



ASC-Classic-Gala Schwetzingen 22. International Concours d'Elegance



Wenn Klassiker, dann mit Aqua Römer.

Gut für mich. Gut für die Umwelt.



Wenn Aqua, dann Römer.®



Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist mir eine große Freude, Sie zur diesjährigen 22. ASC-Classic Gala und zur 11. ECOMobil-Gala in Schwetzingen willkommen zu heißen. In den kommenden zwei Tagen haben Sie die Gelegenheit, eine faszinierende Welt der Mobilität zu entdecken – eine Welt, die Tradition und Innovation auf inspirierende Weise miteinander verbindet.

Mobilität ist das Herzstück unserer Gesellschaft und prägt unser tägliches Leben auf vielfältige Weise. Historische Automobile zeugen von technischem Können,

Design und Leidenschaft, während moderne Technologien und nachhaltige Konzepte den Weg in eine zukunftsorientierte Mobilität ebnen. Schwetzingen, mit seiner reichen Geschichte und seinem barocken Schloss und Schlossgarten, sind wieder die perfekte Kulisse für diese beeindruckende Ausstellung mit klassischen Automobilen. Tauchen Sie ein in eine Zeit, in der Eleganz, Innovation und Handwerkskunst den Ton angaben. Lassen Sie sich von den einzigartigen Autos, ihren Geschichten und dem Flair vergangener Jahrzehnte verzaubern.

Nutzen Sie die Gelegenheit, sich auf unserem Schlossplatz über die neuesten Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und des Fahrrades zu informieren, innovative Ideen zu entdecken und mit Experten sowie Gleichgesinnten ins Gespräch zu kommen. Lassen Sie sich begeistern von den vielfältigen Möglichkeiten, die uns die nachhaltige Mobilität bietet, und nehmen Sie Impulse für Ihren eigenen Beitrag zu einer umweltfreundlicheren Zukunft mit.

Beide Ausstellungen zeigen eindrucksvoll, dass wir die Vergangenheit erlebbar machen und gleichzeitig mutig neue Wege in die Zukunft gehen können.

Mein herzlicher Dank gilt allen, die diese Veranstaltung möglich gemacht haben – den Organisatoren, Helferinnen und Helfern, Sponsoren und Ausstellern. Ihr Engagement macht die ASC-Classic Gala und die ECOMobil-Gala wieder zu einem besonderen Erlebnis in unserer Stadt und in unserem Schwetzingen Schloss.

Ich wünsche Ihnen spannende Entdeckungen, inspirierende Begegnungen und viele schöne Eindrücke. Genießen Sie die Atmosphäre und lassen Sie uns gemeinsam die Verbindung von Automobiltradition und nachhaltiger Zukunft feiern.

Viel Freude und eine inspirierende Zeit in Schwetzingen
Mit freundlichen Grüßen
Ihr

Matthias Steffan

Matthias Steffan
Oberbürgermeister der Stadt Schwetzingen

4	Grußworte
8	Willkommen
10	Schwetzingen
11	Schlossgarten
12	Classic-Gala Schwetzingen
14	Highlights
16	100 Maserati Automobile
22	Württembergische Versicherung
24	Sonderthemen 2026
28	Sunbeam Venezia
30	Best of Show
31	Villeroy & Boch
32	Ferrari Dino
34	Fiat Dino
36	Dekra Expertise
38	USCCC
39	100 Jahre Route 66
40	90 Jahre BMW 328
47	Nachruf Hans Hedtke
48	Kunstaussstellung
50	Classicbid
52	Fahrzeugkatalog
79	Impressum
80	Teilnehmerliste
88	Programmübersicht
90	Jury
91	Aussteller
92	Lageplan
94	Ausblick auf 2027



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

der Schlossgarten Schwetzingen ist ein Ort, an dem Geschichte nicht stillsteht. Seit Jahrhunderten verändern sich Perspektiven und Vorstellungen davon, wie Natur gestaltet, genutzt und bewahrt werden kann. Auch die Classic-Gala ist Teil dieser lebendigen Geschichte geworden: Bereits zum 22. Mal treffen in der barocken Gartenanlage klassische Automobile auf ein Kulturdenkmal von internationalem Rang.

Eng damit verbunden ist die 11. ECOMobil-Gala, die diesem Blick auf die Geschichte der Mobilität eine aktuelle Perspektive zur Seite stellt. Sie richtet den Fokus auf nachhaltige Mobilität, neue

Technologien und die Frage, wie Fortbewegung künftig verantwortungsvoll gestaltet werden kann. So treten historische Automobilkultur und neue Formen der Mobilität miteinander in Beziehung – an einem Ort, der selbst eindrucksvoll zeigt, wie wichtig es ist, kulturelles Erbe für kommende Generationen zu erhalten.

Gerade diese Verbindung macht den besonderen Reiz des Wochenendes aus. Zwischen historischen Fahrzeugen, Musik, Kunst und sommerlicher Gartenatmosphäre entsteht ein Erlebnis, das die Freude an klassischen Automobilen mit der einzigartigen Atmosphäre der barocken Gartenanlage verbindet. Doch der Schlossgarten erzählt in diesem Jahr noch eine weitere Geschichte. Wer aufmerksam durch die Anlage geht, entdeckt nicht nur die schönen Seiten, sondern auch jene, die uns Sorgen bereiten und sich rasant verändern: Unsere historischen Bäume leiden unter der zunehmenden Trockenheit infolge des Klimawandels. Heimische Pflanzen geraten dadurch immer stärker unter Stress.

Mit der Ausstellung „Klimawandel in historischen Gärten – Baustelle Artenvielfalt“, die seit Mitte April im Schloss und Schlossgarten Schwetzingen zu sehen ist, machen wir auf diese Entwicklung aufmerksam. Sie zeigt, wie sehr historische Gärten als lebendige Kulturdenkmale und zugleich empfindliche Ökosysteme vom Wandel betroffen sind – und welche neuen Wege des Schutzes, der Pflege und der Vermittlung wir gemeinsam entwickeln müssen.

So spannt sich an diesem Wochenende ein Bogen von der Geschichte zur Zukunft – von der Pflege unseres kulturellen Erbes bis zur Frage, wie wir die Welt von morgen gestalten wollen.

Wir wünschen Ihnen inspirierende Begegnungen, besondere Entdeckungen und unvergessliche Stunden im Schlossgarten Schwetzingen.

Ihre

Patricia Alberth

Manuel Liehr

Geschäftsführung der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg



**Liebe Freundinnen und Freunde historischer
Fahrzeuge,**

die Classic-Gala Schwetzingen verwandelt vom 28. bis 30. August zum 22. Mal den wunderschönen Barockgarten des Schwetzingen Schlosses in eine Bühne für automobiler Raritäten.

Die renommierte und beliebte Veranstaltung bietet ein abwechslungsreiches Programm für die ganze Familie und lädt zu einer Zeitreise durch die Automobilgeschichte in einzigartigem Ambiente ein. Über 180 historische Fahrzeuge aus den Jahren 1890 bis 1990, darunter elegante Vorkriegsmodelle, Luxusportwagen und seltene Einzelstücke, werden den Besucherinnen und Besuchern präsentiert und von einer internationalen Jury ausgezeichnet.

Wir freuen uns sehr, erneut als Premiumpartner Teil dieses besonderen Events zu sein. Die Classic-Gala Schwetzingen bietet uns als Versicherer exklusiver Fahrzeuge eine hervorragende Gelegenheit, mit den Besitzerinnen und Besitzern der Oldtimer ins Gespräch zu kommen. So erhalten wir wertvolle Einblicke aus erster Hand darüber, was die Szene bewegt, und können diese Erfahrungen in unser Versicherungs- und Serviceangebot einfließen lassen.

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

Mit den besten Grüßen

Ihr Dr. Per-Johan Horgby

Vorstand Württembergische Versicherung AG



Liebe Oldtimer-Freundinnen, liebe Oldtimer-Freunde,

im Namen des Allgemeinen Schnauferl-Club Deutschland e.V. begrüße ich Sie alle sehr herzlich zu der ASC-Classic-Gala Schwetzingen, die nunmehr bereits seit 2001 in der großzügigen und wunderschönen Kulisse des Schwetzingen Schlosses stattfindet. Und wie immer hat Johannes Hübner als Gründer und Veranstalter dieses Internationalen Concourc d'Elegance eine beeindruckende Vielfalt an interessanten und auch einmaligen automobilen Raritäten nach Schwetzingen geholt. Wir vom im Jahre 1900 gegründeten ASC sind als Partner dieser einmaligen Gala stolz darauf, in Form von einigen Fahrzeugen aus der Gründerzeit der automobilen Geschichte einen Beitrag leisten zu können.

Bei der 22. Auflage dieses traditionsreichen Events gibt es für die Besucher mehr als genug zu sehen. Es werden 100 Jahre Maserati mit vielen Exponaten dieser italienischen Marke gezeigt, und auch der legendäre BMW feiert im Schlossgarten seinen 90. Geburtstag. Viele andere der schönsten und auch spektakulärsten Autos aus der ganzen Welt bilden wieder eine eindrucksvolle Kulisse, und Sie als Besucher können über Stunden durch den Park flanieren und dabei einen Spaziergang durch die Geschichte des Automobils machen. Gezeigt werden Fahrzeuge von Baujahr 1890 bis zum Jahre 1990.

Genießen Sie den Anblick dieser Fahrzeuge, die man noch bedienen musste, schalten, kuppeln, keine Servohilfe, keine Klimaanlage und keine computerisierten Befehle wegen zu schnellem Fahren oder Überfahren einer Linie. Es gibt doch noch genügend Menschen, die auch dieser Epoche nachtrauern und die ständigen Eingriffe der modernen Autos als störend und auch unangenehm empfinden. Freuen wir uns auf einige unbeschwerte Tage in dieser herrlichen Umgebung, denn das Automobil in seiner bisherigen Form ist ins Visier der Politik geraten. Aus der EU kommen immer wieder und immer mehr teils absurde Vorschriften, die den Fahrer einschränken und bevormunden. Und die Elektro-Mobilität wird als Heilmittel gefeiert, obwohl es bei der Entstehung auch Probleme gibt und die zum Bau der Akkus notwendigen Seltenen Erden fast ausschließlich aus China kommen.

Autos mit Verbrenner-Motoren stehen am Pranger und – obwohl technisch auf dem Höhepunkt – vor dem Aus. Gerade deshalb sollten Sie in Schwetzingen die gute alte Zeit erleben mit Autos, die Geschichte schrieben und beim Anlassen noch einen Laut von sich geben. Helfen Sie mit, diese Tradition zu pflegen, zu hegen und mit uns zusammen dafür zu sorgen, dass diese Oldtimer noch lange auf unseren Straßen zu sehen sind. Durch Ihren Besuch und Ihr Interesse haben Sie schon einen Beitrag dafür geleistet.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß und Freude im Schwetzingen Schlossgarten.

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

+280.000M²
AUSSTELLUNGSFLÄCHE

VETERAMA®

OLDTIMER, YOUNGTIMER, KLASSIKER, TEILE

WHERE THE CLASSIC WORLD MEETS

09.-11.10.2026 | MANNHEIM

WWW.VETERAMA.DE

BMW CLUB
50 JAHRE BMW K75

VW CLUB
LUFTÖKÖHLTE, BUGGIES, BUSSE VW.

FALCONE CLUB
KLEINE GUZZI'S AUSSTELLUNG

DS AUTOMOTIVE
HALLE 2: EXKLUSIVE TUNINGAUSSTELLUNG

MUSIK-BAND FRESH
SAMSTAG AB 18:00 ROCK UNLIMITED

Automobile Leidenschaft unter einem Dach!

DIE GESCHICHTE
BEGANN MIT EINER
VISION.

ENTDECKEN. STAUNEN. VERSTEHEN.
Erleben Sie die faszinierende Welt
des Automobils und die bahnbrechenden
Erfindungen von Dr. Carl Benz.

AUTOMUSEUM
DR. CARL BENZ
LADENBURG

ÜBER
140
JAHRE
AUTOMOBIL
GESCHICHTE

EINZIGARTIGE
EXPONATE

DIE VISION
VON DR. CARL BENZ

FÜR DIE GANZE
FAMILIE

IM GEBURTSORT
DES AUTOMOBILS

BESUCHEN SIE UNS!

Automuseum Dr. Carl Benz
in der historischen Benz Fabrik
Ilvesheimer Straße 26
68526 Ladenburg
www.automuseum-ladenburg.de

ÖFFNUNGSZEITEN

Mi	14 – 18 Uhr
Sa	14 – 18 Uhr
So	14 – 18 Uhr
Feiertage	14 – 18 Uhr
Montags geschlossen	

AUTOMOBILIA LADENBURG

Marcel Seidel Auktionen

AUKTIONSHAUS FÜR HOCHWERTIGE
AUTOMOBILIA UND HISTORISCHE ZWEIRÄDER

- EINLIEFERUNGEN GESUCHT -

WWW.AUTOMOBILIA-LADENBURG.DE
 INFO@AUTOMOBILIA-LADENBURG.DE
 ILVESHEIMER STR. 26, 68526 LADENBURG
 0049 (0) 6203 95 77 870

Die 22. ASC-Classic-Gala und der 14. USCCC heißen Sie in Schwetzingen Willkommen

ASC-Classic-Gala Schwetzingen, der traditionsreichste Concours d'Elegance nach FIVA-Kriterien in Deutschland, ist wieder das Outdoor-Ereignis für klassische Automobile, bei dem man sich in einzigartiger Atmosphäre mehr 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 22. Int. Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA-SCHWETZINGEN und des 14. 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 Maserati-Automobilen, die seit 1926 die sportliche Automobilwelt bereichern und mit dem ersten Tipo 26, den frühen Rennfahrzeugen, den Stars der 50er und 60er Jahre und seltenen Einzelstücken wie 5000 GT, Ghibli Spyder oder auch Mexico, Indy oder Quattroporte eine einzigartige Schau bilden. Besonders interessant sind auch die Exponate der Ehrenmarke BMW – ASC-Classic-Gala würdigt das 90-jährige Jubiläum des 328 und eine Auswahl dieser seltenen Wagen und ihre Rennsport-Derivate sind im Concours zu sehen.

Am Hirschbrunnen widmet das Dino-Register Deutschland seine Sonderschau „Passione Dino“ den Varianten von Ferrari, FIAT und Lancia und die Oldtimerclubs von Jaguar, Ford, NSU, Zagato, Mercedes, MG oder Adler locken ebenso wie die Clubs aus Brühl

Welcome at the 22nd ASC-Classic-Gala and the 14th USCCC in Schwetzingen 2026

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 22nd International Concours d'Elegance ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN 2026 and the 14th 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 a selection of Maserati-Automobiles, which delight the Automobile Sports-World since 1926, as an ensemble of early Maserati, like the Tipo 26 and racing cars, the stars of the 50ies and 60ies Adler, including the Maserati A 6, the later 3500-range and the best known like 3500 GT, the Quattroporte-range, the Mistral, Ghibli, Indy, Khamsin or Merak and Bora as well as the BiTurbo-series and various Maserati-sportscars.

The exhibits in the special show of 90 years of BMW 328 are presenting milestones of the 328-history, that have rarely before been exhibited together.

The classic car enthusiasts from the ASC celebrate the 140 years of automotive development in the Rhine-Neckar-area, as well as the club-enthusiasts from Brühl and Heidelberg and of make-clubs like Adler, Ford, Mercedes,

und Heidelberg mit Raritäten an ihren liebevoll gestalteten Ständen.

Der 14. USCCC steht im Zeichen des 100-jährigen Jubiläums der legendären Route 66 und zeigt Klassiker aller amerikanischen Marken.

Eine Jazz-Formation wird am Wochenende im Bereich des Nordflügels auftreten und die Teilnehmer erleben wieder das Abendkonzert im Rokoko-Theater.

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

Rund 100 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 Kunstaussstellung im Mittelsaal des Südflügels ist von 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 Versicherung informieren und beraten zu allen Fragen rund um die klassischen Automobile und zu Gutachten als Basis für die Versicherung.

Das Auktionshaus „Classicbid“ aus Grolsheim wird mit seltenen Exponaten zu ihrem Open-Air Oldtimer-Showroom einladen.

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

NSU, Jaguar, Zagato and Rolls-Royce attract visitors with their lovingly designed stands. The 14th USCCC is dedicated to the 100th anniversary of the legendary "Route 66" and features classics from all American brands. A popular jazz formation will perform live again and the concourse-participants will once again experience the evening concert in the Rococo Theatre.

The 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 concourse.

More than 100 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 according to the rules of the world-federation FIVA.

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 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.

The auction-company "Classicbid" of Grolsheim are inviting to their open-air Showroom with collecting cars.

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 800.000 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 „Mushof“ 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!

Lohnende Ausflüge im Land

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

► www.schloss-schwetzingen.de



ASC-Classic-Gala Schwetzingen – mehr als ein Concours d'Elegance

Der Concours d'Elegance blickt auf eine mehr als 125-jährige Geschichte zurück. Bereits am 29. Juli 1900 fanden in Frankfurt am Main der erste Auto-Blumencorso und eine 30-tägige Automobilausstellung statt. Aus den Schönheitskonkurrenzen der frühen Automobilzeit entwickelte sich die internationale Kultur des Bewahrens und Präsentierens außergewöhnlicher Fahrzeuge.

Heute stehen bei der ASC-Classic-Gala Schwetzingen Originaltreue, Authentizität und historische Bedeutung im Mittelpunkt. Herausragende Automobile sind Referenzen für Restaurierung und Forschung und damit wichtige Zeugnisse unseres mobilen Kulturerbes.

Diese konsequente Ausrichtung auf Qualität und automobilen Kultur hat internationale Anerkennung gefunden: Die ASC-Classic-Gala wurde in das renommierte Concours Yearbook aufgenommen und gehört damit zu den „World's Greatest Concours“ – einem exklusiven Kreis der bedeutendsten Concours d'Elegance weltweit.

Die Classic-Gala Schwetzingen zählt zu den internationalen Wegbereitern moderner Concours d'Elegance. Bereits 2002 setzte sie mit der Bewertung unrestaurierter Originalfahrzeuge neue Maßstäbe. Dieses Konzept fand weltweit Beachtung und wurde durch das Engagement von Gründer Johannes Hübner in der Historischen Kommission der FIA international mit etabliert.

Einzigartig ist nicht nur die Qualität der Fahrzeuge, sondern auch ihre Präsentation. Automobile aller Epochen werden so arrangiert, dass die Entwick-

lung der individuellen Mobilität wie auf einem Zeitstrahl erlebbar wird. Ehemalige Alltagsfahrzeuge stehen dabei bewusst neben Luxus- und Sportwagen und erzählen gemeinsam die Geschichte des Automobils.

Ebenso außergewöhnlich ist der Veranstaltungsort. Im barocken Zirkelgarten des Schwetzingen Schlosses verschmelzen Gartenkunst, Architektur und klassische Automobile zu einem Gesamtkunstwerk von einzigartiger Atmosphäre.

Die ASC-Classic-Gala ist weit mehr als ein Concours d'Elegance. Als Automotive Lifestyle-Event verbindet sie historische Automobile mit Kunst, Mode, Musik und Kulinarik. So entsteht jene besondere Verbindung von Technik, Kultur und Lebensart, die den Concours d'Elegance seit seinen Anfängen auszeichnet.

Während viele international renommierte Concours durch hohe Eintrittspreise und strenge Zugangsbeschränkungen nur wenigen vorbehalten sind, verfolgt Schwetzingen bewusst einen anderen Weg. Exklusiv sollen die Automobile und ihre Qualität sein – nicht der Zugang.

Denn erst die Besucher, ihre Begeisterung und der Dialog zwischen den Generationen machen einen Concours lebendig. Deshalb werden in Schwetzingen sowohl die Teilnahme herausragender Automobile als auch ein für möglichst viele Menschen erschwinglicher Eintritt bewusst unterstützt.

Die ASC-Classic-Gala Schwetzingen verbindet internationale Spitzenklasse mit Kultur, Geschichte und Lebensart – ausgezeichnet als einer der „World's Greatest Concours“ und einzigartig in ihrer Verbindung von Weltniveau, Offenheit und Gastfreundschaft.

