV, 5314 ccm, 187 PS bei 4000/min, Hydramatic, 1880 kg, 160 km/h, 31.267 Stk. alle Holiday.



Messerschmitt KR 175,
D 1953

Deutschen Flugzeugkonstrukteuren war es nach 1945 verboten, Flugzeuge zu bauen. Also konstruierten sie leichte Kleinwagen wie den Dornier Delta, die Heinkel Kabine oder den Messerschmitt Kabinenroller, gebaut bei FMR in Augsburg.

1-Zyl.-2-Takt, 174ccm, 9 PS bei 5250/min, 4-Gang, 230 kg, 70 km/h, ca. 9.500 Stück.



Messerschmitt Tiger Tg500,
D 1958

Der Tiger 500 war mit seinen vier Rädern und niedrigem Schwerpunkt ein Tiefflieger im Straßenverkehr, der Opel, Ford und VW überlegen war - aber nur für Zwei, fast ohne Gepäck unter der Käseglocke der Kabinenhaube.

2-Zyl.-2-Takt, 500 ccm, 20 PS bei 6000/min, 4-Gang, 310 kg, 130 km/h, 2.800 Stück.



MG A Roadster,
GB 1956

Der MG A errang 1955 im belgischen Knokke den Weltrekord für 1500ccm-Autos über 24 h mit 160 km/h und war den Kunden anfangs viel zu modern. Es gab auch ein Coupé und den Twin-Cam mit 2 Nockenwellen.

R-4-Zyl., OHV, 1589 ccm, 78 PS bei 5600/min, 4-Gang, 927 kg, 163 km/h, 31.501 Exemplare.



Morgan S 1 FFS,
GB 1947

Die 1910 gegründete Firma Morgan baute bis 1936 fast nur Dreirad-Wagen. Auch der FFS von 1947 hat noch den ersten 1122-ccm-Vierzylinder und mitlenkende Vorderkotflügel. Er ist in Deutschland einmalig.

R-4-Zyl., OHV, 1258 ccm, 40 PS bei 4300/min, 4-Gang, 685 kg, 125 km/h, ca. 600 Stück bis 1950.



NSU Ro 80 Limousine,
D 1974

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

2-Kammer-Wankelmotor, 998 ccm, 115 PS bei 6500/min, 3-Gang-Automatik, 1250 kg, 180 km/h, 37.374 Stk.



Oldsmobile 98 Convertible,
USA 1969

Ende der 60er Jahre entwickelte man bei GM eckige Radausschnitte mit Verbreiterungen, das riesige Verdeck bewegt sich elektrisch und der GM-Kunde hatte die Wahl zwischen Buick, Chevrolet, Oldsmobile, Pontiac und Cadillac.

V-8-Zyl OHV, 7446 ccm, 365 PS bei 4600/min, Hydramatic, 2022 kg, 200 km/h, 4.288 Expl. in 1970.



Oldsmobile 4-4-2 Coupé,
USA 1970

Auch diese Karosserie gab es von Fisherbody für alle GM-Marken, der 4-4-2 ist das Gegenstück zum Ford Fairlane. Basis ist der Cutlass, mit 5,16 m der kompakteste Oldsmobile. 4-4-2 steht für 4-fach-Vergaser, 4-Gang und 2 Auspuffrohre.

V-8-Zyl OHV, 7446 ccm, 375 PS bei 5200/min, Hydramatic, 1800 kg, 195 km/h, 14.709 Stück in 1970.



Opel Olympia II,
D 1939

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

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



Opel GT 1900,
D 1968

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

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



Opel GT-J,
D 1971

Den Opel GT gab es bis Juni 1970 auch mit nur 1100ccm, dann ersetzte ihn nach 3.573 Stück der Opel GT/Junior, erkennbar an den schwarzen Zierteilen. Der ockerfarbene GT/J gehört Marie von Bonn im europäischen Opel-GT-Club.

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



Oldsmobile Cutlass Supreme Brougham,
USA 1977

1976 baute Oldsmobile als einzige Marke den Fold-over-Kühlergrill des Cutlass Supreme, der schon 1978 wieder verschwand. Alle Funktionen sind elektrisch oder hydraulisch unterstützt.

V-8-Zyl OHV, 5735 ccm, 170 PS bei 3800/min, Hydramatic, 1800 kg, 180 km/h, 14.709 Stück in 1970.



Opel Experimental GT,
D 1965

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

R-4-Zylinder mit 1078 ccm, 60 PS bei 5100/min, 4-Gang, 910 kg, 155 km/h, 2 Prototypen.



Opel Aero GT,
D 1969

Der Aero-GT war einer der Stars auf der IAA 1969, gebaut bei Fissore. Er hatte elektrische Heckscheibe, ein abnehmbares Dach und breitere Spur. Michelotti baute einen 2. Prototyp, aber die Serienfertigung war zu teuer.

R-4-Zylinder mit 1897 ccm, 90 PS bei 5100/min, 4-Gang, 940 kg, 180 km/h, 2 Exemplare.



Opel GT Elektro-Rekordwagen,
D 1971

Die gute Aerodynamik des Opel GT war auch gut für 6 Elektro-Welt-Rekorde auf dem Hockenheimring, die NiCad-Batterien wogen 740 kg und gaben 80 km Reichweite.

2-Bosch-E-Motoren zu je 120 PS, Automatik, 1640 kg, 200 km/h, 0-100 kmh in 6 Sek., Einzelstück.



Seit 30 Jahren der Goldstandard
für den Erhalt und Betrieb klassischer Fahrzeuge



Motor- & Getriebeöle • Kraftstoff-Stabilisierer & -Optimierer
System-Reiniger • Tankentrostung & -Versiegelung • Fette & Sprays

Aus der Praxis für die Praxis - unsere Problemlösungen haben sich in den letzten 3 Jahrzehnten in der Klassiker-Szene hunderttausendfach bewährt. Als technologischer Marktführer mit Produkten wie **BACTOFIN**, dem Vorreiter & Pionier aller Kraftstoff-Stabilisatoren und **MICRO CERAMIC**, der Revolution im Verschleißschutz wissen wir, worauf es bei Ihrem Klassiker wirklich ankommt.

Setzen auch Sie zur Erhaltung der Fahrkultur auf unsere Expertise und die bewährte bayrische Qualität aus eigener Herstellung!
Fragen? Wir beraten kompetent, ausführlich & individuell unter 09085 - 96 00 90!

www.classic-oil.com



Packard 120 B Convertible Coupé,
USA 1936

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

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



Peel P 50,
GB 1963

Der winzige Peel P 50 Einzitzer ist vor einem London-Bus kaum zu erkennen. Der Plastik-Zwerg wurde von 1962 bis 1965 nur in England als Versehrten-Auto angeboten, das man steuerfrei ohne Führerschein fahren durfte.

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



Pierce Arrow Typ 36 Tourer,
USA 1927

Dieser Pierce Arrow wurde in USA erworben und ist nahezu unverändert, allerdings musste der Motor überholt werden. Typisch sind die Holz-Speichenräder, obwohl er über 2 Tonnen wiegt.

R-6-Zyl. SV, 6.800ccm, 100 PS bei 2500/min, 3-Gang, ca. 2100 kg, 100 km/h, ca. 3.000 Stück.



Plymouth Barracuda Mod. Top,
USA 1969

Der Barracuda war die MoPar-Alternative zu Mustang und Camaro, hier in einer Version mit Flower-Design-Dach, die sich nur 34 mal verkaufte. Der einzige dieser Barracuda in Europa.

V-8-Zyl. OHV, 5.211ccm, 230 PS bei 4400/min, 4-Gang, ca. 1.400 kg, 1095 km/h, ca. 12.500 Stück.



Porsche 356 B Super 90,
D 1960

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

4-Zyl-Boxer im Heck, 1582 ccm, 90 PS bei 5500/min, 4-Gang, 935 kg, 185 km/h, 1617 Stück.



Porsche Carrera GT,
D 2004

Der erste „Hypercar“-Porsche kam 2004 mit einem V-10-Zylinder-Mittelmotor, CFK-Monocoque-Chassis, abnehmbarem Dach und wurde in Handarbeit mit 175 Stunden pro Stück in Leipzig gebaut. Trotz LM-Stück war er kein Rennauto.

V10-Zyl-DOHC, 5773 ccm, 612 PS bei 8000/min, 6-Gang, 1380 kg, 334 km/h, 1.270 Exemplare.



Panther J72 Roadster,
GB 1975

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

R-6-Zyl. DOHC, 4198ccm, 186 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1190 kg, 196 km/h, 368 Stück.



Piaggio Ape 400 R
I 1970

Ape heißt auf italienisch Biene und so nannte Piaggio seine Kleintransporter, während der Roller wegen des Durchstiegs Vespa genannt wurde. Dieser 55 Jahre alte Eiswagen aus 1. Hand war bis 2018 in Sizilien im Einsatz.

1-Zyl., 2-Takt, 170 ccm, 8 PS bei 5100/min, 4-Gang, 305 kg, 60 km/h, Sonderversion mit hinterer Lastachse.



Pierce Arrow Typ 54 Roadster,
USA 1932

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

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



Porsche 356 A Coupé T2 1600,
D 1958

Kein Porsche zeigt die Linie des 356 besser als das A-Coupe, 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-Coupe.

4-Zyl-Boxer, i. Heck, 1576 ccm, 60 PS bei 4500/min, 4-Gang, 760 kg, 160 km/h, 1300 Stück.



Porsche 911 Turbo (930),
D 1986

Dem ersten Turbo folgte 1983 die zweite Serie mit dem 3.3-Liter-Boxer und modifiziertem Chassis, weil der 928 S den ersten Turbo übertraf. Der Turbo kostete etwa 8.000,- DM mehr als sein Frontmotor-Rivale.

6-Zyl-Boxer, i. Heck, 3299 ccm, 330 PS bei 5.500/min, 6-Gang, 1300 kg, 260 km/h, 14.476 Stück bis 1989.



Riley 9 Gamecock,
GB 1932

Die Riley 9 wurde für die beliebte 1100ccm-Klasse gebaut, der Kampfhahn (Gamecock) war die sportliche Variante des Monaco, der 1933 an der Alpenfahrt teilnahm. YY747 ist im Riley-Buch von D. Styles gelistet.

R-4-Zyl mit 1.089 ccm, 48 PS bei 5000/min, 4-Gang, 810 kg, 110 km/h, 2.096 Stk. von 1952-1955.



Riley RME,
GB 1934

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

R-4-Zyl mit 1.496 ccm, 56 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1235 kg, 128 km/h, 2.096 Stk. von 1952-1955.



Rolls-Royce 40/50 HP
Picadilly Roadster, USA 1922

Auch die kleineren Rolls-Royce wurden in Springfield mit Picadilly 2-Sitzer-Karosserien gebaut. Dieser fuhr Rallies in Tunesien, Marokko, Italien, Frankreich, Spanien, Österreich und Deutschland.

R-6-Zyl. OHV mit 7.428 ccm, 80 PS bei 2250/min, 4-Gang, 2140 kg, 120 km/h, 114 Stück bis 1926.



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

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 3.669 ccm, 70 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1900 kg, 120 km/h, 3827 Exemplare



Rolls-Royce Silver Wraith
Hooper Saloon, GB 1956

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

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



Renault B 2 Touring,
F 1910

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

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



Rolls-Royce Phantom Springfield
Experimental 1480, USA 1929

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

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



Rolls-Royce Phantom III
Landaulet, GB 1936

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

V-12-Zyl. mit 7338ccm, 165 PS bei 4000/min, 4-Gang, 2560 kg, ca. 150 km/h, total 717 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 Serien-Silver-Cloud-1.

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

ikkarus  **NET**
IT-Systems GmbH



IT-Dienstleistungen, Netzwerktechnik
IoT- und Automatisierungen
Individuelle Softwarelösungen

Ruhrorter Str. 37 68219 Mannheim
Tel: 0621-877 535 05 www.ikkarus.net



Rolls-Royce Camarque,
GB 1975

Der von Pininfarina gestaltete Camarque hat als Variante des Corniche einen größeren Innenraum und nimmt die Linienführung der 2000er Jahre vorweg. Er hat mehr Hubraum als der Phantom VI.

V-8 mit 6750 ccm, 190 PS bei 4600/min, 3-Gg.-Automatik, 2345 kg, ca. 190 km/h, 525 Stück bis 1985.



Rolls-Royce Silver Shadow II,
GB 1980

Der Silver Shadow II entsprach wie der Corniche II den neuesten Sicherheits- und Umweltvorschriften seiner Zeit, äußerlich erkennbar an den gummi belegten Stoßfängern – ein Verkaufsschlager in USA!

V-8 m. 6.750 ccm, 212 PS bei 4000/min, Automatik, 2720 kg, 180 km/h, 8.424 Stück bis 1980.



Rolls-Royce Silver Spirit,
GB 1985

Ab 1980 folgte der Silver Spirit dem Silver Shadow, erstmals mit Rechteck-Scheinwerfern. Die Lang-Version heißt Silver Spur, die Serie III des Silver Spirit wurde nur 1993 und 1994 gebaut.

V-8 OHC, 6750 ccm, 244 PS bei 4200/min, Automatik, 2245 kg, 195 km/h, 641 Stück bis 1994.



Rometsch VW Lawrence Cabriolet 563,
D 1959

Dieses Lawrence-Cabriolet erfüllte viele Sonderwünsche: Tuning, Stoffdach und Sitze rot, Sonderlack zweifarbig, heute ist er ein Rometsch Lawrence-Referenzfahrzeug..

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1300 ccm, 70 PS bei 4900/min, 4-Gang, 720 kg, 160 km/h, 30 Stück bis 1960.



Rover P2 16 HP Special,
GB 1940

Dieser Special wurde 1939 auf Basis des Rover P2 Sechszylinders gebaut, weil es in England viele Überland-Sportveranstaltungen gab. Der hinter der Vorderachse eingebaute Motor verteilt Gewicht auf beide Achsen.

R-6-Zyl., OHV, 2445 ccm, 100 PS bei 5000/min, 4-Gg. -Vorwahl, 1100 kg, 160 km/h, 7.210 Exemplare.



Studebaker Avanti,
USA 1963

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

V-8 OHV, 4737 ccm, Kompr. 230 PS bei 4500/min, Automatik, 1500 kg, 230 km/h, 4645 Stk. von 1963-1964.



Rolls-Royce Silver Shadow I,
GB 1976

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

V-8 mit 6750 ccm, 200 PS bei 4500/min, 3-Gg.-Automatik, 2061 kg, ca. 184 km/h, 16.717 Stück bis 1977.