► 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 21/65 0000

Brenner GmbH
Classic Service
Heppenheimer Straße 13-15
68309 Mannheim
Telefon: 0621 / 7001 30



Für Ihr Auto tun wir alles.

ASC-Classic-Gala-Highlights 2026

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.



Maserati 5000 GT (1959 - 1964)



Ferrari Dino 206 SP (1966)



Packard 1107 Twelve Rollston Roadster (1934)

Maserati 5000 und Maserati 250 F in 100 Anni Automobili Maserati

Als der Shah von Persien 1985 bei Maserati einen 5-Liter GT mit V-8-Motor bestellte, war die Marke nach dem Gewinn der F-1-Weltmeisterschaft durch Juan Manuel Fangio in aller Munde. Mit 350 PS und einer Spitze von 270 km/h war der 5000 der stärkste GT seiner Zeit und prompt bestellten auch FIAT-Chef Agnelli und Briggs Cunningham diesen Maserati.

Der Sechszylinder des Weltmeister-Monoposto 250 F ist nicht mit dem V-8 des 5000 GT verwandt, in Schwetzingen kann man den 1954 für Roy Salvadori gebauten grünen 250 F bewundern.

Dino 206 SP und Passione Dino

Der kleine Dino 206 S von 1966, der mit seiner Glaskuppel-Frontscheibe wie ein verkleinerter Ferrari 330 P3 von 1965 wirkt, wurde in 15 Exemplaren für die Prototypen-Klasse gebaut und leistete 218 PS bei 9000/min, die mit den nur 580 kg des Dino leichtes Spiel hatten. Bei der Targa Florio 1966 und beim 1000km-Rennen am Nürburgring wurde er Zweiter, in Sebring mit Scarfiotti und Bandini Fünfter und insgesamt kamen mindestens 13 Gesamtsiege, 25 Podiumsplätze und 12 Klassensiege in Sportwagenrennen zusammen.

Die wichtigsten Kombiwagen mit Stern

Die MBIG zeigt in diesem Jahr 13 Kombifahrzeuge vom 170er der frühen 50er Jahre, über Binz- und Santosversionen der kleinen Pontonbaureihe, sowie eine IMA-Version des großen Pontons vom Typ 219, sowie der kleinen und großen Heckflossenmodelle der 60er Jahre. Auch dabei sind /8 Kombis sowie das T-Modell der Baureihe W123 – zwei Pannenhilfswagen von Mercedes erstmals nebeneinander. Vom 450SEL 6,9 der Baureihe 116 baute Pollmann in Bremen lediglich zwei Fahrzeuge – der erste der beiden wird auf der Classic Gala gezeigt..

Packard 1107 Twelve Rollston Roadster 1934

Die 1899 gegründete Marke Packard war immer oberste Klasse – schon 1916 baute man den ersten V-12. Der Packard Twelve 1107 Rollston Roadster von 1934 ist eines der begehrtesten und elegantesten Vorkriegsautos. Der 7,7-Liter Zwölfzylindermotor treibt meist eine maßgefertigte Rollston-Karosserie mit ihren charakteristischen schlanken Windschutzscheibenrahmen an und verfügt über alle denkbaren luxuriösen Details – dieser Packard 12 kommt eigens aus Wien!

BMW 328 Coupé Zinser – Unikat

Wohlhabende Kunden wünschen sich oft erfolgreiche Rennsporttechnik in ihren Alltagswagen – die Hersteller erfüllen dies oft mit eigenen Sport-Abteilungen, wie etwa der BMW M-GmbH. Die gab es noch nicht, als der Motorradweltmeister und BMW-Werksfahrer Ernst Henne mit dem ersten BMW 328 auf Anhieb das Eifelrennen gewann. Ein wohlhabender Holzhändler ließ einen von 464 produzierten BMW 328 beim Freiburger Karosseriebauer Müller zu einem geschlossenen Coupé umbauen, mit dem der 1947 auch noch auf Hochzeitsreise ging – dieses sog. „Zinser-Coupé“ blieb glücklicherweise erhalten.

Peugeot 96 B von 1907 – 119 Jahre Originalzustand

Nur ganz selten werden klassische Automobile so gut verwahrt, dass sie nach mehr als 115 Jahren immer noch fahrbereit im Originalzustand sind. Als Unternehmen Peugeot ist die Marke der älteste Auto-Hersteller der Welt, denn das Gießerei-Unternehmen der Familie Peugeot stellte ab 1810, also lange vor Erfindung des Automobils, schon Haushaltswaren, Küchengeräte, Ess-Bestecke oder auch Fahrräder her.

Der Peugeot Typ 96 B ist ein Repräsentationswagen, von dem 1907 im französischen Werk Audincourt nur 55 Exemplare produziert wurden. Das Doppelphaeton mit zwei voneinander getrennten Sitzschalen ist aus Sperrholz, unlackiert, aber geölt und ruht auf einem soliden Stahlrahmen. Sein Vierzylinder hat 2207 ccm und leistet 12 PS, die über eine Kardanwelle die Hinterräder antreiben.

Fünf Sunbeam Venezia – und ein Nash Healey im Maßanzug

Das Sunbeam Venezia Touring Coupé verbindet britische Großserientechnik mit italienischem Karosseriebau und gilt als begehrtes Sammlerfahrzeug. Er wurde im September 1963 in Venedig vorgestellt, ein eleganter Gran Turismo auf der Plattform des Sportwagens Sunbeam Alpine mit 218 cm Radstand. Als „Venezia“ wurde er der Presse spektakulär auf dem Markusplatz präsentiert, wohin er per Gondel transportiert wurde.

Der Gedanke, Sport, Serienbau und italienisches Design zu verknüpfen, führte beim amerikanischen Hersteller Nash zur Kooperation mit dem Briten Donald Healey und Pininfarina – ihr Nash Healey war ein luxuriöser Roadster, der von 1951 bis 1954 bei Nash-Kelvinator nur 506 Mal gebaut wurde.



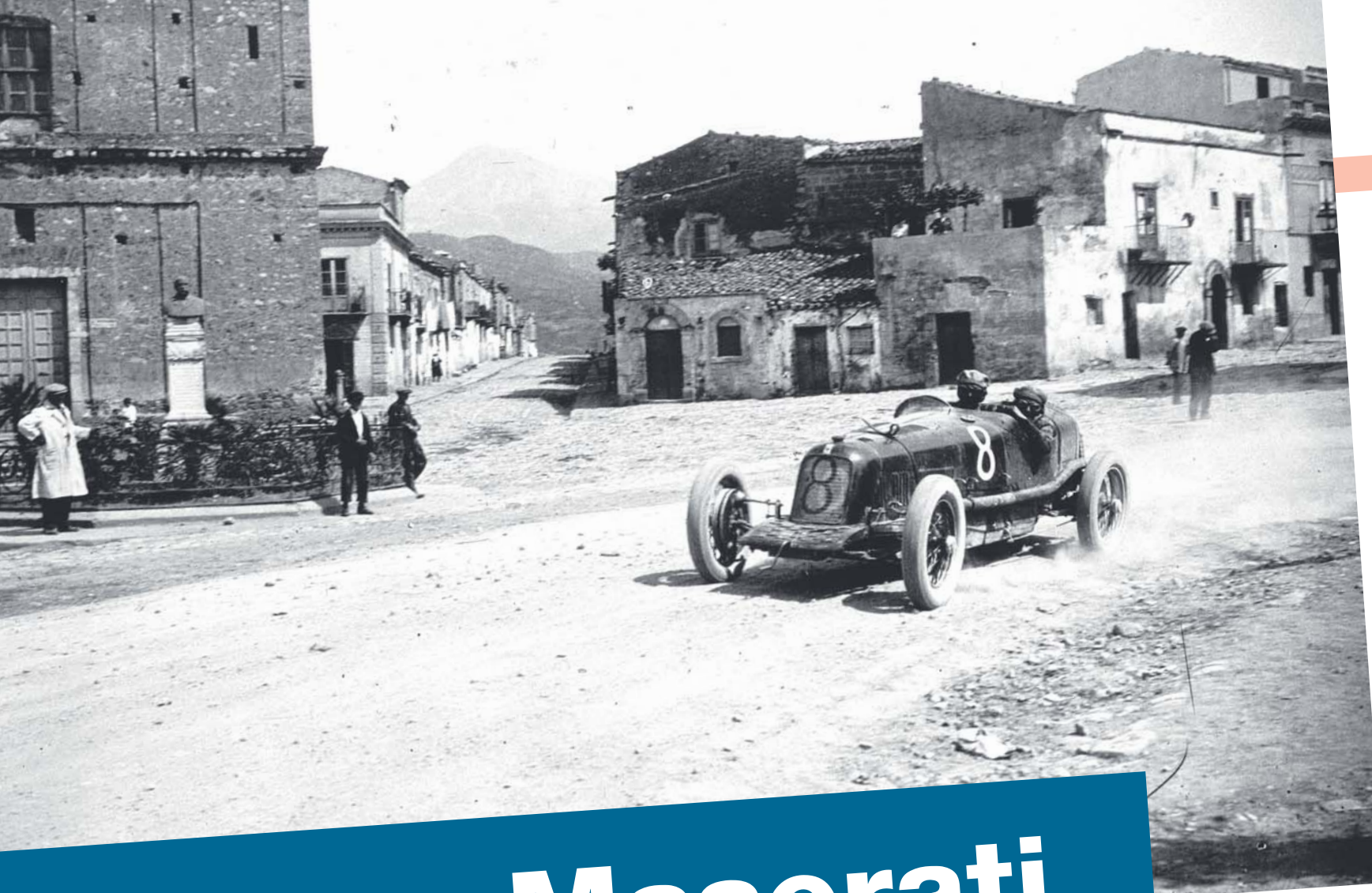
BMW 328 Zinser Coupé (1942)



Peugeot 96B (1907)



Sunbeam Venezia (1963 - 1964)



100 Jahre Maserati

Maserati gehört zu den faszinierendsten Kapiteln der Automobilgeschichte. Kaum eine Marke verbindet italienische Eleganz, technischen Ehrgeiz und Motorsporttradition so konsequent wie Maserati. Seit der Gründung 1914 entwickelte sich das Unternehmen von einer kleinen Werkstatt in Bologna zu einem Symbol für luxuriöse Hochleistungsfahrzeuge – mit Triumphen auf Rennstrecken und glamourösen Kunden auf den Boulevards der Welt.

Ernesto, Mario, Ettore und Bindo Maserati vor ihrer Firma in Bologna im Jahr 1934. Ihr Bruder Alfieri erlag zwei Jahre zuvor den Langzeitfolgen eines Rennunfalls.



Der Maserati Tipo 26 war der erste Rennwagen, den die Firma unter eigenem Namen produzierte.

Die Brüder Maserati und der Dreizack

Gegründet wurde Maserati am 1. Dezember 1914 in Bologna von den vier Brüdern Alfieri, Bindo, Ettore und Ernesto Maserati. Zunächst bauten sie eine Fabrik für Zündkerzen und Autoelektrik auf. Das berühmte Maserati-Logo – der Dreizack – wurde vom Neptunbrunnen in Bologna inspiriert. Es symbolisierte Kraft und Dominanz. 1926 entstand mit dem Tipo 26 der erste echte Maserati-Rennwagen. Der 1,5-Liter-Reihen-Achtzylinder gewann bei der Targa Florio in Sizilien auf Anhieb seine Klasse bis 1500ccm und machte den Namen der vier Brüder Maserati international bekannt.



Goldene Ära des Grand-Prix-Rennsports

In den 1930er Jahren gehörte Maserati zu den führenden Rennwagenherstellern Europas, der 1929 mit dem Typ V 4 sogar einen Vierliter-16-Zylinder einsetzte. Besonders legendär wurde der Dreiliter-Maserati 8CTF der Ende der 1930er den internationalen Rennsport dominierte. Mit ihm gewann Wilbur Shaw 1939 und 1940 zweimal die Indianapolis 500 – ein historischer Erfolg für eine europäische Marke. Maserati trat damals gegen erfolgreiche Marken wie Alfa Romeo, Bugatti, Mercedes oder Auto Union an und entwickelte sich zu einem ernsthaften Wettbewerber. Kein Wunder, dass immer mehr Menschen einen Maserati für die Straße wollten. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann Maserati deshalb schon ab 1948, mit dem A6 mit 6-Zylinder Alfieri-Motor von 1,5- oder 2-Litern den ersten echten Serien-Straßensportwagen der Marke zu bauen. Er verband Renntechnik mit elegantem italienischem Design von Ghia, Pininfarina, Touring, Vignale oder Zagato und begründete den italienischen Gran-Turismo-Stil.



Die siegreichen 50er-Jahre

Die siegreichen 50er-Jahre

Die 1950er gelten als eine der größten Epochen Maseratis. Der aus dem A 6 GCS entwickelte Maserati 250F mit weit hinter der Vorderachse eingebautem Front-Mittelmotor mit Doppelzündung wurde zu einem der berühmtesten Formel-1-Wagen aller Zeiten, der ab 1953 viele Rennen gewann und 1957 mit Juan Manuel Fangio seine fünfte Formel-1-Weltmeisterschaft errang – bis heute einer der größten Erfolge der Marke. Fangios knapper Sieg auf dem Nürburgring 1957 gilt vielen Motorsporthistorikern als das vielleicht beste Rennen der Formel-1-Geschichte. Gleichzeitig prägten Maserati wie der 250 S, der 350 und 450 S die Weltmeisterschaft der Sportprototypen und ab 1961 stieg Maserati mit dem legendären Birdcage-Typen Tipo 61 bis 63 mit Gitterrohrrahmen auf den Mittelmotor um. Maserati war in aller Munde und wurde zur begehrten Luxusmarke für Sportfahrer und Stars.



Maserati Tipo 60 Birdcage
bei Testfahrten mit Stirling
Moss in der Gegend von
Modena im Jahr 1959.

Hochleistungswagen der 60er Jahre

Hochleistungswagen der 60er Jahre

Der ab 1957 gebaute Maserati 3500 GT war der erste echte Serienerfolg der Marke. Die eleganten Touring-Coupé und Vignale-Spider kombinierten für 1978 Kunden aus aller Welt bis 1964 die Sechszylinder-Rennmotor-Technik aus dem 250 F mit Alltagstauglichkeit. Dem 3500 GT folgten 1963 gleich drei neue Modelle: der von Vignale gestaltete klassische Sebring, der ähnlich motorisierte Mistral mit futuristischer Frua-Karosserie und der einzigartige Quattroporte, auf Anhieb schnellste Serienlimousine der Welt. Sie etablierten Maserati als Konkurrenten von Ferrari, Jaguar und Aston Martin und als Maserati 1967 mit dem Ghibli (Bild rechte Seite oben) erstmals in die 280 km/h-Liga vorstieß, drängte Maserati mit dem von Giugietto Giugiaro bei Ghia entworfenen Achtzylinder Ferrari bis zum Erscheinen des Daytona auf Platz zwei. Hinzu kam 1969 der Maserati Indy als klassischer 2+2, der bis 1975 von 1.136 Kunden gekauft wurde. Doch wirtschaftlich hatte Maserati auch wegen seiner aufwändigen Technik immer wieder Probleme – man brauchte starke Partner.



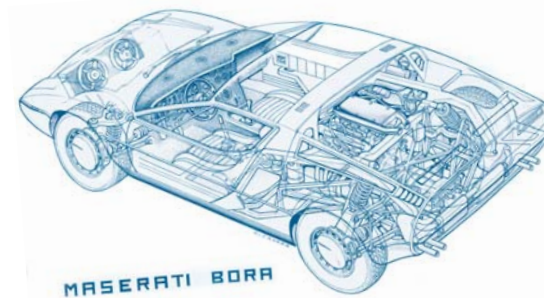
Maserati 3500 GTi
Touring Coupé
Baujahr 1963



Citroën-Ära und technische Experimente

Citroën-Ära und technische Experimente

1968 übernahm Citroën die Mehrheit von Maserati. Die französische Marke brachte im Rahmen der Comotor-Kooperation innovative Technik und ganz neue Motorkonzepte ein. Der 1971 erschienene Maserati Bora war Maseratis erster Mittelmotor-Supersportwagen. Der V-8 konkurrierte direkt mit dem Lamborghini Miura und beschleunigte die Entwicklung des Ferrari 365 GT4 BB, auch Berlinetta-Boxer genannt. Mit nahezu identischer Karosserie folgte 1972 der Merak mit einem Dreiliter V-6-Motor und vielen Citroën-Gleichteilen. Als Nachfolger des nur bis 1973 gebauten Ghibli kam 1974 der keilförmige Khamsin mit dem gläsernen Heck, bei dem sich das avantgardistische Design von Giugiaro mit einem 360 PS starken 5-Liter V-8 verbund und trotzdem mit nur 421 Kunden in acht Jahren weit hinter den Erwartungen blieb – der Khamsin war ein Exot. Wirtschaftskrisen und die Ölkrise brachten Maserati mehrfach an den Rand des Untergangs, das neue Citroën-Management verlor das Interesse. Zum Glück konnte 1975 der südamerikanische Industrielle Alejandro de Tomaso die Marke retten, der mit seinem V-8-Mittelmotor höchst erfolgreich war und zunächst den Merak SS mit 220 PS lancierte. Mit dem 1977 präsentierten Kyalami und dem Quattroporte III kam das kantige Design der 70er Jahre zu Maserati, das nur beim Quattroporte Anklang fand – der gemeinsam mit dem DeTomaso Longchamp gebaute Kyalami blieb mit nur 150 Stück ein Mauerblümchen.



Mit Turbo auf SL-Jagd

Mit Turbo auf SL-Jagd

1981 erschien der Maserati Biturbo – ein kompaktes Luxus-Coupé mit Biturbo-Aufladung, das zunächst auf dem Markt bis 2-Liter die Luxussteuer vermied. Mit dem Spider kam auch ein 2,5-Liter V-6, ab 1988 sorgten 2,8-Liter und 250 PS für 230 km/h. Das Auto war einerseits technisch revolutionär, machte Maserati andererseits aber auch erstmals vergleichsweise erschwänglich. Die Biturbo-Generation mit ihren mehr als sechs Varianten bis zu Karif, Shamal und Ghibli II prägte die Marke über ein Jahrzehnt, litt aber anfangs an Qualitätsproblemen.



Maserati Biturbo Spyder
Baujahr 1984

Maserati 3200 GT
V8 3.200 ccm, 370 PS
(1998 - 2001)



Maserati Renaissance dank Ferrari

1993 übernahm FIAT die Marke Maserati, bis die auch zu FIAT gehörende Firma Ferrari die Kontrolle über die Marke übernahm und zum Debut einen kleinen Quattroporte IV präsentierte, dem Altmeister Marcello Gandini eine zeitlos elegante Form gab. Die neue Ära als Top-Sportwagen-Marke leitete 1998 der neue Maserati 3200 GT ein, berühmt durch seine bumerangförmigen Rückleuchten, dessen 3,2-Liter V-8 satte 368 PS leistete. Ab 2001 gab's sogar 4254 ccm und einen Spyder und mit dem großen Maserati Quattroporte V knüpfte Maserati 2004 an seine Limousinen-Tradition an. Die Ferrari-Technik blieb meist verborgen, wurde aber beim Rennsport-Modell Maserati MC12 von 2004 besonders betont: der spektakuläre Kleinstseriensportwagen basierte technisch auf dem Ferrari Enzo und wurde zu einer Motorsportlegende, weil Maserati mit dem 630 PS-Nettuno-V-12 mehrfach die FIA-GT-Meisterschaft gewann und eindrucksvoll in den internationalen Rennsport zurückkehrte. Der wieder von Ital-Design gestaltete Maserati Quattroporte gilt als eine der charaktvollsten Luxuslimousinen der Welt, der Maserati GranTurismo wurde als Nachfolger des GranSport von 2005 wegen seines V8-Klangs und seines Designs weltberühmt.