Rolls-Royce Camarque,
GB 1984

Pininfarina bekam als Basis des Camarque den Rolls-Royce Silver Shadow, aber einen größeren Motor als der Phantom VI, um das luxuriöseste Coupé weltweit zu bauen. Präsentiert von Oldtimer-Leipzig.

V-8 mit 6750 ccm, 250 PS bei 4600/min, 3-Gg.-Automatik, 2345 kg, ca. 190 km/h, 531 Stück bis 1985.



Rometsch VW Lawrence Coupé 517,
D 1957

Das ist der zweite Lawrence von Rometsch in Halensee, er hat noch die hinteren Rundleuchten und sogar einem Judson-Kompressor. Erste Präsentation nach exakter Neurestauration.

4-Zyl.-Boxer Kompr., 1300 ccm, 52 PS bei 4700/min, 4-Gang, 700 kg, 145 km/h, 30 Stück bis 1960.



Rover P2 16 HP Racer,
GB 1938

1937 baute man auf dem Stahlrahmen eines Rover P2 ein Eschenholzgerippe mit Alu-Beplankung als 2-sitzigen Racer mit abnehmbaren Kotflügeln um bei den in England beliebten Hillclimbs mitfahren zu können.

R-6-Zyl., OHV, 2445 ccm, 100 PS bei 5000/min, 4-Gg. -Vorwahl, 1100 kg, 160 km/h, 7.210 Exemplare.



Stanley Steamer Dampfwagen,
USA 1919

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

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



Tomos/SAP MOPI,
YU 1957

Ende der 50er Jahre baute die jugoslawische Motorradfabrik Kleinstfahrzeuge mit Kunststoff-Karosserie und 1-Zylinder-Motor, hauptsächlich als Schulungsfahrzeug für die Jugend. Es gibt nur noch zwei Exemplare.

1-Zyl.-2-Takt, 49 ccm, 7 PS bei 6000/min, 3-Gang, 180 kg, 30 km/h, ca. 30 Stück.



Triumph TR 1800,
GB 1947

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

R-4-Zyl. OHV, 1776 ccm, 63 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1120 kg, 123 km/h. 2501 Stück bis 1948.



Vauxhall 30/98 Wensum Boattail,
GB 1950

Vauxhall gehörte später zu GM. OE 311 ist der letztgebaute 30/98 und der letzte von 12 Wensum-Bodies. Er hat Vanden-Plas-Kotflügel, hydraulische Bremsen und einen 4-Liter-Vierzylinder. Er wurde von 2006 bis 2009 komplett restauriert.

R-4 OHV, 4224 ccm, 120 PS bei 3500/min, 4-Gang, 1370 kg, 160 km/h, 12 Exemplare, fahrbereit restauriert.



Volkswagen 11 Cabriolet,
D 1952

Frühe Karmann-Cabrios hatten von 1949 bis '53 keine Dreiecksfenster, aber Winker und 16-Zoll-Räder. Die original 2-Farb-Lackierung bekam er bei seiner Restaurierung vor 2000.

4-Zyl. Boxer OHV, 1131 ccm, 24,5 PS bei 3.300/min, 4-Gang, 800 kg, 105 km/h, ca. 103.656 Stück.



Volkswagen 11 Rometsch Taxi,
D 1952

Die Berliner Firma Rometsch baute anfangs der 50er Jahre auf verlängertem Plattformrahmen etwa 30 Exemplare eines viertürigen VW, weil ein Gesetz vorsah, nur noch 4-türige Taxis zuzulassen.

4-Zyl. Boxer, OHV, 1131 ccm, 24,5 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 760 kg, 105 km/h, ca. 30 St.



VW Karmann Ghia Cabriolet,
D 1967

Der Karmann Ghia Typ 14 wurde im Lauf der Zeit leicht verändert, die frühen Modelle hatten tiefer liegende Scheinwerfer, genannt „low light“, und kleine Rückleuchten. Dieser hat Export-Stoßfänger.

4-Zyl.-Boxer im Heck, 1600 ccm, 50 PS bei 4000/min, 4-Gang, 870 kg, 140 km/h. 18.000 Exemplare.



Triumph TRX,
GB 1950

Mit dem futuristischen TRX wollte Triumph am Sportwagen-Boom teilhaben und stattete ihn mit Klappscheinwerfern, el. Verdeck und Fensterhebern. Dieser TRX stand auf dem Autosalon Paris 1950 und kommt eigens zum Debut aus Malta.

R-4 OHV, 2088 ccm, 71 PS bei 4200/min, 4-Gang, 1230 kg, 145 km/h, 3 Prototypen, fahrbereit restauriert.



Volkswagen Typ30 Prototyp,
D 1936

Weil das VW-Werk noch im Bau war, ließ Porsche 30 Käfer Versuchswagen bei Mercedes bauen. Als die endgültige Form feststand wurden die Typ 30 verschrottet – bis auf einen.

4-Zyl. Boxer, OHV mit 985 ccm, 22 PS bei 3.200/min, 4-Gang, 710 kg, 100 km/h, ca. 30 Exemplare.



Volkswagen 11 Käfer Export,
D 1952

Der „Brezelkäfer“ entsprach noch dem Ur-Käfer von 1938 und rollte auf 16-Zoll-Rädern. Es gab Standard- und Export-Ausführungen – dieser steht bei 125 Jahre ASC für die 50er Jahre.

4-Zyl. Boxer, OHV, 1131 ccm, 24,5 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 730 kg, 105 km/h, ca. 400.000 Stück.



Volkswagen 11 „Oval-Käfer“ Export,
D 1953

Ovali aus dem ersten Baujahr, nur neun Monate so gebaut, noch mit 24,5 PS, seltenes Atlanticgrün, Fischgrät-Bezüge und Startknopf. Komplett restauriert wie Original, Note 1.

4-Zyl. Boxer, OHV, 1131 ccm, 24,5 PS bei 3.400/min, 4-Gang, 730 kg, 105 km/h, ca. 150.000 Stück.



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 Stk. bis 1969.

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 • Plakat-/Titelmotiv: Hideo Kodama
Gestaltung des Magazins: ergonomedia Kludsky/Leiss GbR



Besuchen Sie uns auf der
**CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN!**

CLASSICBID: DER TRAUM VON IHREM KLASSIKER, ZUM GREIFEN NAH

Automobile Klassiker lassen unsere Herzen höher schlagen. Und so freuen wir uns darüber, regelmäßig alle zusammen zu bringen, die von diesen Fahrzeugen begeistert sind – ob Sammler, Liebhaber, Händler, Bastler oder ganz normale „Automobilverrückte“.



Mit der jahrzehntelangen Erfahrung der Auktion & Markt AG im professionellen Automobilhandel wissen wir ganz genau, worauf es ankommt: Wir entdecken Fahrzeuge mit besonderem Charme und echtem Potenzial – und bringen sie dorthin, wo sie hingehören: auf die Straße und in die Herzen der Liebhaber.

Eine Zeitreise auf vier Rädern

Bei uns finden Sie nicht nur Oldtimer und Youngtimer, sondern auch immer wieder echte Raritäten – Fahrzeuge mit Seele, die Geschichten erzählen. Besuchen Sie unseren Showroom im Classicbid Zentrum Rheinhausen



Grolsheim bei Bingen und begeben Sie sich auf eine unvergessliche automobile Zeitreise. Passend dazu erwartet Sie im angeschlossenen „ClassicX Café & Restaurant“ kulinarischer Genuss: knusprige Pizza, knackige Salate und dazu feiner Wein aus der Region.

Classicbid unterwegs

Seit 2016 ist Classicbid fester Bestandteil der RETRO CLASSICS® in Stuttgart. Man findet uns aber auch auf anderen Events, wie zum Beispiel dem Belmot Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring, auf dem wir dieses Jahr ca. 100 Fahrzeuge zur Versteigerung angeboten haben. Auf unseren Ausstellungsflächen präsentieren wir Ihnen alle Fahrzeuge unserer Auktionen hautnah – perfekt in Szene gesetzt für Liebhaber und Sammler. Unsere Experten stehen Ihnen dort mit fundierter Beratung zur Seite, egal ob Sie kaufen, verkaufen oder einfach nur eintauchen wollen in die Welt der Klassiker. Selbst ohne Gebotskarte lohnt sich der Besuch: Die Spannung bei den Live-Auktionen ist mitreißend – wenn sich zwei Bieter ein Duell liefern, hält jeder den Atem an.

Ihr Fenster zur automobilen Leidenschaft

Teilen Sie mit uns die Begeisterung für Traumwagen! Wir kaufen, verkaufen und versteigern klassische Fahrzeuge – vom eleganten Oldtimer über den kultigen Youngtimer bis hin zu außergewöhnlichen Einzelstücken. Auf www.classicbid.de erwartet Sie unser virtueller Showroom mit regelmäßig neuen Angeboten. Dort finden Sie auch alle Termine zu unseren Live-Auktionen – Veranstaltungen, die nicht nur Autos, sondern auch Emotionen in den Mittelpunkt stellen. Und wenn Sie selbst einen Klassiker verkaufen möchten, bieten wir Ihnen transparente Abläufe, professionelle Abwicklung und ein Netzwerk, das Ihre Rarität ins beste Licht rückt.

Geschichten, die bewegen

In unserem Blog www.classicbid.tv entdecken Sie spannende Artikel, Auktionsberichte, Rallye-Impressionen und liebevoll gestaltete Fahrzeug-Portraits. Tauchen Sie ein in eine Welt voller Leidenschaft, Chrom und unvergänglicher Schönheit.

WIR ERWEITERN STÄNDIG UNSEREN FAHRZEUGPOOL.

Auf www.classicbid.de sind Sie immer auf dem neuesten Stand. Über diesen QR-Code gelangen Sie mit Ihrem Handy direkt in unseren Showroom.



FIVA-Class A Ancestor bis / up to 1904

1895	Benz	Victoria	ASC
1900	Lux	Phaeton	ASC
1903	Covert	Chainless 6.5 HP Tourer	Presinger
1903	Gladiator	Tonneau	Letzerich

FIVA-Class B Veteran 1905 - 1918

1908	Adler	Präsidentenwagen Phaeton, Stemmler	Dressel
1909	Adler	Typ 19/40	Müller
1909	Bedford Buick	Roadster	Lochbühler
1913	Adler	Typ 5/13, Phaeton	Flick
1913	Adler	K6/16	Zborowska
1913	Benz	18/20 PS, Doppelphaeton	Presinger

FIVA-Class C Vintage 1919 - 1930

1919	Stanley	735 D, Dampfwagen	Mohr
1921	Amilcar	C3 5 CV	Gaedt
1921	Grade	F 2 Rennwagen	Lapoehn
1922	Rolls-Royce	40/50 HP, Picadilly Roadster	Peier
1923	Franklin	11 B, Limousine	Berger
1923	Rolls-Royce	20HP, Barker All Weather Cabriolet	Hoedt
1926	Daimler	DMG 400, Doppelphaeton	Schweigert
1927	Ford	Model T, Tudor Sedan	Kühne
1927	Franklin	11B Tandem Sport	Hoedt
1927	Pierce-Arrow	36 Tourer	Loh
1927	Vauxhall	30/98 Wensum, Boattail	Jacoby
1928	Adler	Standard 8	Blisse
1928	Dixi	DA Ihle, Roadster	Koch
1929	Bugatti	44 Gangloff	Fuchs
1929	Chevrolet	International Serie AC	Müller
1929	Rolls-Royce	Phantom I	Neuser
1930	Adler	Standard 6	Aumann
1930	Ford	Model A, Pickup	Reinig
1930	Ford	A, Panel Van	Solbach / Fischer
1930	Ford	A Victoria	Velling
1930	Mercedes	200 Stuttgart	Meiswinkel

FIVA-Class D1 Post Vintage 1931 - 1945

1931	DKW	F1 Monoposto	Karsch (Bach)
1931	Ford	A Fordor Sedan, 4-türige Limousine	Schanz
1931	Lagonda	2l low chassis blower, Open Tourer	Hansen
1932	Adler	Primus 1,5A, Cabriolet	Courtin
1932	Pierce-Arrow	54 Roadster	Loh
1932	Riley	9 Gamecock	Rahmer
1933	Adler	Primus Flachkühler	Fehr
1934	Adler	Junior Cabriolet	Fehr
1934	Alvis	Speed 20	Gansen
1934	Bugatti	57 140 Galibier, Berline	Capra
1934	Jensen	S-Type, Open Tourer	Huesken
1934	Rolls-Royce	HPO 20/25, Gurney Nutting	Schweikert

VOLVO | LYNK&CO | RANGE ROVER | DEFENDER | DISCOVERY

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



1935	Adler	Trumpf Junior Sport, Rennsport	Courtin
1935	Aston Martin	Mark II LC, long chassis open tourer	Dornstädter
1935	Bentley	3,5-Litre DHC, Corinthian	Wiegand
1936	Adler	Trumpf Stromlinie, Rennwagen	Steim
1936	Armstrong Siddeley	HP 25 DHC, Cabriolet	Gansen
1936	Aston Martin	International	Schultz
1936	Bentley 4 1/4 L	Derby, Sportssaloon Park Ward	Richel
1936	Bugatti	57 369, Coach Gangloff Coupé	Braunschweig
1936	Bugatti	57, Coupé Galibier	Zapf
1936	Packard	1407 - Twelve Coupe, Roadster	Barbaric
1936	Packard	120 B, Convertible	Stendel
1936	VW	Typ 30, Prototyp	Grundmann
1937	Aston Martin	15/98 Bertelli	Müllmann
1937	DKW	F 7, Rennwagen	Richter
1937	Mercedes-Benz	170 V OT Typ II, Tourenwagen	Vellmer
1937	Rover	P2 16 HP, Special	Zondler

FIVA-Class D2 Post Vintage 1938 - 1945

1938	Adler	Trumpf Junior, Cabrio Wendler	Beckert
1938	Adler	Typ 10 "Autobahn", Karmann Sport Kabriolett	Flick
1938	ALFA Romeo	6C 2300, Convertibile Castagna	Mörch
1938	Bugatti	57 C, Stelvio Cabriolet	Höbig
1938	DKW	F 7, Rennwagen	Hamann
1938	Ford	Eifel Roadster, Karmann	Auerswald
1938	Ford	Panel Van, Lieferwagen	Denzinger
1938	Hanomag	Autobahn 1.3	Drobny
1938	Mercedes	230	Bergmann
1939	Bentley	Derby, Vanden Plas - Drop Head Coupe	Binsack
1939	DKW	F5, Cabriolet 4 Sitzer	Zeidler
1939	Fiat	508C Nuova Balilla 1100, Viotti Cabriolet	Bättig
1939	Fiat	Topolino 500A Sport, 500 Weinsberg Roadster	Just
1939	MG	WA Tickford Drophead, Salamon	Hopkins
1940	DKW	F9, Rennwagen	Karsch (Bach)
1940	Rover	P2 16 HP, Cabrio	Zondler
1941	Dodge	D19 DeLuxe, Business Coupé	Mattis