Maserati MC12 – Motor
auf Basis Ferrari Enzo
V12 632 PS, 1.335 kg

Maserati ist ein unübertrefflicher Jubilar: große Motorsport-Erfolge in allen Kategorien, Formel 1-Fahrerweltmeisterschaft 1957 mit Juan Manuel Fangio, zahlreiche Grand-Prix-Siege in den 1950ern, dazu unzählige Siege in Sportwagenrennen, mehrfache Team- und Fahrermeisterschaften und viele Siege durch Privatfahrer. Deshalb war Maserati auch stets die Marke von Künstlern, Aristokraten und Rennfahrern wie Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Carroll Shelby oder Lucky Casner. Zu den berühmten Maserati-Besitzern gehörten unter anderem Frank Sinatra, Peter Sellers, Marcello Mastroianni oder Jay Kay, weil die Marke Exklusivität mit Understatement verbindet – weniger laut als Ferrari, aber ebenso emotional. Die Geschichte Maseras ist die Geschichte italienischer Automobilkultur selbst: Leidenschaft, Schönheit, Exklusivität und Sportsgeist.

Text: Johannes Hübner, Fotos: Stellantis, Georg Kludsky und Johannes Hübner

AUS LIEBE ZUR ITALIENISCHEN SYMPHONIE

KOMPONIERT IN MODENA



GranTurismo Trofeo Kraftstoffverbrauch: kombiniert 10,3–10,0 l/100 km;
CO₂-Emissionen: kombiniert 235–229 g/km; CO₂-Klasse: G
Grecale Trofeo Kraftstoffverbrauch: kombiniert 11,2 l/100 km;
CO₂-Emissionen: kombiniert 254 g/km; CO₂-Klasse: G
GranCabrio Trofeo Kraftstoffverbrauch: kombiniert 10,6–10,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen: kombiniert 242–235 g/km; CO₂-Klasse: G



Oldtimerversicherung der Württembergischen wird 40



Die Württembergische Versicherung AG hat dieses Jahr allen Grund zu feiern: Ihre Spezialversicherung für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge existiert mittlerweile seit vierzig Jahren. Seit ihrer Einführung bietet sie maßgeschneiderten Versicherungsschutz für die besonderen Risiken, denen diese Fahrzeuge ausgesetzt sind.

Wenn vom 28. bis 30. August 2026 die 22. Auflage der Classic-Gala stattfindet, ist auch die Württembergische wieder mit dabei. Seit vielen Jahren ist sie Premiumpartner des Internationalen Concours d'Elegance und präsentiert sich dort als erfahrener Anbieter einer leistungsstarken Oldtimerversicherung. Kundinnen und Kunden wissen besonders das Fachwissen und den Service der Oldtimer-Expertinnen und -Experten des Versicherers zu schätzen. Das Team unterstützt mit Rat und Tat rund um die seltenen Fahrzeuge – angefangen beim exklusiven Vorkriegsboliden über das historische Kraftrad bis hin zum betagten Ackerschlepper.

Die Geschichte der Kfz-Versicherung bei der Württembergischen reicht sogar noch weiter zurück. Bereits mit der Anmeldung des Benz Patent-Motorwagens im Jahr 1886 entstand bei den ersten Automobilhalterinnen und -haltern das Bedürfnis, sich gegen die Gefahren des Straßenverkehrs abzusichern. So wurden ab dem Jahr 1900 die ersten Kfz-Versicherungen angeboten. 1925 stieg die Württembergische – damals noch unter dem Namen Württembergische Feuerversicherung AG – in das Geschäft mit Kraftfahrtpolicen ein. Seit nunmehr 101 Jahren bietet sie einen umfassenden Schutz für Fahrzeuge aller Art: Ob elektrisch, klassisch, auf zwei oder vier Rädern, privat oder gewerblich genutzt – die Württembergische steht für Sicherheit und Zuverlässigkeit.

Fragen rund um das Thema Versicherung für besondere Fahrzeuge beantworten die Fachleute der Württembergischen vom 28. bis 30. August im Barockgarten des Schlosses Schwetzingen während des Internationalen Concours d'Elegance im und um den Truck des Unternehmens.

► www.oldtimer.de

Sonderthemen 2026



Opel Diplomat Cabriolet

OPEL – Blaue Flotte

Besondere Opel-Modelle aus verschiedenen Jahrzehnten vereinen sich in einer ungewöhnlichen Präsentation – alle Fahrzeuge tragen den Farbton Blau. Vom Admiral von 1939 über Kapitän und einem der nur viermal gebauten Diplomat Cabrio bis zum Speedster Turbo zeigt die Auswahl eindrucksvolle Meilensteine der Opel-Geschichte.



Unbekanntes Automobil

Was ist das für ein Sportwagen?

Zum zweiten Mal ist die ASC-Classic-Gala Schwetzingen die Plattform für ein völlig unbekanntes Automobil, dessen Identität gesucht wird. Diesmal geht es um ein kleines Cabriolet mit zwei Sitzen und hinterem Notsitz, das nie fertiggestellt wurde. Die handgebaute Karosserie sitzt auf dem Chassis eines BMW 303 oder 315 (ca. 1934) mit Vorderachse an querliegender Blattfeder. Unter der Haube befindet sich ein BMW-Sechszylinder der 30er Jahre, möglicherweise nur ein Platzhalter. Die Pontonform deutet auf die Zeit zwischen 1946 und 1953 hin. Das Fahrzeug tauchte Ende der 80er Jahre als quer durchgeschnittener Rohbau auf. Wer kennt dieses Auto oder seinen Erbauer, der vermutlich in NRW lebte?

Hinweise an: office@classic-gala.de



Mercedes-Benz W116 Kombi

Praktisch. Elegant. Legendär. – Mercedes-Benz Kombis

Die Mercedes-Benz Interessengemeinschaft (MBIG e.V.) präsentiert eine einzigartige Sonderschau zur Geschichte der Mercedes-Benz Kombi-Modelle. Von frühen Kombi-Versionen bis zu den legendären T-Modellen zeigt sie die Entwicklung dieser vielseitigen Fahrzeugklasse anhand außergewöhnlicher und seltener Fahrzeuge. Eine spannende Präsentation für alle Mercedes-Benz-Enthusiasten und Freunde klassischer Automobile.



SIGMA

CONTEMPORARY
20–200mm F3.5–6.3 DG



MG TD (1953)



Weltmeister-Bus 1974



Peugeot 402 Grand Luxe (1937)



Aston Martin DB 4 Volante (1962)

90 Jahre MG T-Type

Vor 90 Jahren begann mit der MG T-Type-Baureihe die Erfolgsgeschichte einer der bekanntesten britischen Sportwagenfamilien. Ausgewählte Fahrzeuge zeigen die Entwicklung dieser eleganten Roadster, die bis heute für Fahrfreude und britisches Design stehen. Präsentiert wird die Sonderschau vom MG Drivers Club Deutschland.

Ein Weltmeister auf Rädern

Passend zur vergangenen Fußball-Weltmeisterschaft 2026 präsentiert Mercedes-Benz Trucks Classic den legendären WM-Bus der deutschen Nationalmannschaft von 1974 als besonderes Highlight seiner historischen Nutzfahrzeuge. Das Fahrzeug wird eigens von Autocars Anciens de France nach Schwetzingen gebracht und erinnert an den Gewinn des Weltmeistertitels vor über 50 Jahren. Ein außergewöhnlicher Zeitzeuge der deutschen Fußball- und Automobilgeschichte.

Heritage Peugeot

Die Ausstellung präsentiert ausgewählte Peugeot-Modelle aus verschiedenen Epochen der Markengeschichte. Gezeigt werden ein Peugeot 96B Double Phaeton von 1907, zwei Peugeot 402 Limousinen von 1937 sowie ein Peugeot 504 aus dem Jahr 1971 – präsentiert von dem Deutschen Peugeot Vorkriegsregister. Die Fahrzeuge geben einen kleinen Einblick in die Automobil-Geschichte der Marke Peugeot.

Aston Martin Returns to Schwetzingen

Nach der vielbeachteten Jubiläumsausstellung im vergangenen Jahr kehrt Aston Martin mit einer kleinen Auswahl besonderer Fahrzeuge zurück. Vom Mark II über das DB2 Coupé und den DB4 Series IV bis zur exklusiven DB12 Goldfinger Edition spannt die Präsentation den Bogen von den Anfängen bis in die Gegenwart.

Fotos: G. Kludsky, J. Hübner und Teilnehmer



Zeitlose Klasse verdient perfekte Pflege.

Für Fahrzeuge mit Geschichte und Charakter.

APP Auto Pflege Partner GmbH · Darmstadt

autopflegepartner.de | 06151 3973880



**AUTO PFLEGE
PARTNER**



Sunbeam Venezia – der Brite im italienischen Maßanzug

Der Sunbeam Venezia gehört zu den seltensten und elegantesten Fahrzeugen der britischen Rootes-Gruppe. Er verbindet britische Großserientechnik mit italienischem Karosseriebau und gilt heute als begehrtes Sammlerfahrzeug.

Der Venezia wurde im September 1963 vorgestellt. Die Idee entstand aus einer Zusammenarbeit der britischen Rootes Group und Sunbeam mit der italienischen Karosseriefirma Carrozzeria Touring, denn Sunbeam hatte den Ruf, besonders extravagante Automobile zu bauen.



Sunbeam Touring Venezia (Teilnehmerfahrzeug)

Weil Carrozzeria Touring bereits andere britische Modelle, darunter den Aston Martin DB 5, baute, entstand der Wunsch nach einem eleganten Gran Turismo auf der Plattform des Sportwagens Sunbeam Alpine mit 218 cm Radstand. Der Name „Venezia“ wurde gewählt, weil das Fahrzeug in Vene-

dig präsentiert wurde – spektakulär auf dem Markusplatz, wohin es sogar per Gondel transportiert wurde. Geplant waren zunächst rund 300 Fahrzeuge, tatsächlich entstanden vermutlich nur etwa 145 bis maximal 200 Exemplare, bevor das Projekt wegen geringer Nachfrage und wirtschaftlicher Probleme von Touring eingestellt wurde.

Die Technik des Venezia basierte technisch weitgehend auf dem Sunbeam Rapier, der Reihenvierzylinder mit 1.592 cm³ leistete aber mit 95 PS nach Werksangaben deutlich mehr, weil Doppelvergaser zum Einsatz kamen. Der modernen Einzel-

radaufhängung vorn stand hinten eine Starachse mit Blattfedern gegenüber, aber der Venezia hatte schon Scheibenbremsen vorne. Die Höchstgeschwindigkeit lag realistisch bei etwa 160 km/h, obwohl Werbeunterlagen bis zu 175 km/h versprochen. Die typische Superleggera-Karosserie aus



der Mischung zwischen Kasten- und Rohrrahmen war mit dünnen Aluminiumblechen beplankt, eine patentierte Bauweise, die Touring auch beim Aston Martin DB4 und 5, dem Maserati 3500 GT und frühen Lamborghini 350 GT nutzte. Das eigenständige Design mit Doppelscheinwerfern wirkte ausgesprochen italienisch, die gewölbte Panorama-Windschutzscheibe geht in eine schlanke Dachlinie über, die in dezenten Heckflossen ausläuft.

Der hochwertige Innenraum mit Holzarmaturen und chromfassten Instrumenten hatte das Flair der zeitgenössischen Maserati, Lancia Flaminia oder Aston Martin.

Jeder Venezia wurde in Mailand weitgehend von Hand gefertigt. Dadurch unterschieden sich einzelne Fahrzeuge in kleinen Details – typisch für exklusive italienische Karosseriebauer der 1960er Jahre.

Trotz seines eleganten Designs hatte der Wagen mehrere Nachteile: der Venezia war deutlich teurer als technisch ähnliche Rootes-Modelle und Wettbewerber, die Motorisierung für den Preis wenig spektakulär und „die Gondel“ hatte starke Konkurrenz durch sportlichere GT nach Art des ALFA GT Junior. Folglich endete die Produktion mangels Nachfrage schon 1964 nach knapp zwei Jahren und den erwähnten maximal 145 Exemplaren. Obwohl der Sunbeam Venezia zu den seltensten Serienfahrzeugen gehört, sind Ersatzteile für die Mechanik in England relativ gut verfügbar, da sie von Rootes-Serienfahrzeugen wie Rapier und Alpine stammen. Karosserieteile sind dagegen wegen der handgefertigten Aluminiumkonstruktion äußerst schwierig zu beschaffen und eine Sache für Karosserie-Künstler.

Text: J. Hübner, Fotos: Teilnehmer, Hersteller



Sunbeam Touring Venezia (Teilnehmerfahrzeug)



Verkaufsbroschüre 1963



Werbefotos Piazzetta San Marco, Venedig

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



Villeroy & Boch

Der ideale Stopp auf Ihrer Oldtimer-Reise durch das Saarland.

278 Jahre Handwerkskunst, Design und Innovation – erlebbar an einem Ort: der Villeroy & Boch Welt in der Alten Abtei in Mettlach. Das geschichtsträchtige Areal ist seit jeher ein beliebter Anlaufpunkt für Oldtimer-Rallies und -Treffen. Auf über 2.000 m² entführt die Markenerlebniswelt auf eine spannende Reise durch Geschichte und Gegenwart von Villeroy & Boch. Gleich nebenan lädt das Dining & Lifestyle Outlet in der historischen Faïencerie zum Stöbern ein – mit zeitlosen Klassikern und aktuellen Kollektionen zu attraktiven Konditionen. Im Showroom Bad & Wellness gibt es fachkundige Beratung und viel Inspiration für das persönliche Traumbad. Den perfekten Abschluss bildet ein Spaziergang durch den Abteipark, vorbei am imposanten Schinkelbrunnen und dem Alten Turm, dem ältesten erhaltenen Bauwerk des Saarlandes. Direkt vor der Villeroy & Boch Welt stehen über 100 kostenfreie Parkplätze zur Verfügung – ideal, um die eigenen Fahrzeuge zu präsentieren und bei einer Rast Kraft zu tanken. Informationen und Planungstipps unter:

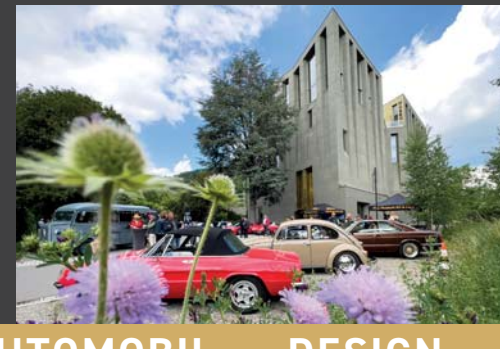
► welt.villeroy-boch.com



MAC MUSEUM ART & CARS

AM BODENSEE

EVENTS & CLUBTREFFEN – Planen Sie eine Clubausfahrt oder eine exklusive Feier? Das MAC Museum vereint auf beeindruckende Weise klassische und außergewöhnliche Automobile mit herausragender Kunst in einer spektakulären Architektur und wechselnden Ausstellungen. Das Museum und das Restaurant PARK 1 bieten einzigartige Räumlichkeiten für besondere Anlässe – inklusive Catering und Rahmenprogramm ganz nach Ihren Wünschen. Buchen Sie jetzt Ihr Erlebnis für 2027!



KUNST // AUTOMOBIL // DESIGN

ARCHITEKTUR // RESTAURANT // EVENTS

MAC | MUSEUM
ART & CARS
SINGEN

www.museum-art-cars.com

MAC Museum Art & Cars Parkstraße 1 + 5 | D-78224 Singen|Htwl. | T +49 7731 969 35 10 | museum@museum-art-cars.com

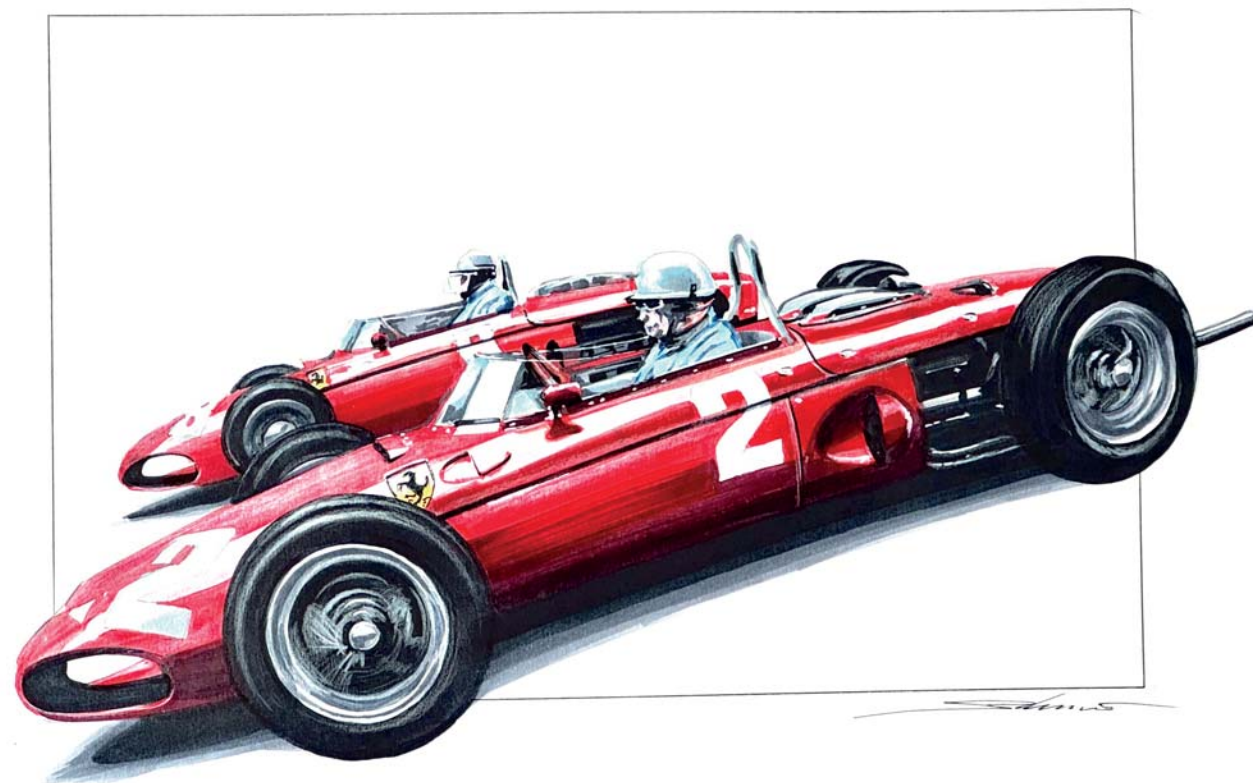


Victor's Portugal
MALVEIRA · GUINCHO

*Willkommen
bei
Freunden*

Condominio Malveira-Guincho · EN 247 Malveira da Serra
2755-140 Alcabideche · Portugal
Telefon +351 912900166 · info@victors-portugal.com
www.victors-portugal.com





Ferrari Dino – der Ferrari, der keiner sein durfte

Als Alfredo Ferrari – von allen nur „Dino“ genannt – 1956 im Alter von nur 24 Jahren starb, verlor Enzo Ferrari nicht nur seinen Sohn, sondern auch seinen designierten Nachfolger. Dino hatte trotz schwerer Krankheit leidenschaftlich an einem kompakten V6-Rennmotor gearbeitet. Aus Trauer taufte Enzo Ferrari die ganze V-6-Motorenfamilie nach seinem Sohn und schuf das Vermächtnis einer der schönsten und emotionalsten Sportwagenlinien aller Zeiten, die als Dino bekannt wurden.

Bevor ein Dino auf öffentlichen Straßen fuhr, tobte der Name bereits auf den Rennstrecken Europas als 1,5-Liter-V-6 namens Ferrari 156 F1 Monoposto – der berühmte „Sharknose“ von Sportchef Carlo Chiti mit zwei großen Lufteinlässen wie ein Hai-fischmaul. Jener V6-Motor war mit seinen etwa 190 PS aus nur 1,5 Litern Hubraum leicht, drehfreudig, agil und erfolgreich: 1961 gewann Ferrari damit die Konstrukteurs- und die Fahrer-Weltmeisterschaft, sowie mehrere Grand-Prix-Klassiker.

Die Fahrer wirkten wie Filmstars in Lederhelmen: Phil Hill – erster amerikanischer Formel-1-Weltmeister, Wolfgang Graf Berghe von Trips – Deutschlands große Hoffnung, auch Richie Ginther und Giancarlo Baghetti. Doch der 156 „Sharknose“ erlebte ein tragisches Ende: beim Grand Prix von Monza 1961 verunglückte Wolfgang Graf Berghe von Trips tödlich. Ferrari lag sich emotional erschüttert aus

vielen öffentlichen Aktivitäten zurück. Doch der Dino-V6 lebte weiter, sowohl in Monoposti, als auch in Straßen-Sportwagen.