FIVA-Class E1 Post War 1946 - 1954

1947	Morgan	Series 1 FFS, Roadster	Knebel
1947	Triumph	TR 1800, Roadster	Noever
1949	Hudson	Commodore, Coupe	Cajacob
1949	Lagonda	Drophead Coupé, Cabriolet Aluminium	Helmers
1949	Triumph	TRX Prototyp	Cachia
1950	Bentley	MK 6 Saloon, 2 Door Coupé	Dobelke
1950	Jaguar	XK 120 OTS, Roadster	Mussler
1951	Bentley / RR	MK VI, Park Ward Coupe / Serie M	Stingl
1951	Buick	Deluxe Tourback Sedan, Zweitürige Limousine	Pressmar
1951	Mercedes	170 S A, Cabrio 2-sitzig	Hüniken
1951	VW	Rometsch Taxi, 4-türer	Grundmann
1952	Gutbrod	Superior Kombi	Dipold
1952	Gutbrod	Superior, Cabrio-Limousine	Huttner

1952	Mercedes	220 Limousine	Michel
1952	VW	Käfer, Brezel	Reul
1952	VW	Käfer, Cabriolet	Suchy
1953	Austin Healey	100/4, Roadster	Kollmann
1953	FMR	KR 175	Barth
1953	Healey	Abbott, Abbott of Farnham	Kreiner
1953	Mercedes	300 S, Roadster	Bauer
1953	Riley	RME, Limousine	Heidlauf
1953	VW	Käfer, Limousine	von der Marwitz
1954	Aston Martin	DB 2/4 Mk 1	Neumaier
1954	BMW	501 A Serie 2, Limousine	Dauer
1954	Brütsch	Zwerg	Dipold
1954	Fiat	500 Topolino Belvedere, Offen / Rolldach	Just
1954	Ford	Comet, Coupé Facel	Hüniken

FIVA-Class E1 Post War 1955 - 1960

1955	Alfa Romeo	1900 SS, Touring Coupé	Tessmann
1955	Aston Martin	DB 2-4, Coupé	Unbehaun-Maier
1955	BMW	Isetta, Motocoupe	Wehrhahn
1955	Desoto	Fireflite, Limousine 4 Türer	Rüth
1955	DKW	Typ 3 F 800, Kastenwagen	Crocoll / Pneuhaage
1955	Ford	Thunderbird, Convertible	Bernhard
1955	MG	A 1500, Roadster grau	Polaschek
1955	MG	A 1600	Hopkins
1955	Oldsmobile	2-Door Holiday Coupé	Brock
1956	DKW	Drews Spyder, Alu	Drews
1956	Rolls-Royce	Silver Wraith, Limousine	Berger
1957	Chevrolet	BelAir, Sports Coupé	Brand
1957	DKW	Monza	Mörch
1957	Facel-Vega	FV 3 Coupé	Muthwill
1957	Facel-Vega	FV3B, Coupé	Schnitzler
1957	FMR	KR 200, Messerschmitt	Barth
1957	Ford	Thunderbird, Cabrio/Hardtop	Semlitsch
1957	Maserati	Ghibli 2+2, Coupé	Weibel



Elastomer- und
Kunststoffdichtungen

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



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

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

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

1957	Rolls-Royce	Silver Cloud 1 Hooper, Saloon	Dohse
1957	Tomos	Kleinstwagen	Petrovski jr.
1957	VW	Rometsch "Lawrence" 517, Coupé	Koch
1958	Abarth	750 GT, Zagato	Butty
1958	Cadillac Fleetwood	Sixty Special, Limousine	Stanke
1958	Deutsch Bonnet (D.B.)	HBR 5, Coupé	Koenzen
1958	Facel Vega	Excellence	Meerbeck
1958	FIAT	1100 / 103D, Limousine, 4-türig	Werkmeister
1958	Porsche	356 A T2, Coupé	Schomburg
1959	Armstrong Siddeley	Star Sapphire	Hubbert
1959	Aston Martin	DB 2/4 Mark III, Sports Saloon	Dornstädter
1959	Chevrolet	Corvette C1, Cabrio	Burmeister
1959	FMR	Tg500	Barth
1959	Ford	Fairlane 500	Jtem
1959	Mercedes Benz	220 SE, Coupé	Schweikert
1959	VW	Rometsch "Lawrence" 572	Koch, Dr.
1960	Abarth	1600 GT Allemano, Coupé	Bernhardt
1960	Aston Martin	DB 4 Serie 1, Touring	Beetz
1960	Facel Vega	HK 500, Coupé	Schaefer
1960	Facel-Vega	Facellia	Merkel
1960	MG	MG A 1600, Roadster	Schulze
1960	Porsche	356 Super 90, Cabriolet	Richter
1960	Trabant	500 P50, Limousine	Koch

FIVA-Class F1 1961 - 1964

1961	Alvis	TE 21 Coupé	Werlé
1961	Aston Martin	DB5, Volante	Schultz
1961	Borgward	Isabella Coupécabrio	Staben
1961	FIAT	2300 S, Coupé Ghia	Waldhör
1961	Mercedes Benz	190 SL W121	Müller
1962	Alfa Romeo	2000 Spider Chevy V8, Touring	Rupp
1962	Bentley	S2	Giehl
1962	DKW	1000 SP, Coupé	Berner
1962	DKW	1000 SP, Roadster	Edeling
1962	Facel Vega	Facellia, Cabriolet	DeGail
1963	FIAT	1500 Coupé, Allemano	Eckstein
1963	Peel	50	Herfurtner
1963	Rolls-Royce Bentley	S3, Lim. Mulliner Park Ward	Rupp
1963	Studebaker	Avanti R2, Coupé	Röcker
1964	Alfa Romeo	2600 Sprint, Coupé	Müller
1964	Volvo	P 1800S, Coupé	Michel

FIVA-Class F2 1965 - 1970

1965	Ferrari	275 GTS, Cabriolet	Lusser
1965	Ford	Mustang,	Haiber
1965	Ford	Mustang, Coupé	Sarközi
1965	Ford	Mustang HipO K-Code 2+2, Fastback	Schneider
1965	Mercedes	220 Seb/C, Coupé	Müller
1965	Opel	Experimental GT, Prototyp IAA 65	Rohwedder / Opel
1966	Ferrari	330GT, Coupé	Walti



METZNER
AUTOMOBILE

www.w124-werkstatt.de

Metzner Automobile
Thüringer Strasse 15 - 17
D - 04179 Leipzig

Tel.: +49341 49 29 800
oldtimerleipzig
E-mail: info@oldtimer-leipzig.de



1966	Fiat 850	850N	Wemmert
1966	Jaguar	E-Type, FHC	von Danwitz
1967	Abarth	Fiat 850 OT	Petrovski
1967	Alpine	A 210, LeMans	Clauss
1967	Chevrolet	Camaro RS/SS 350, Convertible	Sattel
1967	Moretti	850 Sportiva	Gaa
1967	Opel	GT 1900	Von Bonn
1967	Opel	GT / J	Rohwedder
1967	VW	Karmann Ghia Typ 14, Cabrio	Probst
1968	Alfa Romeo	F12 Bus Krankenwagen	Ober
1968	BMW	2500 E3	Zschocke
1968	Fiat	500	Ober
1968	Opel	Aero GT	Classic
1969	Alpine	A110 1300 S, GT Berlinette	Brosowski
1969	Citroen	ID 20	Hatzinger
1969	Dodge	Coronet, Coupé	Haiber
1969	Intermecchanica	Murena 429 GT	Wietzke
1969	Jaguar	E-Type OTS 4,2	Spandoeck
1969	Oldsmobile	98, Convertible	Trindler
1969	Plymouth	Barracuda Mod-Top, Hardtop two door	Jokiel
1970	BMW	507, Roadster	Schrank
1970	Oldsmobile	442 Coupé	Polzer
1970	Piaggio	Ape, Spezial Eiswagen	Messina
1970	Rolls-Royce	Silver Shadow	Thon

FIVA-Class G ab / from 1971

1971	Opel	GT Diesel-Elektro Rekord	Classic
1972	Alfa Romeo	Montreal, Coupé	Frisenda
1972	Alfa Romeo	Montreal Tipo 105.64, Coupé	Schär
1972	Aston Martin	DBS V8, Coupé	Dornstädter
1972	De Tomaso	Pantera, Coupé	Harbarth
1972	Jaguar	E Type Serie 3 V12	Bolenski
1973	Fiat	850 Spider, Roadster	Stähle
1973	NSU	Prinz 4 L (47er Prinz), Zweitürige Limousine	Pressmar
1973	Porsche	911 Carrera RS 2.7	Deuerer
1974	Citroen	SM	Neisel
1974	Melkus	RS 1000, Coupé	Altmann-Johl
1974	NSU	Ro 80, 4-Türer	Günther
1975	Rolls-Royce	Camargue, Coupé	Grau
1976	Cadillac	Eldorado Convertible, Fisher	Renn
1976	Rolls-Royce	Silver Shadow I, Limousine	Lang
1977	Cadillac	Fleetwood Formal, Limousine	Grätz
1977	Dodge	Monaco Police Car, Sedan	Schlei
1977	Oldsmobile	Cutlass Supreme, Brougham Coupé	Camenzind
1977	Panther	J 72	Müller
1978	Abarth	Fiat 1000 TCR	Petrovski
1979	DeLorean	DMC 12, Coupé	Matussek
1979	Mercedes	450 SEL, Limousine	Matysiak
1979	Rolls-Royce	Silver Shadow II, Limousine	Böhm

FIVA-Class H, 1980 onwards

1980	Abarth	Fiat 131 Stradale, Rallye	Petrovski
1980	Porsche	930 Turbo	Klingenmeier
1982	Alfa Romeo	Giulietta 1.8 IE Polizia, Limousine	Messina
1983	Lagonda	Saloon	Drechsler
1984	Rolls-Royce	Camargue LHD, Coupé	Metzner
1985	BMW	M 635 Csi, Coupé	Heiland
1985	Ford	Fiesta Holiday 1.0/K 33	Oechsler
1985	Mercedes-Benz	W 123	Wemmert
1985	Rolls-Royce	Silver Spirit, Limousine	Brauner
1985	Simson	Duo 4/1 VEB-Fahrzeugbau	Wilhelm
1986	Aston Martin	V8 Zagato	Lienau
1987	Ferrari	Testarossa Monodado, Coupé	Junghänel
1988	Ferrari	F40	Deuerer
1988	Lorenz u. Rankel	Silver Falcon, Roadster	Steins
1990	Minari	Roadsport, Coupé	Petrovski
1991	BMW	Z1, Roadster	Gaa
1991	Mercedes	560 SEC, Coupé	Metzner
1993	Jaguar	XJ12 Vanden Plas, Limousine	Amberg
1994	Dodge	Viper rot	Schneider
1994	Lamborghini	Diablo SE 30	Hess
2000	BMW	Z 8	Chlenek
2000	Maserati	3200 GT, Coupé	Andrae
2003	Porsche	Carrera GT	Deuerer
2008	Aston Martin	Vantage, Coupé	Berke
2008	Aston Martin	DBS Casino Royale Edit., Coupé	Zschocke
2011	Artega	GT	Kreyer
2020	McLaren	602 R	Dallara
2022	Abarth	695 Tributo 131 Rally "Walter Röhrl"	Schomburg
2023	Dallara	Stradale IR 8	Dallara

Maßstab 1:18

CMC Ferrari 250 LM

Die Revolution des Rennwagenbaus bei Ferrari



M-261, M-262, M-263,
M-264, M-265, M-266,
M-267, M-268, M-278
CMC Ferrari 250LM.

Neun Versionen, neun Charaktere.

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

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Freitag 5. September 2025, Preview-Day (zum Teil noch im Aufbau)

ganztägig
09:00 Uhr
ab 12:00 Uhr

Eintreffen der Teilnehmer und Platzierung der Fahrzeuge
Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
Programm der Classic-Gala Schwetzingen:

- Automobile Sonderschauen: 125 Jahre ASC, 125 Jahre Adler, 110 Jahre Aston Martin, 75 Jahre Abarth, 70 Jahre Alpine, Facel Vega, Supersportwagen u.a.
- Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
- Gin-Tasting bei Snowo Distillers
- Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner
- Wein und Oldtimer – Mazedonien erleben mit Bacchus Classic
- Classicbid Collector's Circles – Open-Air Oldtimer-Verkauf | Stand E6
- Automobile Kunstaussstellung im Südflügel
- Salon des Marchands – Marketender und Automobilia im Südflügel
- Château Couture – Vintage Mode im Kopfsaal-Südflügel
- Präsentation der „Best of Show Trophäe“ | Kunstaussstellung im Südflügel
- Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m
- aquaRömer Relax-Areas verteilt im Park

18:00 Uhr
19:00 Uhr

Schließung des Parks für die Öffentlichkeit
Welcome-Barbecue für Teilnehmende des Concours d'Elegance und geladene Gäste mit Eröffnungsfeuerwerk bei Einbruch der Dunkelheit

Samstag 6. September 2025

09:00 Uhr
ab 10:00 Uhr

Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
Programm der Classic-Gala Schwetzingen:

- Automobile Sonderschauen: 125 Jahre ASC, 125 Jahre Adler, 110 Jahre Aston Martin, 75 Jahre Abarth, 70 Jahre Alpine, Facel Vega, Supersportwagen u.a.
- „Classic Presentation“ – moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark
- Musikalische Unterhaltung mit Walking-Bands und Walking-Acts im Schlosspark
- Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
- Live-Musik | vor dem Schlossrestaurant und Kunstaussstellung
- ELVIS-Live-Shows und Rock'n'Roll-Dance | USCCC
- Square-Dance Shows um 12:00 Uhr, 14:00 Uhr und 16:30 Uhr | USCCC
- Classicbid Collector's Circles – Open-Air Oldtimer-Verkauf | Stand E6
- Rock'n'Roll-Dance im USCCC
- Gin-Tasting bei Snowo Distillers
- Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner
- Wein und Oldtimer – Mazedonien erleben mit Bacchus Classic
- Automobile Kunstaussstellung im Südflügel
- Salon des Marchands – Marketender und Automobilia im Südflügel
- Château Couture – Vintage Mode im Kopfsaal-Südflügel
- Präsentation der „Best of Show Trophäe“ | Kunstaussstellung im Südflügel
- Audienz beim Churfürstenpaar von Schwetzingen | Stand 14
- Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m
- aquaRömer Relax-Areas verteilt im Park
- ECOmobil-Gala Schwetzingen vor dem Schloss