Der erste Straßen-Dino: Der 206 GT
Die Entwicklung im Motorsport führte anfangs der sechziger Jahre zum Mittelmotor, den Ferrari aber außer im 250 LM noch in keinem Straßenauto anbot. 1967 baute Ferrari erstmals einen Mittelmotor-Sportwagen für die Straße: den Dino 206 GT. Das Design von Aldo Brovarone bei Pininfarina wirkte wie flüssiges Metall. Brovarone hatte eine ähnliche Form im Jahr davor als Prototyp des dreisitzigen Ferrari 365 P Berlinetta Speciale präsentiert und dann zum Dino 206 weiterentwickelt. Auf dem Auto las man nur Dino in Blau auf Gelb, um die prestigeträchtigen Zwölfzylinder nicht mit einem „kleinen“ V6 zu verwässern.

Der 206 GT hatte obenliegende Nockenwellen und leistete mit 180 PS bei 8000 U/min fast so viel wie der Dino 156 F1. Der quer eingebaute Mittelmotor mit 5-Gang-Getriebe sorgte in einer Aluminiumkarosserie für 235 km/h Spitze bei etwa 900 Kilogramm Gewicht.

Nur 152 bis 156 Exemplare entstanden – deshalb gehören frühe 206 GT heute zu den wertvollsten klassischen Ferraris überhaupt.

Eine Sonderstellung hat der kleine Dino 206 SP von 1966, der mit seiner Glaskuppel-Frontscheibe wie ein verkleinerter Ferrari 330 P3 von 1965 wirkt. Er

wurde in 15 Exemplaren für die Prototypen-Klasse gebaut und leistete 218 PS bei 9000/min, die mit den nur 580 kg des Dino leichtes Spiel hatten. Bei der Targa Florio 1966 und beim 1000km-Rennen am Nürburgring wurde er Zweiter, in Sebring mit Scarfio-otti und Bandini Fünfter und insgesamt kamen mindestens 13 Gesamtsiege, 25 Podiumsplätze und 12 Klassensiege in Sportwagenrennen zusammen. Mit dem ersten Sieg beim Bergrennen Sierra-Montagna 1966 begründete der Dino 206S eine erfolgreiche Karriere am Berg. Er war zusammen mit einem Dino 206 Competizione Einzelstück auch der Grund für die Entstehung des FIAT Dino, der als Spider Pininfarina auch schon 1966 erschien.

1969 erschien der Dino 246 GT, der Hubraum wuchs auf 2,4 Liter, die Leistung auf knapp 195 PS. Er war aus Stahl, statt Aluminium, der um 6 cm längere Radstand sorgte für bessere Stabilität. Dadurch wurde der 246 zwar etwas schwerer, aber auch robuster und einfacher zu produzieren – zwischen 1969 und 1974 entstanden weit über 3000 Exemplare – für Ferrari damals fast Massenproduktion.

Spezialisten unterscheiden zwischen vier Varianten: Die Dino 246 GT „L-Serie“ von 1969 gilt heute unter Kennern als besonders puristisch. Sie besaß noch viele Details des 206 GT und wirkt etwas filigraner.

Ab 1970 wurde der Dino mit der Serie M komfortabler und moderner. Kleine Änderungen im Innenraum und an der Elektrik machten ihn alltagstauglicher. Die späten Modelle der Dino 246 GT „E-Serie“ brachten weitere Detailverbesserungen und gelten technisch als die ausgereiftesten Dino-Coupés. Der offene Dino 246 GTS kam erst 1972 als offene Version, mit einem herausnehmbaren Targadach, das sich angeblich die TV-Produzenten für bessere Lichtverhältnisse im Auto gewünscht haben – der Dino wurde zum Filmstar auf Rädern. Besonders häufig erschien er in amerikanischen Krimiserien der 1970er, europäischen Gangster- und Detektivfilmen und berühmt wurde der Dino unter anderem durch Fernsehauftritte in The Persuaders, in der Serie Starsky & Hutch, in Deutschland in der Serie „Die Zwei“, in der die Protagonisten Dino und Aston Martin fuhren, sowie Magnum und viele andere. Der Dino 246 war der Sportwagen des charman-ten Genießers.

Der Dino GT war der erste Ferrari mit Mittelmotor für die Straße und letztlich der geistige Vater aller späteren V8-Ferraris – vom 308 bis zum modernen Ferrari 296 GTB. Er ist fast wie die Seele des klassischen Italien-Sportwagens: sinnlich, leicht, musikalisch und sportlich und ein alter italienischer Mechaniker sagte: „Ein Dino fährt nicht nur. Er singt.“

Text: J. Hübner, Bild Seite 32: Hendrik Schmeer
Fotos: Teilnehmer, G. Kludsky



Ferrari Dino 206 SP (1966)



Ferrari Dino 246 GTB



Ferrari Dino 308 GT4



Ferrari brauchte Fiat zum Siegen – Fiat Dino Spider und Coupé

Manchmal entstehen die schönsten Automobile nicht aus einem perfekten Plan, sondern aus einem Problem. Ferrari wollte Rennen fahren – durfte aber seinen neuen V6-Motor, den man in Maranello für die Formel 2 entwickelt hatte, in GT-Rennen nicht einsetzen, weil das Reglement mindestens 500 Motoren in Serienautos verlangte. Für Ferrari war das praktisch unmöglich. Deshalb wurde sein Dino 206 S als Prototyp eingestuft und war deshalb chancenlos.

Also griff Enzo Ferrari zum Telefon, rief bei FIAT an, erinnerte an das große 2300 S Coupé Ghia und schlug vor, einen FIAT-Sportwagen mit Ferrari-V 6 zu bauen. Die Lösung war ebenso genial wie typisch italienisch: FIAT übernahm die Großserienproduktion des Dino-V6. Dadurch wollte Ferrari die vorgeschriebene Stückzahl nachweisen und den Motor offiziell im Rennsport einsetzen. Das Ergebnis war ein FIAT mit echtem Ferrari-Motor. Heute klingt das beinahe absurd. Damals war es eine Sensation.

1966 erschien bewusst zuerst der Fiat Dino Spider, weil seine Pininfarina-Karosserie dem Dino 206 GT sehr ähnlich sah. Er wirkte wie ein kleiner Ferrari für Menschen, die keinen Zwölfzylinder bezahlen wollten. Gewölbte Kotflügel umrahmten die abfallende Motorhaube, die Seitenlinie mit „Hüftschwung“ endete im kurzen Heck, dazu feine Chromdetails und elegante Proportionen. So, als gehöre er automatisch an die Côte d’Azur oder vor ein Café in Rom. Aber mit Ferrari-Rennteknik. Der FIAT Dino Spider war leicht, temperamentvoll und überraschend sportlich, die frühen 2,0-Liter-Versionen galten als echte Drehzahlmaschinen, unter 4000 U/min kultiviert, darüber plötzlich lebendig und ab 6000 U/min mit Gesang.

Nur ein Jahr nach dem Spider folgte 1967 das FIAT Dino Bertone Coupé. Diesmal gestaltete nicht Pininfarina die Karosserie, sondern Bertone. Verantwortlich war ein junger Designer namens Giogietto Giugiaro. Das Ergebnis war moderner, klarer und deutlich maskuliner. Während der Spider wie ein mediterraner



Dino-Logo

Playboy wirkte, hatte das Coupé die Ausstrahlung eines schnellen italienischen Businessjets und innen bot das Coupé sogar brauchbare Rücksitze und deutlich mehr Komfort. Es wurde zum echten Gran Turismo – schnell genug für die Autostrada, bequem genug für lange Reisen.

Spider und Coupé erhielten 1969 den größeren 2,4-Liter-Motor, eine modernisierte Hinterachse und zahlreiche Detailmodifikationen. Dadurch wurden die 2400 souveräner und alltagstauglicher, das Coupé mit 180, der Spider sogar mit 200 PS. Kleine optische Retuschen passten sie dem Zeitgeschmack an, doch während das Bertone Coupé mit 2.398 Stück bis 1972 nur 1.200 Exemplare unter dem 2-Liter blieb, sind die nur 420 FIAT Dino 2400 Spider von den 1.168 Exemplaren der 2-Liter Serie weit entfernt.

Die Verbindung zum Ferrari Dino 206 GT. Technisch waren Fiat Dino und Ferrari Dino Brüder mit dem gleichen V6-Motor gemeinsamen Ursprungs und dem gleichen Namen „Dino“ – doch die Basis war völlig unterschiedlich.

Der Ferrari Dino 206 GT hatte einen Mittelmotor, die Fiat Dino hingegen einen Frontmotor, der Dino 206 GT war der Athlet, der FIAT Dino charmanter Lebewesen, doch beide wären ohne einander kaum denkbar gewesen. Ohne FIAT hätte Ferrari die erforderlichen Stückzahlen für die Homologation nie erreicht. Ohne Ferrari hätte Fiat nie einen der faszinierendsten Motoren seiner Geschichte bekommen. Und doch war alles umsonst: die Funktionäre der Motorsportbehörde CSI bemerkten sehr wohl, dass der gleiche Motor mal vorn, mal hinten eingebaut war und verhinderten die Einstufung des Dino 206 als Seriensportwagen...

Ein FIAT Dino hat Ferrari-Technik, italienisches Design auf höchstem Niveau, vergleichsweise geringe Stückzahlen und eine herrlich schräge Entstehungsgeschichte. Sie fahren sich anders als viele klassische Sportwagen ihrer Zeit, weniger brutal, mehr harmonisch und der Dino-V6 klingt weder wie ein amerikanischer V8 noch wie ein Ferrari-V12. Sein typischer, eigener Ton ist hell, mechanisch, fast nervös, wie ein italienischer Tenor in einer großen Arie. Der FIAT Dino gehörte nie zu den lautesten oder stärksten Sportwagen, aber zu den emotionalsten.

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



Fiat Dino 2000 Spyder 1966 - 1969



Fiat Dino 2000 Coupé 1966 - 1968



Fiat Dino 2400 Coupé 1969 - 1972



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 Tsallios.

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



80s Rally Passion Limited Edition

80's – Die goldene Ära des Rallyesports

Die Gruppe B (1982 – 1986) war die spektakulärste und gefährlichste Ära der Rallye-Weltmeisterschaft, geprägt von bis zu 600 PS starken, leichtgewichtigen Gruppe-B-Monstern. Legendäre Modelle wie der Lancia Rally 037 dominierten und wurden zu Publikumslieblingen. Diese Schreibgeräte-Edition wurde mit ihren zahlreichen Details kreiert, um diese wilde Ära des Rallyesports zu würdigen.

Limitierte Edition von nur 100 Exemplaren
Handgefertigt in der Neapolitanischen Manufaktur DELTA
und exklusiv erhältlich bei tinte-im-blut.de

SC. LUCHT

PBS-Sales & Trademarketing
Kasteler Straße 3 · 65203 Wiesbaden
info@tinte-im-blut.de
www.tinte-im-blut.de

DELTA
I T A L Y 1982
Artigiani della Scrittura

Benzin im Blut
Tinte im Blut

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



Zwischen Chrom und Barock

Der American Dream im Schlossgarten

Es fühlt sich an wie eine historische Fahrt auf der Route 66: Chrom glänzt in der Sonne, ein V8 brabbelnd im Leerlauf und automobile Legenden aus längst vergangenen Jahrzehnten ziehen die Blicke auf sich. Doch die Reise führt diesmal nicht durch Arizona oder Kalifornien, sondern mitten hinein in den barocken Schlossgarten von Schwetzingen. Willkommen beim 14th US-Classic Car Concours – dort, wo amerikanische Automobilgeschichte wieder lebendig wird.

Hier stehen sie, die „True Americans“: original erhaltene oder liebevoll restaurierte US-Fahrzeuge, von denen jedes seine eigene Geschichte erzählt. Eine legendäre Chevrolet Corvette C1 trifft auf einen eleganten Ford Thunderbird, ein luxuriöser Cadillac Eldorado auf einen repräsentativen Lincoln Premiere. Daneben erinnern Chevrolet Bel Air, Plymouth Belvedere, Ford Mustang, Chevrolet Camaro RS/SS und der seltene Studebaker Hawk GT an ganz unterschiedliche Kapitel amerikanischer Automobilgeschichte. Selbst eine Dodge Viper führt die Reise bis in die 1990er-Jahre. So verschieden die Fahrzeuge sind, eines verbindet sie: ihre Authentizität.

Während der Schlossgarten die außergewöhnliche Kulisse bildet, nimmt eine internationale Fachjury jedes Fahrzeug genau unter die Lupe. Authentizität, Patina, Restaurierungsqualität und periodengerechte Details entscheiden darüber, welche Klassiker am Ende die begehrten Auszeichnungen erhalten.

2026 begleitet den Concours zudem ein besonderes Jubiläum: 100 Jahre Route 66 – jene legendäre „Mother Road“, die wie kaum eine andere Straße für Freiheit und amerikanische Fahrkultur steht.

Und weil zum American Way of Life mehr gehört als Chrom und V8-Sound, sorgen US-Streetfood, Mode, Accessoires und ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm für das passende Lebensgefühl.

So wird der Spaziergang durch den Schlossgarten selbst zu einer kleinen Reise durch die Jahrzehnte – vorbei an amerikanischen Klassikern, ihren Geschichten und einem Lebensgefühl, das bis heute fasziniert. Welcome to the 14th US-Classic Car Concours – welcome to true American style!

Text: Johannes Hübner, Fotos: Georg Kludsky



100 Jahre Route 66

Auf den Spuren amerikanischer Automobilgeschichte

Es gibt Straßen – und es gibt Legenden. Die Route 66 gehört zweifellos zur zweiten Kategorie. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1926 steht sie für Freiheit, Fernweh und die Begeisterung für das Automobil. Kaum eine andere Straße ist so eng mit der Geschichte amerikanischer Fahrzeuge verbunden wie die legendäre „Mother Road“. Über Jahrzehnte war sie die wichtigste Verbindung zwischen dem Mittleren Westen und der Pazifikküste. Millionen Menschen bereisten sie – auf dem Weg in ein neues Leben, in den Urlaub oder einfach, um Amerika zu entdecken. Mit ihnen rollten unzählige Chevrolet, Ford, Cadillac, Buick, Chrysler und viele weitere US-Klassiker über den Asphalt. Die Route 66 wurde damit zur Bühne einer einzigartigen Automobilkultur. Noch heute übt sie eine besondere Anziehungskraft auf Oldtimerfreunde aus. Eine Fahrt entlang historischer Tankstellen, Diners, Motels und kleiner Orte vermittelt ein Lebensgefühl, das bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat. Wer die Route 66 bereist, erlebt nicht nur eine Straße, sondern ein Stück lebendige Geschichte.

Dieses Lebensgefühl steht auch im Mittelpunkt des US-Classic Car Concours. Die ausgestellten amerikanischen Klassiker stammen aus jener Zeit, in der die Route 66 ihre größte Bedeutung hatte. Vom eleganten Cabriolet über imposante Straßenkreuzer bis hin zu stilvollen Limousinen spiegeln sie die Vielfalt und den unverwechselbaren Charakter amerikanischer Automobilgeschichte wider. Einige der Fahrzeuge haben die legendäre Route sogar selbst bereits befahren und erzählen damit ihre ganz eigene Geschichte. Passend zum Jubiläum feiert auch der Elvis-will-never-die-Club sein 25-jähriges Bestehen. Erst vor wenigen Wochen kehrten mehrere Clubmitglieder von einer Reise auf der Route 66 zurück. Mit originalen Erinnerungsstücken, Fotografien und persönlichen Erlebnissen geben sie den Besuchern einen authentischen Einblick in das Leben entlang der berühmtesten Straße Amerikas und zeigen, dass der Mythos der Route 66 bis heute lebendig ist.

Wenn historische US-Fahrzeuge, persönliche Reise Geschichten und amerikanischer Lifestyle aufeinandertreffen, wird deutlich, warum die Route 66 auch nach 100 Jahren nichts von ihrer Faszination verloren hat. Sie bleibt ein Symbol für Freiheit, automobile Leidenschaft und den American Way of Life.

Text: Wolfgang Gauf, Fotos: Adobe Stock





Sieger mit 90 – die Geschichte des BMW 328

Es gibt Automobile, die schnell waren. Andere waren schön. Und ganz wenige waren beides zugleich. Der legendäre BMW 328 gehörte zu dieser seltenen Spezies: ein Sportwagen, der nicht nur Rennen gewann, sondern eine ganze Marke definierte. Ohne ihn wäre BMW vermutlich nie zum Inbegriff für sportliches Fahren geworden.

Als der offene Zweisitzer 1936 erstmals auf die Straße rollte, wirkte er wie ein Versprechen auf Geschwindigkeit. Lange Motorhaube, niedrige Silhouette, abgesenkte Türen, geschwungene Kotflügel – alles an ihm schien in Bewegung zu sein, selbst im Stand. Doch hinter der eleganten Form steckte eine technische Revolution.

Mitte der 1930er-Jahre war BMW noch kein etablierter Sportwagenhersteller. BMW baute Motorräder in Berlin, Flugmotoren in München und in Eisenach Automobile. Doch die ehrgeizigen Ingenieure wollten den ersten Seriensportwagen bauen. Beim Eifelrennen im Juni 1936 auf dem Nürburgring gewann Motorrad-Weltmeister und Werksfahrer Ernst Henne gegen stärkere Konkurrenz auf Anhieb seine Klasse – die Motorsportwelt horchte auf.

Leicht, clever und schnell

Der BMW 328 war kein brachialer Kraftprotz. Seine Stärke lag im intelligenten Zusammenspiel von Gewicht, Aerodynamik, Balance und Motorentechnik. Unter der langen Haube arbeitete ein Reihensechszylinder mit knapp zwei Litern Hubraum. Die Basis stammte vom 1,9-Liter Typ 319, doch BMW entwickelte für die 1971 ccm-Maschine einen raffinierten Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennräumen und hängenden Ventilen, damals hochmodern. Serienmäßig 80 PS standen nur 830 Kilogramm Gewicht gegenüber, die Spitze lag bei etwa 150 km/h – 1936 war das genug, um schneller als viele deutlich größere Wagen zu sein. Der BMW 328 ist leicht, hat einen stabilen Rohrrahmen und ein exzellentes Fahrwerk mit Zentralverschluss-Rädern. Er fährt außergewöhnlich präzise, drehmomentstark und gutmütig. Unzählige Privatfahrer erzielten mit den 464 gebauten BMW 328 bis 1941 mehr als 350 Rennsiege – damit ist der BMW 328 bis heute der erfolgreichste Seriensportwagen der Welt. 1940 trat BMW mit gleich vier verschiedenen Karosserievarianten bei der legendären Mille Miglia, dem härtesten Straßenrennen Europas, an. Neben einem Werks-Coupé waren dies ein aerodynamisch optimiertes „Touring Coupé“, ein Werks-Spider und eine Touring-MM-Barchetta. Die Karosserie bestand aus leichtem Aluminium und das Fahrwerk war für hohe Geschwindigkeiten auf italienischen Landstraßen ausgelegt. Das Duo Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer gewann mit dem MM-Roadster seine Klasse und erzielte einen sensationellen Gesamtschnitt von fast 167 km/h – auf öffentlichen Straßen wohl-gemerkt. Der Erfolg machte BMW endgültig international bekannt.

Der BMW 328 zog außergewöhnliche Fahrer an, die mit dünnen Handschuhen und ohne Sicherheitsgurte über ungesicherte Rennstrecken und Landstraßen jagten. Neben Ernst Henne, einem der ersten Stars des BMW-Rennteam, waren dies Huschke



BMW 328 Roadster (1937 - 1940)



BMW 328 Zinser Coupé (1942)



BMW 328 Großer Werkmeister (1952)



BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé (1939) aus der Werksammlung des Herstellers.



BMW 328 Roadster beim Eifelrennen am 14. Juni 1936 vor der Serienproduktion.



Zeitlose Schönheit auf vier Rädern: der BMW 328 Mille Miglia Roadster von 1939.