13:30 Uhr
16:00 Uhr

Vintage garden Picnic – Teilnahme in historischem Outfit | Stand 36
Live-Auftritt Star-Tenor Thomas Kiessling und Empfang mit Vorstellung der Kunstaussstellung durch Curd Achim Reich | Südflügel im Schloss

18:00 Uhr
19:00 bis
23:00 Uhr

Programmende des ersten Tages
Classic-Gala-Abend mit Sektempfang, Klassik-Konzert im Rokoko-Theater und anschließendem Dinner im Schloss Schwetzingen für Teilnehmer und geladene Gäste

Sonntag 7. September 2025

09:00 Uhr
ab 10:00 Uhr

Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
Programm der Classic-Gala Schwetzingen:

- Automobile Sonderschauen: 125 Jahre ASC, 125 Jahre Adler, 110 Jahre Aston Martin, 75 Jahre Abarth, 70 Jahre Alpine, Facel Vega, Supersportwagen u.a.
- „Classic Presentation“ – moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark
- Musikalische Unterhaltung mit Walking-Bands und Walking-Acts im Schlosspark
- Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse
- Live-Musik | vor dem Schlossrestaurant und Kunstaussstellung
- ELVIS-Live-Shows und Rock'n'Roll-Dance | USCCC
- Classicbid Collector's Circles – Open-Air Oldtimer-Verkauf | Stand E6
- Rock'n'Roll-Dance im USCCC
- Gin-Tasting bei Snowo Distillers
- Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner
- Wein und Oldtimer – Mazedonien erleben mit Bacchus Classic
- Automobile Kunstaussstellung im Südflügel
- Salon des Marchands – Marketender und Automobilia im Südflügel
- Château Couture – Vintage Mode im Kopfsaal-Südflügel
- Präsentation der „Best of Show Trophäe“ | Kunstaussstellung im Südflügel
- Audienz beim Churfürstenpaar von Schwetzingen | Stand 14
- Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m
- aquaRömer Relax-Areas verteilt im Park
- ECOmobil-Gala Schwetzingen vor dem Schloss

13:00 Uhr
13:30 Uhr
14:00 Uhr
ca. 16:00 Uhr
18:00 Uhr

„Grenzgänger auf vier Rädern – Westfahrzeuge in der DDR“, Live-Vortrag mit Fahrzeugpräsentation und Zeitzeugenberichten | Bühne am Arion-Brunnen
Vintage garden Picnic – Teilnahme nur in historischem Outfit | Stand 36
Live-Auftritt Star-Tenor Thomas Kiessling und Empfang mit Vorstellung der Kunstaussstellung durch Curd Achim Reich | Südflügel im Schloss
Präsentation und Prämierung der Siegerfahrzeuge | Bühne am Arion-Brunnen
Veranstaltungsende

Änderungen vorbehalten



30. JAN - 1. FEB 26
**WIR STARTEN
DIE SAISON**



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, Wolfgang		Automobilhistoriker und Autor	
Boecker, Jörg		Motorjournalist	
Cüpper, Jürgen		Oldtimer-Experte des ADAC Nordrhein	
Diehl, Peter		Karosserie u. Fahrzeug Vogel-Verlag	
Herczeg, Gabor		Automobildesigner	
Hoffmann-Sinnhuber, Andreas		Lt. Jury USCCC	
Ihrig, Ronald		Designer und Dozent	
Jokiel, Thomas		Oldtimer-Experte	
Kodama, Hideo	Japan	Honorary Judge, Designer	
Kruenkamp, Detlef		Automobilhistoriker	
Kurz, Nicola		Kuratorin der Jury	
Kübler, Bernd		Kfz-Sachverständiger Württembergische Vers.	
Kuschel, Lara		Assistenz der Jury	
Leutiger, Burkhard		Dipl.-Designer	
Mayer, Ulrich		Bugatti-Experte	
Meiswinkel, Gustav		Ingenieur, Kfz-Sachverständiger	
Müller, Carsten		MdB, Vors. AK Hist.Fahrzeuge, Berlin	
Niemeyer, Jochen		ASC-Oldtimer Experte	
Ollig, Paolo		Chefredakteur Classic-Trader	
Rudorff, Lars Peter		Automobilhistoriker	
Rufer, Mark	Schweiz	Honorary-Judge, Experte und Koordinator, OCB Bern	
Sahin, Tamer		Lack- und Karosserie-Experte	
Schalk, Dipl.-Ing. Hermann		Automobilarchivar	
Scheepers, Oona		Automobildesignerin	
Scheepers, Stef		Automobildesigner	
Scheidl, Andreas	Italien	Experte, Carrozzeri Italiani	
Schramm, Dipl.-Ing. Robert		Ingenieur, Techn. Referent ASC, Vorsitzender der Jury	
Schultz, Bernd		Automobilarchivar	
Schulz, Gregor		Fachjournalist, Oldtimer-Markt	
Süss, Thorsten		Designer	
Tollenaar, Joos	Niederlande	Konstrukteur, Experte Sport	
Duschan, Tomic	Italien	Experte Design	
Weinmann, Alexander		Sachverständiger, DEKRA	
Wirth, Thomas		Fachjournalist, AutoBild	
Junior Experts		Prix Couture	
Blaube, Smilla	Österreich	Hoedt, Philipp	
Höing, Jona		Deisenroth, Jonas	
Schramm, Laurenz		Herczeg, Ava	
Weigert, Peter	Österreich	Herczeg, Ryan	
		Schramm, Henrietta	
Junior Judge		Vera Rufert	Schweiz
Hoedt, Philipp			
Deisenroth, Jonas			
Herczeg, Ava			
Herczeg, Ryan			
Schramm, Henrietta			
Westpfahl, Tasillo			
Wirth, Kolja			

Premium-Partner

 **württembergische**
Ihr Fels in der Brandung.



Schirmherrschaft

 **Baden-Württemberg**
Staatliche Schlösser
und Gärten



Exklusiv-Partner und Sponsoren









Baden-Baden











Aussteller und Sponsoren

Bacchus Classic
Best of Chesterfield
Caravan Classics
Classic Car Analytics
CMC Classic Model Cars
Detailers Garage
DEUVET
Dörr Group
Drakensberg
Edelholzwerkstatt
FirstClass - Autohauben
Galerie Vogel
Heidlauf Classics
Hothouse Publishing Ltd
mainstreet Vintage Shop
Mercedes-Benz Trucks Classic
Messerschmitt Werke
Metzner Automobile
Ni-Cola Classics
OPEL Classic
Snowo Distillers
Scuderia Renania
Stadtmarketing Schwetzingen
Strahltechnik Hochmann
Tazio Nuvolari Originals
Wagner Classic Oil
WB Promotion

Clubs / Vereine

ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.
Allgemeiner Schnauferl Club (ASC) e.V.
Alt-Ford-Freunde e.V.
AMICALE FACEL VÉGA
ASC - Landesgruppe Tradition e.V.
Automuseum Dr. Carl Benz e.V.
DEUVET
Elvis will never die e.V.
Fiat 600 Freunde Deutschland
Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
JaguarFreunde Süd-West
Mercedes-Benz IG e.V.
Mercedes-Benz Veteranen Club von
Deutschland e.V.
MG Drivers Club Deutschland e.V.
MSC Schwetzingen e.V.
Museum Autovision Altlußheim
Oldtimer Stammtisch Brühl - Baden
Oldtimer-Freunde Heidelberg
Ro 80 Club International e.V.
TheOtherClub e.V.
Zagato Car Club Deutschland

Marketender

Evelyn Toomistu
Kaltenmorgen Cabriotücher
Panamahüte Manfred Mehl
Vecona Vintage

Gastro

Aperetta
Crepes Crepes
Die Creperie
Eis Fontanella
Gesines Foodtruck
Genuss@Home
Kaffeekontakt
Kappeller Hofladen & Events
Maloussidis Catering
Snack-Bar 66
Theodor's Schlossrestaurant

Künstler

Michalak Design
Blechkasten Manufaktur
C.A.R. - Curd Achim Reich
Franco Luque
Gratofafie®
GilhausArt
Helga Borngässer-Geyl
Hendrik Schmeer
Nicolas Pasquier
Peter Weideli
Rudiorama
Roger Graff
Timon Stork
Vector-art
Vintage by Jo.Nasgowitz

E1 Württembergische Versicherung AG

 Ihr Fels in der Brandung.

E2 Elfino Racing


E3 Allgemeiner Schnauferl Club (ASC) e.V.


E4 Sigma


E5 I-Clip


E6 Classicbid


E7 DEKRA


E8 Aston Martin

 Baden-Baden

 aquaRömer Relax Areas


- 1** Messerschmitt Werke
- 2** Fiat 600 Freunde Deutschland
- 3** Dörr Group
- 4** Metzner Automobile
- 5** Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
- 6** Strahltechnik Hochmann
- 7** Theodor's Schlossrestaurant Schwetzingen
- 8** Ni-Cola Classics
- 9** Mercedes Credit Card / WB-Promotion
- 10** Oldtimer-Freunde Heidelberg
- 11** FirstClass – Autohauben
- 12** Snowo Distillers
- 13** Oldtimer Stammtisch Brühl – Baden
- 14** Churfürstenpaar Schwetzingen
- 15** MSC Schwetzingen e.V.
- 16** Stadtmarketing Schwetzingen
- 17** Eis / Fontanella
- 18** Galerie Vogel
- 19** MG Drivers Club Deutschland e.V.
- 20** Mauricio Franco Luque
- 21** Bacchus Classic
- 22** Panamahüte Manfred Mehl
- 23** CMC Classic Model Cars
- 24** Tazio Nuvolari Collection
- 25** Flammkuchen by Crepy Crepes
- 26** Aperol / Aperetta
- 27** Crêpes / Die Crêperie
- 28** Drakensberg
- 29** Best of Chesterfield
- 30** Tapas, Wein u.a. / Kappeller Hofladen & Events
- 31** Squadra Renana
- 32** Sekt & Champagner / Aviation-Bar
- 33** Museum Autovision Altlußheim
- 34** Ro 80 Club International e.V.
- 35** JaguarFreunde Süd-West
- 36** Kaffee & Aperol / Kaffeekontakt
- 37** DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer
- 38** Automobil-Club Maikammer e.V. im ADAC
- 39** Detailers Garage
- 40** Softeis / Maloussidis Catering
- 41** Pasta / Gesines Foodtruck
- 42** Alt-Ford-Freunde e.V.
- 43** Edelholzwerkstatt
- 44** Zagato Car Club Deutschland
- 45** Caravan Classics
- 46** Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.
- 47** Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
- 48** TheOtherClub e.V.
- 49** ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.
- 50** Kaffee & Aperol / Kaffeekontakt
- 51** Elvis will never die e.V.
- 52** Burger u.a. / Snack-Bar 66
- 53** mainstreet Vintage Shop
- 54** Coktails & Flammkuchen / Genuss@Home

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

Lageplan



- Sonderschauen:**
- A** 60 Jahre Opel GT
 - B** Micro-Concours
 - C** DKW Rennsport
 - D** 70 Jahre Alpine
 - E** Supersportwagen
 - F** Mercedes-Benz Trucks Classic
 - G** 70 Jahre MGA
 - H** Facel Vega
 - I** 125 Jahre ASC - Meilensteine
 - J** Jaguar Jubiläen
 - K** 75 anni Abarth / Via Italia
 - L** Camping-Geschichten
 - M** Mercedes-Jubiläen
 - N** 125 Jahre ADLER
 - O** 110 Jahre Aston Martin
 - P** USCCC & Ford Thunderbird





Kurator Hans Hedtke und seine Frau Renate



BMW 328 Wendler



FIAT Dino Spider

Nach der Schau ist vor der Schau ...

Classic-Gala Schwetzingen bietet 2026 neue Themen

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Freunde von ASC-Classic-Gala Schwetzingen,

wie immer möchte ich als Kurator am Ende mit Ihnen in die Zukunft blicken, denn im nächsten Jahr wird es wieder interessante Themen geben.

Einen der wichtigsten Jahrestage hat BMW, denn vor dann 90 Jahren kam 1936 der BMW 328 auf den Markt, mit dem der damalige Motorrad-Weltmeister Ernst Henne beim Eifelpokalrennen 1936 auf dem Nürburgring auf Anhieb einen Start – Ziel-Sieg herausfuhr.

In der Folge wurde der BMW 328 der erfolgreichste Serien-Sportwagen der Welt, denn mit den zwischen 1936 und 1941 gebauten 464 Exemplaren wurden von Werks- und Privatfahrern bis zum Kriegsbeginn 1939 mehr als 300 Siege eingefahren – das hat binnen drei Jahren kein anderer Hersteller geschafft! Wir wollen dieses 90-jährige Jubiläum mit den 328-Spezialisten vom BMW-Veteranen-Club gestalten – Sie dürfen gespannt sein, welche Varianten es von diesem Sportwagen gab.

Ohne zu viel zu verraten, ist es für uns auch sehr interessant, dass sich die Freunde der Autos mit der Bezeichnung Dino im kommenden Jahr die ganze Vielfalt der Fahrzeuge von Ferrari und FIAT präsentieren möchten - lassen Sie sich überraschen!

Bitte merken Sie sich am besten schon heute den Termin: vom 4. bis 6. September 2026 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 wiederzusehen!

Herzlichst,
Hans Hedtke,
Kurator ASC-Classic-Gala Schwetzingen

Auf Wiedersehen vom 4. bis 6. September 2026



Unser Anspruch:
**Zeitloses
bewahren**

DEKRA Classic Services

Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Gutachten, Hauptuntersuchung und H-Kennzeichen.

DEKRA Automobil GmbH

Hemmerstr. 7-11, 68169 Mannheim, Telefon 0621.72890-0

dekra.de/mannheim, dekra.de/oldtimer



W&V württembergische

Ihr Fels in der Brandung.

12 Jahre
Partner der
Classic Gala.

Oldtimer-Versicherung

Auf jeder Ausfahrt
optimal abgesichert.



Digital. Telefonisch. Persönlich.
Weitere Infos unter [oldtimer.de](https://www.oldtimer.de)
und **Telefon 0711 662 725778**