Seit dem ersten Oldtimer-Grand-Prix am Start: Ulrich Sauer und sein 328 Roadster.



BMW 328 Stromlinien Coupé (1937)



BMW 328 Spider Vignale (1939)



BMW 328 Zinser Coupé (1942)

von Hanstein, charismatischer Gentleman-Racer und später Motorsportchef bei Porsche, Adlige wie Alex von Falkenhausen, Richard von Frankenberg, oder Walter Bäumer, ein talentierter Langstreckenpilot und Rudolf Schleicher – Entwickler und Rennfahrer zugleich. Damals waren Rennfahrer oft gleichzeitig Testfahrer, Mechaniker und Entwicklungshelfer. Der BMW 328 wurde daher ständig verbessert und diente später teilweise als Basis für neue Rennwagen wie den AFM, den Veritas von Ernst Loof, viele Monoposti und Lizenznehmer wie Frazer-Nash oder Bristol in England.

Nach dem Krieg wurde der BMW 328 zunächst zum ersten Rennsportwagen. Viele Fahrzeuge überlebten erstaunlicherweise die Wirren der Zeit, oft versteckt in Garagen oder Werkstätten und vorteilhaft waren die Gemeinsamkeiten mit dem BMW 326 und 327, als Basis für weitere Rennmotoren.

Zu den bekanntesten Besitzern und Liebhabern gehörten Ralph Lauren, dessen Sammlung einige der bedeutendsten Sportwagen der Welt umfasst und Jay Leno, berühmt für seine historischen Automobile. Auch Dieter Quester und andere europäische Adelsfamilien und Privatrennfahrer, die den 328 noch jahrzehntelang bei historischen Rallyes einsetzten, wie Ulrich Sauer aus Iserlohn, der mit seinem 328 schon 53 Mal beim Oldtimer-Grand-Prix teilgenommen hat.

Der BMW 328 war weit mehr als ein erfolgreicher Rennwagen. Er wurde zum genetischen Ursprung aller späteren sportlichen BMW, die kompakte Bauweise, seidiger Sechszylinder, geringes Gewicht, präzises Handling und extreme Zuverlässigkeit auszeichnen. Die Verbindung von Alltag und Motorsport bis zu modernen M-Modellen begann mit dem 328. Er macht Handling und Geschwindigkeit fühlbar, im leichten Roadster mit sonorem Sechszylinder mag der BMW-Slogan „Fahren und Erleben“ entstanden sein – es siegen Sportlichkeit und Eleganz.

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

DIE KLASSIK WELTMESSE



24.-27. SEPTEMBER 2026 MESSE DORTMUND

36.

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

MESSE
DORTMUND

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

FIVA
FEDERATION INTERNATIONALE
VARIABLES AUTOMOBILES

ADAC

DELUET
DELIVERY SERVICE

www.siha.de

TICKET

www.technoclassica-tickets.de





Perfektion im 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 und lassen Sie sich von Objektivspezialisten beraten und informieren Sie sich über die breite Produktpalette an hochwertigen Objektiven. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der 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 in das Konzept der Classic-Gala Schwetzingen integriert wird. Für die zahlreichen Besucher und Fotografen ist das 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 22. Classic-Gala Schwetzingen vom 28. August bis 30. August 2026 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

...das Leben geht anders weiter

Wir Menschen müssen hinnehmen, dass unser Dasein endlich ist. Aber wir leben so, als habe diese Weisheit für uns keine Gültigkeit. Oder müssen wir vielleicht so leben, um mit Verlusten und Veränderungen in unserem Leben überhaupt umgehen zu können?

Wir trösten uns mit dem Satz, dass das Leben weitergeht, weitergehen muss – für jeden auf seine Weise. Aber wir werden uns der Ungnädigkeit dieser Tatsache schmerzlich bewusst, wenn wir einen langjährigen Weggefährten verlieren.

Das ist uns geschehen: im März 2026 haben wir unseren langjährigen Kurator Hans Hedtke verloren, der seit 2007 nicht nur Motor, sondern einzigartiger Botschafter des Internationalen Concours d'Elegance Classic-Gala Schwetzingen gewesen ist. Und gerade weil wir bis in die letzten Stunden miteinander gesprochen haben, ist es uns beiden deutlich geworden: das Leben geht eben nicht einfach so weiter! Mit beeindruckender Übersicht regelte Hans Hedtke das, was man regeln muss, wenn das Lebensende naht. Er sprach mit Freunden, gab immer wieder vorbereitende Hinweise im Bezug auf Schwetzingen und dankte vielen Menschen für die gemeinsame Zeit – und er hat in aller Fürsorge für seine Frau und die Familie von seinem vielfältig geprägten Leben Abschied genommen.

Hans Hedtke ging es in seiner Aufgabe als Kurator vor allem auch darum, das besondere Flair von Classic-Gala Schwetzingen deutlich werden zu lassen. Er hat deshalb eine Medaille gestiftet, die ausgewählten Menschen verliehen werden soll, die sich um Classic-Gala Schwetzingen besonders verdient gemacht haben – sie wird 2026 erstmals vergeben. Sie wird uns in großer Dankbarkeit immer an die Persönlichkeit Hans Hedtke erinnern, auch wenn das Leben ohne ihn anders weitergeht.

In großer Dankbarkeit
Johannes Hübner und Wolfgang Gauf sowie das gesamte Team der Classic-Gala Schwetzingen



Hans Hedtke





13... bringt Glück!

Zumindest hier: Besuchen Sie die Kunstaussstellung der Classic Gala! Kunst macht glücklich!

Die 13 ist meine Glückszahl, meine Lieblingszahl und so bin ich als Kurator der Kunstschau anlässlich der Classic Gala glücklich, Ihnen 13 Gründe zu nennen, diese Ausstellung zu besuchen. Die „Wiederholungstäter“ unter Ihnen, liebes Publikum, wissen es längst. Und denen, die zum ersten Mal dabei sind, sei es hier gesagt: Die Classic Gala ist nicht nur Austragungsort eines der schönsten Concours d' Elegance Events der Welt, sondern bietet auch die Bühne für eine „einzigARTige“ Ausstellung von Kunst, die sich dem Automobil widmet. Nirgends sonst können Sie sich derART verzaubern lassen von Arbeiten, die sich Ihrer großen Passion in solch vielfältigen Facetten widmen. Wieder im Südflügel des Schlosses beheimatet, zeigt die Schau in diesem Jahr Exponate von 13 nationalen und internationalen Künstlern, deren Liebe zum Automobil in unterschiedlichsten Positionen und Disziplinen nachzuspüren ist.

Hochkarätig besetzt, zeigen wir die unterschiedlichsten Positionen, von realistisch bis abstrahiert, von monochrom bis farbenfroh, von „Ausschnitt“ zu „Totale“. Erleben Sie Malerei, Fotografie, Skulpturen, Modellbau (klein und ganz groß), Glaskunst und Mischtechniken. Entdecken Sie die Sichtweisen der einzelnen Künstler und die Techniken, mit denen Kunstwerke entstehen, die dem -vornehmlich klassischen-Automobil huldigen. Freuen Sie sich mit mir auf den (fast schon) Hyperrealismus von Mauricio Franco Luque', auf die „Traumgaragen“ von Rudi Gunkel, Eisenskulpturen aus der Schmiedehand von Eckhard Schembs, auf Malerei und Glasarbeiten von Jennifer Gilhaus, entdecken Sie die faszinierenden Skizzierarbeiten von Hendrik Schmeer, die abstrakten Bilder und

Fotografien von Roger Graff, die aus Requisiten entstehenden Vintage-Leuchten von Jo Nasgowitz, der auch die Fotoarbeiten seiner Lebensgefährtin Sabine Diebold zeigt. Timon Stork ist wieder dabei mit seinen farbenprächtigen Szenerien, Ole Koch (der auch wieder den Pokal „Best Of Show“ gestaltet und gefertigt hat), zeigt seine von Hand gedengelten Automobilmodelle im Großmaßstab. Sein Sohn, der mit nur 13 Jahren (Sie wissen ja, 13 ist meine Glückszahl) unser jüngster und erstaunlichster Künstler ist, zeigt Zeichnungen und seine unfassbar anmutigen „Pappkisten“-Vespa's. Ganz neu dabei sind in diesem Jahr Dominik Lommer, der Ihnen seine kollagenartig gestalteten „Racing Legends“ vorstellt und Ferenz Olivier, der mit seinen Fresco-ARTigen Großformaten überrascht. Ex-Automobildesigner Bernd Michalak zeigt seine Fotoarbeiten und Automodelle, die mit seiner meisterlichen Hand gefertigt werden. Und auch ich, Curd Achim Reich, darf Ihnen erklären, was „Storytelling in Art“ für Sie bedeuten kann und warum ich behaupte: „Ich male keine Autos“.

Am Samstag, dem 29. Und am Sonntag, dem 30. August, jeweils um 11.00 Uhr, freue ich mich, Sie zu einer Führung durch die Ausstellung einzuladen, zu deren Opening uns der bekannte Tenor Thomas Kiessling einstimmen wird. Ich verspreche es Ihnen: Das wird großARTig! Ich freue mich, Sie persönlich zu begrüßen!

Alle Künstler sind anwesend und freuen sich über Ihren Besuch, Ihre Fragen und arbeiten gerne auch in Ihrem Auftrag! In diesem Sinne... 13 Mal ein herzliches Willkommen!

Keep your wheels spinning,
Ihr C.A.R. Curd Achim Reich
Künstler und Kurator der Kunstaussstellung

DER NEUE OPEL ASTRA

SO GEHT MADE IN GERMANY

OPEL ASTRA SPORTS TOURER

AB **199 €/Monat**

ZZGL. 5.500 € Sonderzahlung¹



Kombinierte Werte für den Astra Sports Tourer Electric gem. WLTP: Energieverbrauch: 15,3-15,5 l/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Leasingsonderzahlung 5.500,00 €; Laufzeit (Monate)/ Anzahl der Raten: 36; Laufleistung 10.000 km/ Jahr; Fahrzeugpreis 38.390,00 €.

¹ Ein unverbindliches Privatkunden-Kilometerleasingangebot (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstr. 10, 63263 Neu-Isenburg für **Opel Astra Electric Edition, Elektromotor 115 kW (156 PS)** mit Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung. Alle Preisangaben inkl. Ust. Abrechnung nach Vertragsende: Abgerechnet werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden. Überführungskosten nicht im Leasingangebot enthalten und separat an den ausliefernden teilnehmenden Opel Partner zu zahlen. Angebot gültig bis 30.09.2026. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern. Beispieldarstellung der Baureihe. Ausstattungsmerkmale ggf. nicht Bestandteil des Angebots.

Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeuges gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details unter www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung. Die Leasingsonderzahlung kann durch die staatliche Förderung ganz oder teilweise übernommen werden. Die Förderung ist nicht Bestandteil des Leasingvertrags.



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 Rheinhessen



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.



Fahrzeugkatalog Classic-Gala 2026



AC 18/95 March Tourer,
GB 1937

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

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



Adler Primus Limousine,
D 1932

Die vielseitige Frankfurter Firma von Fritz Kleyer baute fortschrittliche Automobile. Der ab 1932 gebaute Primus sollte der Beste sein unter den Opel, Mercedes, Wanderer. Er hatte schon hydraulische Bremsen und eine Stahlkarosserie.

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 Trumpf AV Sport 2-Liter,
D 1933

Im dritten Reich gab es viele Motorsportveranstaltungen, für die alle Hersteller Sportwagen bauten. Der Adler hat einen Rohrrahmen, Alu-Karosserie, Frontantrieb, aber Lenkradschaltung. Er startete mit dem BMW 328 im Eifelrennen 1936.

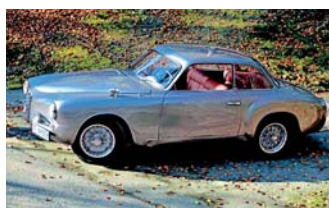
4-Zyl. mit 1910 ccm, 78 PS bei 4500/min, 4-Gang, 685 kg, 160 km/h, letztes von zwei Exemplaren.



Adler 2-Liter Cabrio-Limousine,
D 1938

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

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



**ALFA Romeo 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



Abarth 1000 TC CorsaGr. 5
I 1967

Die ersten Abarth auf Basis FIAT 600 gab es ab 1960, hier ein seltener Gruppe 5 mit OHV-Motor, Kühler vorn, breiten Reifen, Spoilerhaube etc. Gewann 1967 mit Willi Kauhsen die Division 1 der ETCC.

R-4-Zyl.-DOHC im Heck, 965 ccm, 85 PS bei 8000/min, 5-Gang, 583 kg, 188 km/h, 50 Exemplare.



**Adler Primus
Kombinations-Limousine,** D 1932

Der Primus 1,5 A war die technisch einfachere Variante des frontgetriebenen Favorit mit Starrachsen, Hinterradantrieb und kürzerem Radstand. Dieser AmbiBudd-Kombi entstand als Bäckerei-Einzelstück.

R-4-Zyl. 4-Takt, 1504 ccm, 32 PS bei 3500/min, 4-Gang, 970 kg, 85 km/h, 1932-1936: 6.713 Stück



Adler Trumpf Junior Sport,
D 1935

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 RM Torpedo,
I 1924

Die R-Typ erschien 1922 und hatte als RM den 4-Zylinder, als RL den 3-Liter-6-Zylinder-Motor. RL und RM wurden 1927 vom 6C 1500 abgelöst. Dieser war bis 1980 Zugwagen eines Bauern.

R-4-Zyl. OHC, 1996 ccm, 45 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1420 kg, 115 km/h, 233 Stück bis 1926



ALFA Romeo 2000 Berlina,
I 1959

Vor dem Lancia Flaminia war die ALFA Berlina der größte Oberklasse-Wagen Italiens, wegen der Luxussteuer mit nur zwei Litern Hubraum, später auch als 2600. Er hat modische Heckflossen.

4-Zyl.-DOHC, 1970 ccm, 122 PS bei 5300/min, 4-Gang, 1340 kg, 160 km/h, ca. 2.893 Stück bis 1961



ALFA Romeo Giulietta SS,
I 1961

Die Giulietta Sprint Speciale hatte die raketenartige Karosserie von Bertone. Rolf Stommelen fuhr ihn zu Beginn seiner Karriere. Dieser hat jetzt den Motor des 1750.

4-Zyl.-DOHC, 1298 ccm, 100 PS bei 6500/min, 4-Gang, 800 kg, 195 km/h, 1366 Stück bis 1965



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

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

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



ALFA Romeo Montreal Coupé,
I 1979

Bertone schuf für die Weltausstellung 1967 in Montreal das Alfa-Mittelmotor-Coupé, zunächst mit 1.6-er-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 Stk. von 1970-1977



ALFA Romeo RZ Zagato Roadster,
I 1993

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

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



**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 1750 Berlina,
I 1969

Mit der Traditionsbezeichnung 1750 war ab 1967 die ALFA Berlina mit schlichter Bertone-Karosserie die obere Mittelklasse der Italiener, schnell auch ein Wagen der politischen Elite.

4-Zyl.-DOHC, 1767 ccm, 112 PS bei 5000/min, 5-Gang, 1130 kg, 180 km/h, 101.879 Stück bis 1972



ALFA Romeo SZ Zagato,
I 1990

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

V-6-Motor vorn quer, 2959 ccm, 210 PS bei 6200/min, 5-Gang, 1260 kg, 205 km/h, 1.036 Stück



ALFA Romeo 4C Coupé,
I 2014

Mit dem kleineren Bruder des 8C wollte ALFA Interessenten für Lotus, Porsche Cayman, Lotus oder Artega gewinnen. Die Carbon-Karosserie gab es auch als Spider mit abnehmbarem Dach.

R-4-Zyl. DOHC, 1750 ccm, 240 PS bei 6000/min, 6-Gang, 900 kg, 258 km/h, 17.900 Stück



HODT Korrosionsschutz
04072904030
www.fluidfilm.de

DAUERAKTIVER KORROSIONSSCHUTZ AUF LANOLINBASIS

- Pflegen
- Rostlösen
- Schmieren
- Schützen

**STOPS
RUST!**





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.



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.



Amilcar CGS Torpedo, F 1926

Der Amilcar wurde ohne Kotflügel und Lampen in die Schweiz importiert, noch 1932 als Dritter der 1100er beim GP von Bremgarten gefahren und erst Mitte der 1930er für die Straße umgerüstet.

R-4-Zyl. OHV, 1047ccm, 44 PS bei 4500/min, 4-Gang, 450 kg, 120 km/h, ca. 60 Stück bis 1928



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 DB 2 Mk1 Vantage, GB 1950

Der DB2 ist das erste Coupé seit dem Einstieg des Industriellen David Brown. Seine Alu-Karosserie baute Tickford. Es gab nur wenige Vantage, aber auch ein Drophead-Convertible.

R-6-OHC, 2580 ccm, 123 PS bei 5000/min, 4-Gg. OD, 1110 kg, 195 km/h, 361 Stück plus 3 Vantage



Aston Martin DB 12 Goldfinger Edition, GB 2025

Der DB12 wurde zum 60. Goldfinger-Jubiläum 60 Mal gebaut. Dieser wurde zum 95. Geburtstag von Sean Connery zugelassen. Er spiegelt das Design des DB 5 und hat den V-8 des Mercedes AMG.

V-8-DOHC, 3982 ccm, 680 PS bei 6000/min, Automatic, 1895 kg, 325 km/h, genau 60 Exemplare



Alvis Graber TD 21 Coupé, GB/CH 1959

ALVIS steht für AL, Aluminium und Vis, lateinisch die Kraft, also leichte, starke Autos. Dieser ist der Prototyp der Zusammenarbeit zwischen Graber CH und Park Ward GB.

R-6-SV, 2993 ccm, 115 PS bei 4500/min, 3-Gang Automatik, 1425 kg, 130 km/h, 1070 Stück



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 Saloon Burlington, GB 1927

Der Burlington Saloon basiert auf dem 18 HP, mit dem Armstrong die gehobene Mittelklasse versorgte. Dieser kommt aus Lubin in Polen mit dem Präsidenten des dortigen Oldtimerclubs.

R-6-SV, 2500 ccm, 65 PS bei 3200/min, 4-Gang, 1235 kg, 70 km/h, ca. 1200 Stück bis 1931



Aston Martin Mk II LC open Tourer, GB 1950

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 4 Volante, GB 1962

Volante ist sowohl das Windspiel, als auch auf italienisch das Lenkrad 0150 den Wind im Griff hatte man mit dem Aston-Alu-Cabrio von Touring, damals stärkster Roadster. Er ist frame-off restauriert.

R-6-DOHC, 3670 ccm, 243 PS bei 5500/min, 4-Gg. OD, 1456 kg, 225 km/h, 11 Stk., Emil Frey-Classics



Austin 7 Speedy, GB 1935

Der Austin 7 war ein robuster Kleinwagen, in Lizenz auch bei Rosengart und Dixi gebaut. Er war ein beliebter Sportwagen, es gab eine eigene Speedy-Serie, von der dieser Wagen der einzige in Deutschland ist.

R-4 SV mit 745 ccm, 25 PS bei 4500/min, 4-Gang, 490 kg, 120 km/h, ca. 35 Exemplare bis 1937



Austin A 40 Sports Convertible, GB 1951

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

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



Austin-Healey 3000 Mk III, GB 1965

Nach dem großen Erfolg des Austin-Healey 100 kam nach der 3-Liter-Klasse im Motorsport auch der 3-Liter Austin Healey, dessen Motor weit hinter der Vorderachse für gutes Handling sorgt. Als Mk III mit Seitenfenstern.

R-6 OHV mit 2912 ccm, 150 PS bei 5250/min, 4-Gang OD, 1440 kg, 190 km/h, 16.321 Stk. von 1963 - 68



Bentley Park Ward Sports Saloon, GB 1935

Der in Derby gebaute 3,5-Litre wurde mit vielen Sonderkarosserien angeboten, hier der Park Ward Sports Saloon, ein „silent sports-car“ in Perfektion.

R-6-Zyl. OHV, 3699 ccm, 115 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1700 kg, 145 km/h, ca. 100 Park Ward Saloon



Austin-Healey Sprite Mk1, GB 1958

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

R-4 SV mit 948 ccm, 44 PS bei 5300/min, 4-Gang, 650 kg, 133 km/h, 48.987 Stück von 1958 - 1961



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 Mk6 Blue Train-Style Coupé, GB 1950

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

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

GROSSE RALLYE-LEGENDEN

Dauerausstellung

Ab Dezember 2026
Speyer

FÜR
FANS VON
FANS



Informiere dich jetzt: technik-museum.de



Technik Museum
Sinsheim Speyer



Bentley Mk VI Coupé
James Young, GB 1951

James Young war mit Mulliner und Hooper eine der renommiertesten britischen Karosseriebauer und baute dieses 2-door-Coupé auf verkürztem Chassis.

R-6-Zyl. OHV, 4566 ccm, 140 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1800 kg, 140 km/h, 15 Stück von 1946 - 1952



Bentley Continental III Convertible, GB 1990

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

V-8 OHC, 6750 ccm, 250 PS bei 4000/min, 4-Gang, Auto, 2320 kg, 210 km/h, 289 Stück bis 1994



BMW 328 Roadster, D 1936

Mit dem Sieg des Motorrad-Weltmeisters Ernst Henne beim Eifelrennen 1936 begann die bis heute unerreichte Erfolgsserie des BMW 328, denn mit den 447 gebauten Roadstern wurden bis Ende 1939 mehr als 300 Siege errungen.

R-6 OHV mit 1971 ccm, 80 PS bei 4400/min, 4-Gang, 830 kg, 160 km/h, 447 Stück bis 1940



BMW 328 Coupé Müller Zinser, D 1937

Dieses Coupé auf Basis BMW 328 baute der Karossier Müller aus Freiburg für den Holzhändler Zinser, der damit noch 1947 Rennen fuhr und das Coupé auch für seine Hochzeitsreise nutzte.

R-6 OHV mit 1971 ccm, 80 PS bei 5100/min, 4-Gang, 820 kg, 160 km/h, eines von 447 Stück



BMW 328 F2 „Großer Werkmeister“, D 1949

Direkt nach dem Krieg verwendete man mangels Sportmotoren für Rennen gern weiter den BMW 328, etwa bei AFM, Veritas und auch bei Werkmeister, hier ein Einzelstück mit Alu-Stromlinienkarosserie.

6-Zylinder, 1996ccm, 135 PS bei 6500/min, 4-Gang, 770 kg, ca. 225 km/h, 1 Exemplar



BMW 1700 GT Frua Cabriolet, D 1968

Als BMW 1968 den Weiterbau des Glas 1700 GT stoppte, gab es kein Cabriolet mehr. Phänomenal, wie Hans Glas in seiner Landmaschinenfabrik aus dem Goggo echte Traumwagen entwickelte.

R-4-Zyl, OHC, 1700 ccm, 100 PS bei 6000/min, 4-Gang, 980 kg, 185 km/h, 363 Stück



Bentley Mk VI DH Coupé Mulliner, GB 1952

Mulliner baute nur diesen Mk VI als Cabrio, extra für den Chef von Triumph, Sir John Black. Das vollständig dokumentierte Auto wurde in 1.200 Std. restauriert.

R-6-Zyl. OHV, 4566 ccm, 135 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1850 kg, 160 km/h, Einzelst. von 4946 in Serie



BMW 315/1 Sport, D 1934

Der 315 folgte dem bis 1934 gebauten ersten 6-Zylinder Typ 303 und wurde auch als leichter Roadster für die allfälligen Wettbewerbe gebaut. Mit dem 315/1 beginnt die BMW-Motorsport-Geschichte.

R-6 OHV mit 1479 ccm, 39 PS bei 4300/min, 4-Gang, 770 kg, 120 km/h, 242 Stück bis 1937



BMW 328 Cabriolet, D 1937

Manche Kunden wollten den Rennsport-BMW 328 mit einer alltagstauglichen Karosserie, die hier von Autenrieth in Darmstadt ist. Ab Frontscheibe sind Türen, Kotflügel und Heck anders, das Verdeck ist gefüttert - es entstanden 6 Stück.

R-6 OHV mit 1971 ccm, 80 PS bei 4400/min, 4-Gang, 900 kg, 140 km/h, 447 St. bis 1940



BMW 327/28 Cabriolet, D 1938

Mit dem 3-Vergaser-Motor des 328 leistete der 327/28 nun 80 statt 55 PS. Dieser war bei Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2002, Classic Days Schloss Dyck in 2019, Oldtimer-Meeting Baden-Baden. Expertenrestaurierung.

R-6-Zyl. OHV, 1971ccm, 80 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1100 kg, ca. 140 km/h, 5000 Stk. aller 326 Cab.



BMW 503 Coupé, D 1956

Der adlige Designer Albrecht Graf Goertz entwarf nur wenige Automobile, doch die hatten, wie der BMW 507 oder dieses 503 Coupé, Weltklasse – beide auf dem Chassis des BMW 502 mit dem V-8-Motor.

V-8 OHV mit 3200 ccm, 140 PS bei 4400/min, 4-Gang, 1500 kg, 190 km/h, 273 St. bis 1961



BMW 320/6 Baur TC, D 1978

In der Zeit der Überrollbügel baute Baur in Stuttgart das so genannte TopCabrio, TC, hier auf Basis des BMW E21 mit dem 6-Zyl.-Motor. In dieser Art entstand auch der Opel Aero-Kadett TC.

R-6 OHC mit 2000 ccm, 122 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1115 kg, 181 km/h, ca. 4600 Stück insgesamt



Bristol 401 Saloon, GB 1951

Frazer Nash und die Flugzeugfirma Bristol verwendeten den Vorkriegs-BMW 6-Zylinder in England. Bristol baute ab 1949 den aerodynamischen 401 im Wettbewerb zu Alvis, BMW den 501.

R-6-Zyl. OHV, 1957ccm, 90 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1270 kg, ca. 160 km/h, 611 Stk. von 1949 - 53



Bugatti 38 Faux Cabriolet Figoni, F 1926

Eine der ersten Karosserien von Figoni in Paris, kompaktes Coupé, das in den 60er Jahren den Motor des 49 mit 3- statt 2-Litern bekam. Immer gefahren, Debut Bugatti-Festival 2025.

R-8-Zyl. DOHC mit 3257 ccm, 110 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1100 kg, 145 km/h, eins von 385 Stück



Bugatti Typ 57 S TT Competition, F 1936

Der Typ 57 war von 1933 bis '40 das Bugatti-Erfolgsmodell. Chassis 449 war ein TT-Competition, dessen Motor Nr. 340 aus dem 57 No. 335 zurück geholt wurde, um den TT wieder komplett zu machen.

R-8-Zyl. OHC, 3257ccm, 200 PS bei 5.500/min, 4-Gang, 1510 kg, 180 km/h, 630 Stück alle Typ 57



Cadillac DeVille Convertible, USA 1965

1965 führte Cadillac die übereinander angeordneten Scheinwerfer ein, die es vorher für die US-Version des Mercedes 220 S gab. Dieser Cadillac wirbt für den „Elvis will never die“-Club.

V-8-Zyl. OHV mit 7025 ccm, 345 PS bei 4600/min, Automatik, 2.215 kg, 190 km/h, 19.200 Exemplare



Brütisch Zwerg, D 1955

Der Rennfahrer und Konstrukteur Egon Brütisch 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 57 Cabriolet, F 1934

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

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



Buick DeLuxe Tourback Sedan, USA 1951

Diese Buick hatten noch den Reihenachtzylinder mit den halbkugigen Fireball-Brennräumen. Er hatte erstmals auf jeder Seite vor den Türen die drei port-holes als Auspuffattrappen.

R-8 m. 4313 ccm, 128 PS bei 3600/min, Dynaflow-Automatik, 1900 kg, 145 km/h, 2.880 Exemplare



Cadillac Eldorado Fleetwood Coupé, USA 1968

Mit diesem Modell schuf GM-Designer Bill Mitchell eine neue Cadillac-Linie mit Frontantrieb – ein Verkaufsschlager in USA, so attraktiv, dass Elvis Presley gleich mehrere davon kaufte.

V-8 mit 7700 ccm, 345 PS bei 4400/min, Automatik, 2145 kg, 190 km/h, 24.528 Exemplare

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



Cadillac 67 Fleetwood,
USA 1968

Die geglättete Form mit den Doppellampen kam 1962 und war die Basis für den Fleetwood bis 1965, als GM die Lampen übereinander anordnete – Vorbild für den späteren Mercedes 300 SEL 6.3.

V-8 m. 6384 ccm, 320 PS bei 4400/min, Automatik, 2100 kg, 190 km/h, 1.425 Exemplare



Chevrolet Bel Air Coupé,
USA 1957

Den 57er BelAir gab's auch mit kleinen 2-Farb-Akzenten, hier mit Continental-Kit, factory AC, powerbrakes and -steering originalgetreu restauriert – für viele „best of all tri-fives“. Liberty-cars.

V-8-Zyl, OHV, 4637 ccm, 220 PS bei 4800/min, Automatik, 1700 kg, 170 km/h, 168.000 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 V-8, dieser ist einer von 1.800 Stück, Frost Blue.

V-8 SV, 4637 ccm, 270 PS bei 6000/min, 4-Gang, 1350 kg, 210 km/h, 1.800 Stk. 1959



Chevrolet Impala Hardtop Coupé,
USA 1966

Der Impala ist das Spitzenmodell der full-size-Chevys, lieferbar in vier Karosserieformen. Das neue, glattflächige Design begeisterte. Dieser wird als rolling project mit Originalteilen weiter verbessert.

V-8-Zyl, OHV, 4700 ccm, 210 PS bei 3800/min, Automatik, 1680 kg, 180 km/h, 333.427 Stück in 1962



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. Matching numbers!

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



Chandler Sedan,
USA 1923

Chandler war sehr modern und stürmte mit seinem drehmomentstarken Motor sogar den Pikes Peak mit einer Roadster-Karosserie. Dieser hat schon in vielen Filmen der 20er Jahre mitgespielt.

R-6-Zyl. SV, m. 4545 ccm, 54 PS bei 2800/min, 3-Gang, 1600 kg, 95 km/h, 11.212 Stück, einziger in D



Chevrolet Fleetline Aerosedan,
USA 1948

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

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



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 Stk. aller Bel Air



Chevrolet Corvette my '60,
USA 1959

Der Designer Harley Earl erfand den Modellbau aus Knete und schuf so völlig neue Formen wie etwa die Panoramascheibe. „Das Glas folgt dem Zeichenstift“ sagte er. In diesem Tasco Turquoise und weiß gab es nur 383 Stück.

V-8 SV, 4637 ccm, 230 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1350 kg, 210 km/h, 1.800 Stk. in 1959, 10.261 Exemplare



Chevrolet Corvette C2 Convertible,
USA 1966

Die ab 1963 gebaute Corvette mit den Klappscheinwerfern hieß erstmals Sting Ray, heute auch C2 - Designer Bill Mitchell war Hochseangler und gab ihr die Wellenform des Stachelrochens.

V-8-Motor mit 5354 ccm, 350 PS bei 5300/min, 4-Gang, 1.440 kg, 220 km/h, ca. 17.762 Stück



Chrysler TC Maserati Convertible,
USA 1990

Die Spitzenversion des Chrysler TC erhielt von Touring die Bezeichnung Chrysler Maserati, obwohl ein Mitsubishi V-6 eingebaut wurde. Dafür gab es Design-Änderungen und eine absolute Voll-Ausstattung.

V-6-Zyl. OHC, 3000 ccm, 143 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1374 kg, 194 km/h, 7.300 Stk. von 1989 bis 92



Crosley Hotshot,
USA 1949

Für sein Baujahr war der Crosley sehr modern, seine Pontonkarosserie aus Blech hatte keine Türen und so nannte Crosley ihn auch Sports Roadster. Doch er war zu sehr Spaßauto und blieb deshalb selten.

R-4-Zyl. OHV, wassergek. mit 725 ccm, 28 PS bei 5400/min, 3-Gang, 350 kg, 120 km/h, einziger in Deutschland



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



Dino 246 GT Serie L,
I 1969

Dieser Dino 246 GT wurde 1970 nach Pretoria in Süd-Afrika ausgeliefert und war erst silbern, bevor er nach der Restaurierung im Originalfarbton azzurro metallizzato lackiert wurde.

V-6-Zyl. OHC, 2418 ccm, 195 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1080 kg, 235 km/h, 355 Stück der Serie L



Dino 246 GTS,
I 1973

Vom Dino 206 gab es keinen GTS, der kam erst drei Jahre nach dem 1969 erschienenen 2,4-Liter, folgte der Überrollbügel-Vorschrift und wurde dann kaum mehr als zwei Jahre bis Ende 1974 gebaut.

V-6-Zyl. OHC, 2418 ccm, 195 PS bei 7600/min, 5-Gang, 1080 kg, 235 km/h, 1.274 Stück Dino 246 GTS



Dino 308 GT4 Coupé Bertone,
I 1979

Dino 208- und 308 GT4 waren die letzten Modelle, die offiziell trotz des V-8-Motors nicht als Ferrari bezeichnet wurden. Erst der Nachfolger 308 GTB war wieder ein Ferrari.

V-8-Zyl. DOHC, 2926 ccm, 230 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1150 kg, 250 km/h, 2.838 Stück 1973 bis 1979



Dino 206 SP,
I 1966

Der Dino 206 SP im Pininfarina-Design glich dem größeren P4. Ferrari wollte damit in der 2-Liter-GT starten, Fiat sollte für die Stückzahlen sorgen. Da die FIA jedoch zwischen Front- und Mittelmotor unterschied, blieb der 206 SP ein Prototyp.

V-6-Zyl. DOHC, 1986 ccm, 280 PS bei 11.200/min, 5-Gang, 612 kg, 270 km/h, 18 Stk., ex. Werkswagen



Dino 246 GT Serie E,
I 1973

Der Dino 246 GT Serie E hat nur minimale optische Unterschiede zur vorherigen Serie. Die Türdeko mit der großen Typenbezeichnung gab es auf Wunsch ab Werk – der Importeur war Auto Becker in Düsseldorf.

V-6-Zyl. OHC, 2418 ccm, 195 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1080 kg, 235 km/h, 1.780 Stück der Serie E



Dino 208 GT4 Coupé Bertone,
I 1977

Die Baureihe Dino 208- und 308 GT4 ist die einzige, die als Ferrari-Serie bei Bertone gebaut wurde. Der 2-Liter 208 war für Länder mit hoher Luxussteuer über 2000 ccm, aber nicht so stark wie der 3-Liter.

V-8-Zyl. DOHC, 1991 ccm, 170 PS bei 7700/min, 5-Gang, 1300 kg, 220 km/h, 840 Stück 1975 bis 1980



FIAT Dino Spider 2000,
I 1966

Formal gesehen ist dieser FIAT Dino das perfekte Cabrio des Dino 206 GT und Pininfarina integrierte die Scheinwerfer elegant in den Kühlergrill, am Heck die Rundleuchten eines Dino-Steilheck-Prototyps.

V-6-Zyl. mit 1987 ccm, 160 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1120 kg, 184 km/h, 500 Stück erste Serie

ADAC Heidelberg Historic

Eine der größten und exklusivsten Oldtimer-Rallies in Deutschland

8. - 10. Juli 2027

Anmeldungen möglich ab 9. November 2026



FIAT Dino Spider 2000,
I 1966

Nur wenige FIAT Dino Spider 2000 haben das originale Hardtop mit dem Überrollbügel und der hinteren Panoramascheibe, auch entworfen bei Pininfarina. Dieser ist komplett original.

V-6-Zyl. mit 1972 ccm, 160 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1490 kg, 210 km/h, 1163 Stück Spider 2.0



FIAT Dino Coupé 2400,
I 1967

Das Coupé des FIAT Dino baute nach Entwurf von Giugiaro die Firma Bertone. Es war mit 2+2 Sitzen bewusst auf familientauglichkeit ausgelegt und wirkte wie ein moderner Ferrari 250 GTE.

V-6-Zyl. mit 2418 ccm, 180 PS bei 6600/min, 4-Gang, 1380 kg, 205 km/h, 2398 Stück des 2400



FIAT Dino Coupé 2000,
I 1968

Sowohl der Ferrari 330 P4, als auch der Dino standen Pate für die bullig-elegante Pininfarina-Linie des Spiders. FIAT ließ das Coupé beim Wettbewerber Bertone entwerfen - die Besten der Welt für Ferrari und FIAT.

V-6-Zyl. mit 1987 ccm, 160 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1120 kg, 210 km/h, 663 Stück zweite Serie



FIAT Dino Coupé 2400,
I 1971

Die Doppel-Scheinwerfer im Kühlergrill kamen um 1960 beim ALFA Sprint 2000, ab 1966 beim FIAT Dino Bertone-Coupé und Pininfarina-Spider, aber auch dem OSI 20m TS. Typisch für den Dino 2400 sind die Alufelgen.

V-6-Zyl. OHC, 2428 ccm, 180 PS bei 7200/min, 5-Gang, 1400 kg, 215 km/h, 2398 Stück des 2400



FIAT Dino Coupé 2000,
I 1967

Das Coupé des FIAT Dino nach Entwurf von Giugiaro sieht als 2+2-Sitzen auch dem familientauglichen Audi 100 Coupé S und dem OSI 20mTS ähnlich. Fahrwerk und Getriebe waren für Touring ausgelegt.

V-6-Zyl. mit 1987 ccm, 160 PS bei 7700/min, 4-Gang, 1280 kg, 210 km/h, 3670 Stück des 2000



FIAT Dino Spider LM,
I 1967

Der 2-Liter- FIAT Dino-Spider wurde 1968 von der Ecurie FIAT- Abarth France als Prototyp mit Nr. 46 in LeMans von Marcel Martin und Jean Mésange auf den 16. Gesamtrang gefahren - es blieb bei diesem Einsatz.

V-6-Zyl. mit 1987 ccm, 185 PS bei 5200/min, 4-Gang, 1020 kg, 184 km/h, Einzelstück von 500



FIAT Dino Coupé 2400,
I 1971

Die 2,4-Liter-Version wurde 1969 nur ganz unauffällig modernisiert, aber die Stückzahl sank trotzdem von 3670 auf 2398 Stück bis 1972 - die Ölkrise mag eine Rolle gespielt haben. Seit 44 Jahren beim Besitzer!

V-6-Zyl. OHC, 2428 ccm, 180 PS bei 7200/min, 5-Gang, 1400 kg, 215 km/h, 2.398 Stück des 2400



FIAT Dino Coupé 2400,
I 1971

Der Blick in den Motorraum des FIAT Dino 2400 Coupé zeigt, wie wenig Platz der Alu-V-6-Motor zwischen Domstrebe, Innenkotflügeln und Kühler einnimmt - 180 PS kompakt und schön auf italienisch: bella macchina!

V-6-Zyl. OHC, 2428 ccm, 180 PS bei 7200/min, 5-Gang, 1400 kg, 215 km/h, 2.398 Stück des 2400



FIAT Dino Spider 2400,
I 1972

400 ccm Hubraum mehr und 20 weitere PS gaben dem 2400er FIAT Dino mehr Drehmoment. Hinzu kamen minimale Design-Änderungen, die den muskulösen Charakter des Pininfarina-Spiders unterstützten.

V-6-Zyl. mit 2418 ccm, 180 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1120 kg, 184 km/h, 420 Stück erste 2400er



Dixi 3/15 PS Kasten,
D 1930

Der Dixi entstand in Lizenz des Austin 7 in Eisenach, BMW übernahm die Fabrik und machte daraus den 3/15, dann den AM4, der der erste BMW war. Der Kasten wurde ab 2024 selbst restauriert.

R-4 SV mit 743 ccm, 15 PS bei 3300/min, 4-Gang, 480 kg, 75 km/h, 84 Stück Eil-Lieferwagen



Dodge Polara HardTop,
USA 1969

Dieser Dodge ist als Super-Lite ein echter Musclicar mit dem Motor des Plymouth Roadrunner. Nur etwa 700 Polara wurden als L45 gebaut, in der Farbe light turquoise sogar nur 69 Stück.

V-8 OHV, 6300 ccm, 330 PS bei 5000/min, Automatic, 1800 kg, 220 km/h, ca. 14.037 Stück



Ferrari 308 GTSi,
I 1981

Nach dem 3-Liter-V8 im Bertone 308 GTB 4 kam ab 1975 wieder Pininfarina zum Zuge. Die anfängliche GfK-Karosserie wurde für den offenen GTS ohne Designänderung durch Stahl ersetzt. Magnum machte den 308 GTS zum Weltstar.

V-8 DOHC mittig, 2927 ccm, 214 PS bei 6600/min, 5-Gang, 1550 kg, 240 km/h, 1.743 Stück 1977 bis 80



Dixi DA1 Sport Ihle,
D 1928

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

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



DKW 1000 SP Coupé,
D 1964

Der 1000 SP mit der Linienführung des Ford Thunderbird von 1957 erschien zunächst als Coupé, dann als Roadster. In der 2. Serie wurden die Heckflossen abgerundet.

3-Zyl. 2-Takt, Frontantrieb, 981 ccm, 55 PS bei 4500/min, 4-Gang, 980 kg, 140 km/h, 5.004 Stück von 1957 - 65



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



Ferrari 328 GTS,
I 1987

1985 wurde aus dem 308 der 328 - auch als Coupé und Targa-Spider. Der GTB war in der Ferrari-Challenge erfolgreich, der Spider ein Fernsehstar. Der 328 ist der letzte V8, der unter der Ägide von Enzo Ferrari entstand. Unrestauriert!

V-8 DOHC mittig, 3185 ccm, 270 PS bei 7200/min, 5-Gang, 1237 kg, 263 km/h, 6.068 Stück 1985 bis 89

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.

uniquos
Volk&Schmitt GbR

Hafenstraße 25
68159 Mannheim

www.uniquos.digital/Erstberatung

5. – 7. FEBRUAR 27
WIR STARTEN
DIE SAISON

classicmotorshow.de





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 850 Pulmino,
I 1972

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

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



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 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 Mustang Fastback Coupé,
USA 1965

Der Mustang kam 1964 für die Generation „baby boomer“ als sportliches Familiencoupé. Das Fließheck erschien 1965 und der HIPO-K war die Basis für den Shelby GT 350. Nur noch 30 Stück.

V-8 mit 4740ccm, 275 PS bei 6800/min, 4-Gang, 1250 kg, 200 km/h, nur 1.300 Stück in 1965



FIAT 600 Multipla Siebensitzer,
I 1960

Der Multipla war die erste Großraumlimousine als sparsamer und geräumiger Transporter. In drei Reihen können 7 Personen sitzen, der wassergekühlte Vierzylindermotor ist im Heck.

4-Zyl. 767 ccm, 30 PS bei 4800/min, 4-Gang, 750 kg, 105 km/h, ca. 83.389 Stück



FIAT 600 Savio Jungla,
I 1972

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

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



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 Fordor
USA 1931

Nach Einführung der Bestellung via Telegramm versprach Henry Ford, jedes Ersatzteil binnen 24h in die Werkstätten der größeren Städte zu schicken – er war dem Online-Vertrieb 90 Jahre voraus. Gut, weil jeder Schmied Ford reparieren konnte.

4-Zyl.-Motor mit 3263ccm, 40 PS bei 1900/min, 3-Gang, 1200 kg, ca. 85 km/h, jährlich 800.000 Stück



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 Convertible,
USA 1966

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

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



Ford Shelby Mustang GT 350,
USA 1967

Carroll Shelby baute den 350 Cuin-Motor in den Mustang Fastback und schuf ein Rennauto für die Straße. Wer es bei Hertz mieten wollte, musste seinen Führerschein mindestens fünf Jahre haben.

V-8 OHV mit 4736 ccm, 305 PS bei 6000/min, 4-Gang, 1150 kg, 240 km/h, 526 Stück in 1967



Gilbern Invader Mk III,
GB 1973

Gilbern war die einzige walisische Automarke und baute in eigene Rahmen mit Kunststoffkarosserie V-6-Motoren von Ford ein, wie es auch Reliant, Marcos und viele andere taten. Die Karosserie erinnert an den ALFA GT.

V-6-Zyl. mit 2994 ccm, 161 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1120 kg, 184 km/h, 204 Stück bis 1975



Hanomag Rekord,
D 1934

Der in Hannover gebaute Hanomag Rekord war für seine Zeit sehr modern und hatte eine Ganzstahl-Karosserie. Besonderheit ist die Zentralschmierung, die die Inspektionsintervalle spürbar verlängerte.

4-Zyl. SV mit 1498 ccm, 32 PS bei 3000/min, 4-Gang, 1100 kg, 90 km/h, 18.096 Stück



Hillman Minx Sports Tourer,
GB 1934

Die schon 1907 gegründete Firma Hillman baute anfangs der 30er Jahre einen Reihen 8-Zylinder, einen 2,1-Liter 6-Zylinder und den 1200er Minx und hatte damit auch einen „Volkswagen“ im Programm – hier als Tourer.

4-Zyl. SV mit 1170 ccm, 37 PS bei 3700/min, 4-Gang, 870 kg, 86 km/h, ca. 1.200 Stück



Framo LTH 200 Kasten,
D 1935

Die Metallwerke Frankenberg fertigten für DKW Motorradteile und entwickelte aus dem DKW-Eil-Lieferwagen von 1927 die Transporter LTH 200 und 300, die von 1932 bis 1935 gebaut wurden. Exponat: Fzg.-Museum Chemnitz.

6 Zyl. 2-Takt mit 200 ccm, 6 PS bei 3500/min, 4-Gang, 450 kg, 30 km/h, ca. 1.000 Stück



Gutbrod Superior,
D 1952

Die Landmaschinenfabrik Gutbrod stieg mit einer sehr modernen Ponton-Cabrielimousine in den Kleinwagenmarkt, konnte aber dem Druck der großen Hersteller nicht standhalten.

2-Zyl.-2T. mit 593 ccm, 20 PS bei 3400/min, 4-Gang, 690 kg, 100 km/h, 6.660 Exemplare



Hanomag 1.3-Liter Typ 13,
D 1939

Mit dem Typ 13 bot auch Hanomag ein „Autobahn-Modell“ an, das aber kriegsbedingt kein Erfolg mehr wurde. Seine Stahlkarosserie von AmbiBudd war solide – man nannte ihn auch Stahlhelm. Selbst restauriert.

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



Jaguar E-Type S 1 OTS,
GB 1963

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

R-6-Zyl. DOHC, 3781ccm, 265 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1220 kg, 242 km/h, 7.820 Stück von 1961 - 64

Geschichte er-fahren – Gegenwart genießen

Perfekt für Ihre nächste Erlebnistour: die Burgenstraße! Erkunden Sie die beliebte Themenroute mit Ihrem Old- oder Youngtimer und freuen Sie sich auf

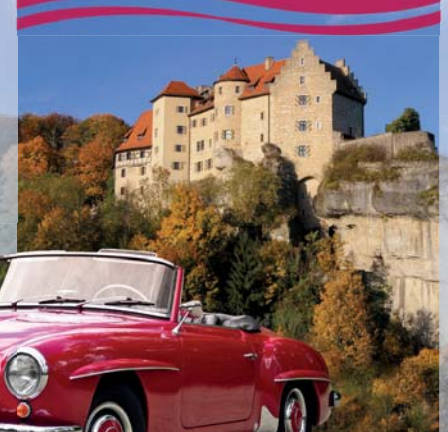
- **840 Kilometer durch idyllische Landschaften** zwischen Heidelberg/Schwetzingen und Bayreuth
- **über 40 sehenswerte Orte** vom weltbekannten Reiseziel bis zum charmanten Geheimtipp
- **mehr als 60 eindrucksvolle historische Gemäuer** Burgen, Schlösser, Klöster, Ruinen
- **14 gediegene Premium Partner Hotels** exzellent schlafen, speisen und parken!
- **faszinierende Technikmuseen** rund ums Thema Mobilität



Hier kostenfreie Broschüren bestellen.



die burgenstraße





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, 4198 ccm, 268 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1280 kg, 242 km/h, 2.032 Stück



Lagonda LG45 Rapide,
GB 1935

Ab 1935 setzte der neue Lagonda-Eigentümer Alan Good mit W.O. Bentley auf den 4,5-Liter Meadows-Motor ähnlich dem des Invicta, den man „schaltfaul“ fahren konnte. Museum MAC

R-6 OHC, 4453 ccm, 150 PS bei 3600/min, 4-Gang, 1450 kg, 180 km/h, 85 Stück bis 1939



Lancia Flaminia Berlina
Pininfarina, I 1962

Der letzte große Lancia war der 1957 erschienene Flaminia mit V-6-Motor, mit dem die Trapezlinie aufkam. Er hat ein Transaxle-Getriebe und es gab auch Sportversionen, etwa von Zagato.

V-6-Motor mit 2774 ccm, 129 PS bei 5000/min, 4-Gang, 1560 kg, 170 km/h, 599 Stück 1958 - 68



Jensen Interceptor,
GB 1964

Interceptor Coupé und Cabriolet waren die ersten Jensen mit Ponton-Karosserie. Von den 88 Stück gab es 2 Linkslenker und diesen mit Cunningham V-8., den der Kunde zum Einbau anlieferte. Restauriert, in dritter Hand.

V-8-Zyl. m. 5424 ccm, 180 PS bei 4350/min, 4-Gang, 1458 kg, 218 km/h, 88 Stück von 1950 -57



Lancia Appia Zagato,
I 1962

Den kleinen Lancia Appia gab es ab 1957 auch als leichten GT, später auch GTE mit Zagato-Aluminium-Karosserie. Er hat den kompakten VR-4-Motor. 2023 errang er in Schwetzingen den 2. Rang „Best of show“

VR-4-Zyl. mit 1082 ccm, 60 PS bei 5400/min, 4-Gang, 760 kg, 160 km/h, 200 Stück als Sport Zagato



Lancia Stratos,
I 1974 - 75

Der Stratos HF Bertone mit dem Dino-V-6 erfüllte seinen Auftrag, die Rallye-WM zu gewinnen, perfekt, doch der Verkauf war anfangs so mühsam, dass man den Kunden 30% Rabatt bot, um die 500 limitierten Stück zu verkaufen.

V-6-Zyl. OHC, 2481 ccm, 210 PS bei 7000/min, 5-Gang, 980 kg, 230 km/h, limitiert auf 500 Stück



Lincoln Convertible Coupé,
USA 1946

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

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



Lincoln Continental Mk III
Pers. Luxury Coupé, USA 1957

Lincoln ist Spitzenmarke von Ford - früher Lieferant der Präsidenten-Wagen. Dieser war erster mit ABS (sure track), flow-thru-ventilation, Cartier-Uhr, Ausstiegslicht etc. und ist im ungeschweißten Originalzustand.

V-8-Zyl. mit 7538 ccm, 365 PS bei 4600/min, Automatic, 2200 kg, 210 km/h, 27.091 Stück des Mk III



Maserati Tipo 26,
I 1926

Der erste Maserati war gleich ein eigener Reihen-Achtzylinder für die 1,5-Liter-Klasse und holte auf Anhieb mit Alfieri Maserati und Guerrino Bertocchi den Klassensieg bei der schweren Targa-Florio 1926.

R-8 Zyl. DOHC mit 1492 ccm, 115 PS bei 5300/min, 4-Gang, 720 kg, 160 km/h, 10 Stück



Lincoln Premiere Hardtop Coupé,
USA 1957

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

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



Locomobile,
USA 1916

Die 1900 gegründete Locomobile in Connecticut baute anfangs Dampfwagen, dann Sportautos, die u.a. 1908 im Vanderbilt-Cup siegten. Sie hatten anfangs Kettenantrieb und bis 1920 Holzräder ohne Vorderradbremse!

R-6-Zyl. mit 7538 ccm, 95 PS bei 2000/min, 3-Gg, 1970 kg, 100 km/h, Special auf Basis Locomobile 48

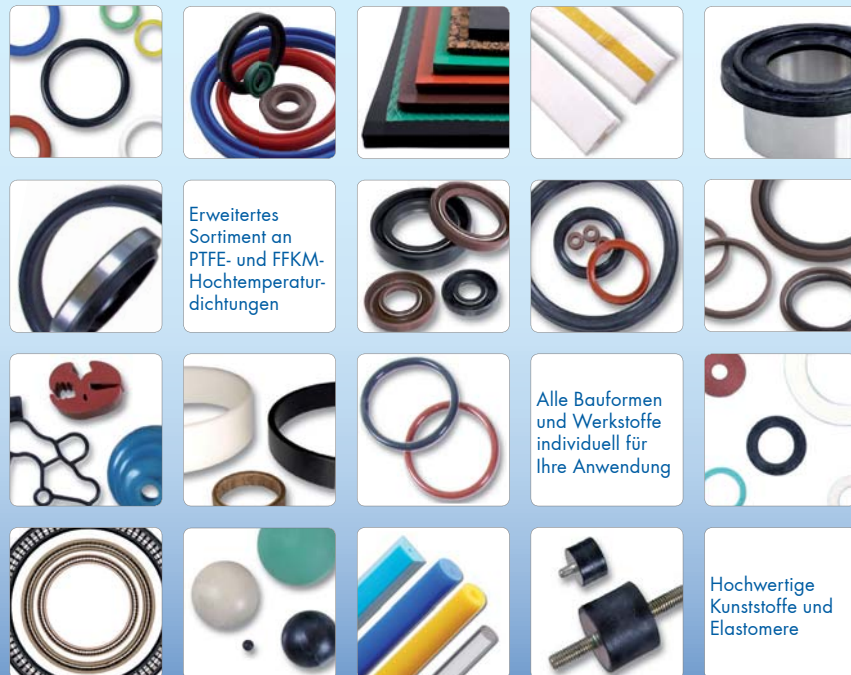


Maserati 8 CM Monoposto,
I 1933/34

Der 8 cilindri Monoposto 8CM war der erste Maserati-GP-Wagen und gewann im Juli 1933 mit Nuvolari den GP von Belgien. Die meisten der 18 Exemplare wurden von Rennfahrern privat gekauft.

R-8 Zyl. DOHC mit Kompr., 2992 ccm, 260 PS bei 5800/min, 4-Gang, 750 kg, 240 km/h, 18 Stück

Elastomer- und Kunststoff-Dichtungen



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



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

Hochwertige
Kunststoffe und
Elastomere



Audistraße 7, 08058 Zwickau
Tel.: 0375 / 27 17 38 12
Email: info@horch-museum.de
Web: www.horch-museum.de

Mehr als 160 Großexponate aus über
120 Jahren Automobilgeschichte auf 6.500 m².





R-6 Zyl. OHC mit 1488 ccm, 66 PS bei 4700/min, 4-Gang, 950 kg, 150 km/h, 55 Stück bis 1950

Maserati A6-1500, I 1947/48

Mit dem so genannten Produktions-Chassis machte Maserati den Karosseriebauern gleich nach dem Krieg ein Angebot, das Pininfarina nutzte um 1947 in Genf ein Coupé nach Art des Cisitalia zu zeigen. 66 PS waren Sportwagen-like.



R-6 Zyl. DOHC mit 1986 ccm, 170 PS bei 7300/min, 4-Gang, 740 kg, 235 km/h, 52 Stück

Maserati A6 GCS Barchetta, I 1954

Der A6 GCS mit dem Aluguss-Motor war ein Favorit der 2-Liter-Klasse mit Karosserie von Fantuzzi in Modena. Das Auto von Jo Siffert siegte 1958 u.a. beim Bergrennen von Kandersteg und holte viele weitere Titel.



R-6 Zyl. DOHC mit 1985 ccm, 160 PS bei 6000/min, 4-Gang, 840 kg, 195 km/h, 76 Stück

Maserati A6 G 2000 Spider Frua, I 1957

Der A6 G 2000 kam 1950 als Straßensportauto mit einer obenliegenden Nockenwelle, ab 1954 waren es zwei, ohne dass sich die Leistung änderte. Diesen 2000 schuf Pietro Frua 1957.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 225 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1466 kg, 225 km/h, 1980 Stück

Maserati 3500 GT, I 1959

Die frühen 3500 GT hatten nur ein Dreiecksfenster in den Türen und keine Zierleiste auf den hinteren Kotflügeln. Dieser wurde nach Padua geliefert, kam 2010 nach Deutschland und siegte 2003 bei ADAC-Klassik.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 240 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1480 kg, 240 km/h, 1957 Stück

Maserati 3500 GT, I 1962

Dieser 3500 GT wurde nach Chiasso geliefert und blieb in der Schweiz. Er war 2011 in Villa d'Este, gewann 2010 in Zofingen, 2024 in Zürich 3. und holte in Coppet bei 100 anni Touring den 2. Rang. 2004 bis 2009 restauriert.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 265 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1300 kg, 235 km/h, 232 Stück

Maserati 3500 GT Vignale Spider, I 1963

Die größte Zahl von 3500 GT Spider wurde von 1959 bis 1964 bei Vignale nach dem Design von Michelotti gebaut. Er war stärker als 300 SL, Aston Martin DB 4 und Ferrari 250 Spider, blieb aber trotzdem sehr selten.



R-4 Zyl. DOHC mit 1491 ccm, 260 PS bei 7000/min, 4-Gang, 630 kg, 270 km/h, 18 Stück

Maserati 4 CLT Monoposto, I 1949

Der bahnbrechend moderne Maserati 4 CLT entstand 1938 für die 1,5-Liter-Klasse und fuhr 1939 in Tripolis gegen den Mercedes W 165. Ascari, Fangio, Farina und Villorosi fuhren mit dem 4CLT erfolgreich bis 1950.



R-6 Zyl. DOHC mit 2493 ccm, 270 PS bei 8000/min, 5-Gang, 630 kg, 300 km/h, 33 Stück

Maserati 250 F Monoposto, I 1954

Das ist der legendäre Formel-1-Maserati, mit dem Fangio 1957 Weltmeister wurde. Er hat einen Front-Mittelmotor, mit Doppelzündung DeDion-Hinterachse, Transaxle. Er war vier Jahre fast unschlagbar. Ex Roy Salvadori, deshalb grün.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 220 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1420 kg, 220 km/h, 1402 Stück

Maserati 3500 GT Alu, I 1959

Die Touring-Superleggera-Bauweise war ein Kasten- und Rohrrahmen aus Stahl, auf den mit einer Isolierung gegen Elektrokorrosion die Aluminiumhaut genietet wurde. Gewinn den Concours in Wiesbaden 2026.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 218 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1450 kg, 230 km/h, 1972 Coupé

Maserati 3500 GTi, I 1962

Der Einspritzer war nicht stärker, hatte aber mehr Drehmoment als der Vergaser. Dieser war auf dem Salon Paris 1962, wurde in Frankreich verkauft und nach 40 Jahren Stillstand bis 2020 von Nitsche restauriert. Umbau auf Vergaser.



R-6 Zyl. DOHC mit 4941 ccm, 370 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1400 kg, 270 km/h, 32 Stk. davon 21 Allemano

Maserati 5000 GT, I 1962

Der Maserati 5000 wurde auf Wunsch des Shahs von Persien aus dem 450 S entwickelt. Nr. 036 wurde an den Filmstar Stewart Granger verkauft, 1963 kam er nach Stuttgart. Vom Spezialisten Stephan Stähle komplett restauriert.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 235 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1300 kg, 230 km/h, 441 Stück

Maserati 3500 GTi, I 1963

Der 3500 GT hatte den um 1-Liter größeren Rennmotor des 250 F mit Doppelzündung, hier als Einspritzer. Dies war für 3 Jahre der Werkswagen von Adolfo Orsi, dann im Besitz von Roberto Orsi.



R-6 Zyl. DOHC mit 4136 ccm, 260 PS bei 5200/min, 5-Gang, 1750 kg, 235 km/h, 679 Stück von 1963 - 71

Maserati Quattroporte I, I 1964

Der von Frua gestaltete Quattroporte war die schnellste Serienlimousine der Welt. Anfangs mit 4100 ccm, ab 1965 als 107 A mit dem 4,7-Liter mit 290 PS – er war zu erkennen an den Doppellampen. Ab 1966 hatte er eine hintere Starrachse.



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

Maserati 3500 Sebring, I 1965

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



V-8 DOHC mit 4136ccm, 290 PS bei 5200/min, 5-Gang, 1450 kg, 230 km/h, 250 Stück bis 1973

Maserati Mexico Coupé Vignale, I 1968

Auf Basis des Quattroporte baute Maserati ab 1966 den Mexico als 2+2-Sitzer mit Vignale-Karosserie. Neu war der 4.2-Liter V-8-Motor und er war der letzte Maserati mit Speichenrädern.



R-6 Zyl. DOHC mit 3485 ccm, 235 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1350 kg, 235 km/h, 27 Stück

Maserati Mistral 3.5 Spider, I 1964

Letzter großer Auftritt des vom 250 F abgeleiteten 6-Zylinder mit Doppelzündung in Pietro Fruas schönstem Cabrio, benannt nach dem heißen Mittagswind. Mit dem 3,5-Liter wurden nur 27 der 120 Spider gebaut. Top-level-car



R-6 Zyl. DOHC mit 4014 ccm, 255 PS bei 5500/min, 4-Gang, 1350 kg, 255 km/h, 828 Stück

Maserati Mistral 4.0, I 1966

Man erkennt die ab 1966 lieferbare 4-Liter-Version des von Frua gestalteten Mistral an den Luft-auslässen hinter den Vorderrädern. Es gab ihn auch mit Automatik. Die Basisversion von 1963 hatte 3,6-Liter. Zu verkaufen.



V-8 DOHC mit 4709ccm, 315 PS bei 4900/min, Automatik, 1720 kg, 260 km/h, 1.149 Stück

Maserati Ghibli 4.7 Coupé, I 1970

Der Ghibli mit dem 4.7-Liter Motor war Ferrari Daytona, ISO Grifo und dem Miura ebenbürtig. „Gio“ Giugiaro lieferte bei Ghia sein Allzeit-Meisterstück. Henry Ford oder auch Brooks Stevens, waren stolze Besitzer.

Die Wohlfühl-Therme genießen

Gönnen Sie sich eine Pause vom Alltag, spüren Sie die heilsame Kraft unseres Thermalwassers aus eigener Quelle, stärken Sie Ihr Immunsystem beim ganzjährigen Saunieren und atmen Sie feinsten Salznebel in unseren MeerKlimaAngeboten. Zwischendurch können Sie im harmonisch angelegten Saunagarten entspannen und in den Gastronomiebereichen leckere Köstlichkeiten genießen. Dazu unsere gewohnte Wohlfühl-Atmosphäre – der perfekte Rahmen für eine rundum entspannende, gesunde und wertvolle Auszeit vom Alltag!

Wir freuen uns auf Sie!
Ihr Therme-Team



**Mineraltherme
BÖBLINGEN**

Mineraltherme Böblingen · Am Hexenbuckel 1 · 71032 Böblingen
www.mineraltherme-boeblingen.de



Maserati Ghibli 4.9 Spider,
I 1970

Der Ghibli mit dem 4.9-Liter Motor war etwas für die US-Kunden und so für den Spider adäquat. Giugiaro zeichnete den Spider meisterlich, aber er blieb ein Exot, von dem 2 Stück weniger als vom Ferrari Daytona gebaut wurden.

V-8 DOHC mit 4930ccm, 340 PS bei 5500/min, Automatic, 1430 kg, 280 km/h, 125 Stück



Maserati Bora,
I 1972

Neben den Mittelmotor-Konkurrenten Ferrari BB und Lamborghini Miura wirkte der Wüstenwind Bora futuristisch. Er war weitgehend baugleich mit dem kleineren Merak V-6, aber er hat ein Edeldachdach.

V-8 DOHC mit 4719ccm, 320 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1400 kg, 264 km/h, 571 Stück (alle Bora)



Maserati Indy 4.9,
I 1973

Gegen ISO Rivolta, Ferrai 400 GT, Lamborghini Espada, Jensen und Mercedes SLC etablierte sich der Vignale-Indy als schneller Reisewagen mit Ghibli-Genen. Er ist ein langjähriges Familienauto.

V-8 DOHC mit 4930 ccm, 320 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1650 kg, 265 km/h, 1136 Stück



Maserati Quattroporte III,
I 1980

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

V-8 Zyl. OHC, 4895ccm, 310 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1800 kg, 230 km/h, 1978 Stück bis 1986



Maserati Kyalami Cabriolet Frua,
I 1982

Der Maserati Kyalami sieht aus wie der deTomaso Longchamp, hatte aber den starken Maserati-Motor statt eines US-V8. Das einmalige Cabriolet erinnert an die Studie von Frua-Design.

V-8 DOHC mit 4136ccm, 270 PS bei 5800/min, 5-Gang, 1550 kg, 240 km/h, 150 Stück bis 1983.



Maserati 430 4V Quattroporte
I 1992

Der von 1991 bis '94 gebaute 430 ist als „kleiner Quattroporte“ der letzte Sproß der Biturbo-Familie der DeTomaso-Zeit, motorisiert wie das Coupé 222 4V. Stärkster Biturbo-V6-Motor. Leihgabe: Modena Tridente

V-6-DOHC Bi-Turbo, 2800 ccm, 279 PS bei 5000/min, 5-Gang, 1345 kg, 255 km/h, 291 Stück



Maserati Ghibli SS 4.9,
I 1970

Auch der 5-Liter Ghibli stammte aus der Feder von Giugiaro in seiner Zeit bei Ghia. Der Fahrer hat ihn seit 24 Jahren und fährt ihn häufig, denn der große V-8 ist sehr zuverlässig.

V-8 DOHC mit 4930 ccm, 335 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1660 kg, 270 km/h, 1.660 Stück bis 1975



Maserati Merak 3000,
I 1973

Der Merak entstand in der Zeit der Comotor-Partnerschaft mit Citroen, dessen SM den Motor des Maserati erhielt. Seine Karosserie ist fast baugleich mit der des Bora V-8, es gab verschiedene Motoren.

V-6 Zyl. OHC, 2965 ccm, 190 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1750 kg, 230 km/h, 1.619 Stück von 1972 - 83



Maserati Quattroporte II,
I 1974

10 Jahre nach dem Frua-Quattroporte folgte der Bertone QP II mit vielen Elementen der Citroën-Technik wie z.B. hydropneumatisches Fahrwerk V6-Citroën-Motor und Armaturen. Da er zu kompliziert war, wurde er vom QP III ersetzt.

V-6 Zyl. DOHC mit 2670 ccm, 180 PS bei 6250/min, 5-Gang, 1500 kg, 220 km/h, nur 13 Testexemplare



Maserati Khamsin Coupé,
I 1982

Nach dem Erfolg des Ghibli kam Maserati 1974 mit dem Nachfolger Khamsin, aus der Feder von Marcello Gandini bei Bertone. Doch der Keil mit dem Glasheck wurde wegen der Ölkrise kein großer Erfolg.

V-8 DOHC mit 4930ccm, 360 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1530 kg, 275 km/h, 421 Stück von 1974 - 82



Maserati Biturbo 2.8 Spyder,
I 1990

Mit dem kompakten BiTurbo hatte Maserati 1981 großen Erfolg, vom ersten Coupé wurden 9.206 Stück verkauft, ab 1985 folgte der von Zagato entwickelte Spyder und eine Reihe, die erst 1998 mit dem Ghibli II endete.

V-6-DOHC Bi-Turbo, 2800 ccm, 225 PS bei 5000/min, 5-Gang, 1345 kg, 225 km/h, 220 Stück



Maserati Barchetta,
I 1992/93

Barchetta erinnert an die leichten Maserati Rennsportwagen der 50er Jahre und wurde unter Alejandro deTomaso für den Markenpokal Grantriofo mit Motor des BiTurbo in einem Alu-Zentralrohrrahmen entwickelt.

V-6-DOHC Twin-Turbo, 1998ccm, 319 PS bei 7250/min, 6-Gang, 775 kg, bis 300 km/h, nur 17 Stück



Maserati Quattroporte IV,
I 1995

Der famose Marcello Gandini schuf 1994 mit dem QP IV einen idealen Übergang vom BiTurbo über den Shamal zur neuen V-8-Generation. Es gab den QP IV anfangs als V-6, dann mit 3,2-Liter V-8 des 3200 GT.

V-6-DOHC Twin-Turbo, 2790 ccm, 286 PS bei 6000/min, 6-Gang, 1560 kg, 260 km/h, 2400 Exemplare



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 Cabrioherfertigung wegfelen.

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



Maserati MC20 Cielo,
I 2024

Der Cielo ist die offene Version des Mittelmotor-Sportwagens MC 20, der ab 2025 MC Pura heißt. Er geht in 2,8 sek. auf 100 km/h und bietet 730 Nm. Sein Motor kommt von Maserati, er hat das beste Leistungsgewicht seiner Klasse.

V-6 DOHC TwinTurbo, 2992 ccm, 630 PS 7500/min, 8-Gang DKG, Heckantrieb, 1394 kg, 325 km/h



Maserati Ghibli II,
I 1996

Das Biturbo-Design profitierte von den „dicken Backen“ nach Quattro-Port, und der von 1992 bis 1997 gebaute Ghibli II AM336 rechteferte seinen Namen auch durch seine Leistung und die Stückzahl. Leihgabe: Modena Tridente

V-6-DOHC Bi-Turbo, 2800 ccm, 284 PS bei 5000/min, 5-Gang, 1345 kg, 265 km/h, 2.183 Stück



Maserati 4200 Spyder,
I 2004

Weiterentwicklung des 3200, ebenfalls mit Giugiaro-Design aber anderen Rückleuchten. Gebaut mit Ferrari-Motor von 2004 bis 2007, elektr. Verdeck, anfangs nur mit Cambiocorsa, ihm folgte der Gran Turismo.

V-8 DOHC mit 4244 ccm, 390 PS bei 7000/min, 6-Gang, 1670 kg, 280 km/h, 574 Stück



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

Ein Oldtimer als Firmenwagen!



Oldtimer- und Youngtimer-Leasing. Der clevere Weg zum Klassiker.



Jetzt Ihr persönliches Angebot sichern:

0174 - 920 9994



COMCO Classic Car Leasing
comco-classic-cars.de

COMCO
CLASSIC CAR LEASING



Mercedes 170 V Cabrio-Limousine,
D 1936

Die Typenbezeichnung steht für 1,7-Liter Vorn-Motor, das Gegenstück zum ebenfalls angebotenen 170 H mit Heckmotor. Die Cabrio-Limousine ist eine Sonderanfertigung, war im Krieg zerlegt und in der DDR bis in die 1970er zugelassen.

R-4 Zyl. mit 1697 ccm, 38 PS bei 3400/min, 4-Gang, 1550 kg, 108 km/h, ca. 300 Exemplare



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 300d Cabriolet D,
D 1958

Der erste Auftrag für den Stilisten Paul Bracq war die Erneuerung der Regierungslimousine 300, bei der er die Seitenfenster voll versenkbar und das Dach auf Wunsch des Kanzlers noch höher gestaltete, er leistete nun 160 PS.

6-Zylinder mit 2996ccm, 160 PS bei 5300/min, 4-Gang, 1950 kg, 170 km/h, 53 Stück von 1958 - 1962



Mercedes 190 SL Roadster,
D 1961

Obwohl stärker und schneller als der Porsche 356, wurde der 190 SL wegen des Mercedes-Rennsportrückzugs 1955 nie auf der Piste eingesetzt. Dennoch avancierte er zum Roadster der 50er. Dieser wurde vor 39 Jahren restauriert.

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



Mercedes 280 S W 116,
D 1977

Der „kleine 280S“ war zum großen 350 SE der Reihe W116 optisch gleich. Diese Reihe hieß erstmals offiziell „S-Klasse“. Dieser ist aus Familienbesitz und hat erst 100.000 Kilometer.

6-Zyl. OHC mit 2764 ccm, 177 PS bei 6000/min, Automatik, 1660 kg, 200 km/h, 122.848 Stück bis 1980



Messerschmitt FMR 200,
D 1956

Als Weiterentwicklung des KR 175 kam der KR 200 mit tief aufgeschnittener 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



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 220 S Coupé,
D 1957

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, 100 PS bei 4500/min, 4-Gang, 1450 kg, 160 km/h, 1.936 Stück bis 1959



Mercedes 220 S, Cabriolet,
D 1958

Das Ponton-Cabriolet hatte eine eigenständige Karosserie und mit der Limousine der Baureihe W 180 nur das Chassis gemein - das Cabriolet mit den vielen Chromteilen ist schwer zu restaurieren.

6-Zyl. mit 2195 ccm, 105 PS bei 5200/min, 4-Gang, 1450 kg, 160 km/h, 2.178 Stück bis 1959



Mercedes 300 SE Coupé W 111,
D 1963

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

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



Messerschmitt KR 175,
D 1953

Schon 5 Jahre nach Beginn traute sich MG-Gründer Cecil Kimber diesen großen 6-Zylinder zu, der in MG-Kreisen bestens bekannt ist. 1930 gewann er den Half-Day-Trial und seine Geschichte ist lückenlos dokumentiert.

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 18/80 Mk. 1 Tourer,
GB 1929

Schon 5 Jahre nach Beginn traute sich MG-Gründer Cecil Kimber diesen großen 6-Zylinder zu, der in MG-Kreisen bestens bekannt ist. 1930 gewann er den Half-Day-Trial und seine Geschichte ist lückenlos dokumentiert.

R-6-Zyl., OHC, 2451 ccm, 60 PS bei 3800/min, 3-Gang, 1350 kg, 128 km/h, 501 Stück bis 1933



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 FFS Series 1,
GB 1938

Der Morgan FF war ein beliebtes Club-Rennfahrzeug und mit dem Climax-Motor äußerst konkurrenzfähig. Die Alukarosserie sitzt auf einem Eschenholzrahmen, die Lampen sind separat vom typischen Morgan Flat-Radiator.

R-4-Zyl., OHV, 1248 ccm, 39 PS bei 4300/min, 4-Gang, 720 kg, 125 km/h, ca. 450 Exemplare.



Nash Healey Pininfarina Roadster,
USA 1952

Nash baute mit Hilfe des Rennfahrers Donald Healey einen Sportwagen, dessen Form 1952 bei Pininfarina im Nash-Style überarbeitet wurde, weil die Urversion zu hässlich war. Es gab auch ein Coupé.

R-6-Zyl. mit 4138 ccm, 145 PS bei 4000/min, 3-Gang, 1340 kg, 175 km/h, 404 Stück bis 1955



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, 125km/h, 52 Exemplare bis 1939



Moretti FIAT 750,
I 1963

Die von Giovanni Moretti 1925 gegründete Firma baute Sonderkarosserien nach eigenem Entwurf und getunte FIAT, meist sportlich. Der 750 basiert auf dem FIAT 600, hat deshalb auch Heckmotor, ist sehr leicht, aerodynamisch und schnell.

R-4-Zyl. OHV im Heck, 767 ccm, 40 PS bei 4800/min, 4-Gang, 595 kg, 145 km/h, ca. 30 Stück bis 1962



Morgan 4/4 Tourer,
GB 1983

Nur in England baut man Roadster mit 4 Sitzen, denn das Familienauto soll auch sportlich sein. Deshalb gibt es den Morgan 4/4 Tourer mit dem bewährten Ford 1,6-Liter schon viele Jahrzehnte.

R-4-Zyl., OHV, 1584 ccm, 98 PS bei 5000/min, 5-Gang, 780 kg, 165 km/h, 1.100 Stück bis 1990



NSU Prinz II E,
D 1960

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

2-Zyl.-Twin im Heck, 579 ccm, 20 PS bei 4600/min, 4-Gang, 510 kg, 105 km/h, 62.587 Stk. von 1958 - 62

ikkarus  **NET**
IT-Systems GmbH



**IT-Dienstleistungen, Netzwerktechnik
IoT- und Automatisierungen
Individuelle Softwarelösungen**

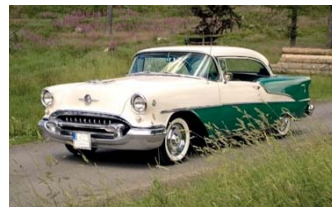
**Ruhrorter Str. 37 68219 Mannheim
Tel: 0621-877 535 05 www.ikkarus.net**



**NSU Prinz IV L,
D 1960**

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

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



**Oldsmobile Super 88
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, 202 PS bei 4000/min, Hydramatic, 2300 kg, 160 km/h, 62.534 Stk. alle Holiday



**Opel 6/16 PS Torpedo,
D 1914**

Mit diesem Modell aus der Zeit der Opel-Spitzkühler bot Opel einen zuverlässigen Alltagswagen mit Kardan, der zum Begriff „der Zuverlässige“ führte. Der Motor stammt von 1916. Ein Teilnehmer aus der Schweiz.

R-4-Zyl SV, 1600 ccm, 17 PS bei 1750/min, 3-Gang, 920 kg, 50 km/h, ca. 1.000 Exemplare



**NSU Ro 80 Limousine,
D 1974**

Die vom verstorbenen Klaus Luthe gestaltete Form des Ro80 ist Vorläufer aller modernen Keilform-Autos - sie war so revolutionär wie der Wankelmotor, der sehr zu Unrecht als unzuverlässig galt. Alle haben eine 3-Gang Halbautomatik.

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



**Oldsmobile Cutlass Supreme
Brougham, USA 1976**

Nur der 76er Oldsmobile hat den in die Motorhaube geknickten Kühlergrill im Unterschied zu den anderen GM-bodies. Der Cutlass war immer ein Bestseller, allein vom Hardtop-Coupé wurden 1976 gut 186.000 Stück verkauft.

V-8-Zyl OHV, 5735 ccm, 220 PS bei 4500/min, Hydramatic, 2092 kg, 180 km/h, ca. 72.000 Exemplare



**Opel Admiral,
D 1938**

Der Opel Admiral 38 war das modernste Oberklasseauto seiner Zeit. Seine Einzelradaufhängung vorn sorgte für ein sehr gutes Fahrverhalten, der 3.6-Liter Sechszylinder überzeugte mit hohem Drehmoment.

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



**Opel Blitz 1,5-45 Rettungswagen,
D 1938**

Dieser Rettungswagen nahm den heutigen RTW mit großzügigem Versorgungsraum vorweg, gebaut vom Spezialisten Miesen in Bonn. Er diente der Feuerwehr Köln und wurde von seinem Besitzer authentisch restauriert.

6-Zyl. OHV mit 2473 ccm, 55 PS bei 3600/min, 4-Gang, 2.100 kg, 85 km/h, ca. 500 Exemplare



**Opel Diplomat Special Frua,
D 1969**

Frua erhielt 1968 von Opel den Auftrag 359 für ein B-Diplomat Coupé. Frua machte daraus in nur 3 Monaten einen fahrbereiten Prototyp, der im März 1969 mit der neuen KAD-B-Serie gezeigt wurde. Leider ging das Coupé nie in Serie.

R-6 OHC, 2800 ccm, 165 PS bei 4800/min, 4-Gang, 1400 kg, 190 km/h, 11.108 Diplomat B, nur 1 Coupé Frua



**Opel Diplomat B V-8 lang,
D 1975**

Mit dem Diplomat 5.4 übertraf Opel den Mercedes 280 SEL 3.5 der 200 PS leistete. Weil Opel keine Lang-Version anbot, entstand dieser Pollmann-Umbau 1975 für den Besuch von US-Präsident Gerald Ford. Ford im Opel – ein toller Gag!

V-8-Zyl. OHC mit 5354 ccm, 230 PS bei 4700/min, Automatic, 1690 kg, 205 km/h, 18.725 Stück bis 1977



**Opel Kapitän B,
D 1969**

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

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



**Opel Diplomat B Cabriolet,
D 1971**

Opel ließ bei Fissore vier Diplomat zum Repräsentations-Cabriolet umbauen, die bei der F-1, mit der Fußball-Nationalelf, im Rosenmontagszug und bei Staatsempfängen eingesetzt wurden. Er gehört dem Präsidenten der Alt-Opel-IG.

R-6-Zyl. OHC mit 2874 ccm, 165 PS bei 5200/min, Automatik, 1500 kg, 175 km/h, 4 Stück bis 1977



**Opel Speedster Turbo,
D 2004**

Der ab 2001 angebotene Speedster entstand in Kooperation mit Lotus auf Basis des Elise als erster Mittelmotor-Opel und hatte ab Herbst 2003 den ECOTEC-Turbo-Motor. Chassis und Body sind im Leichtbau aus Alu und GfK.

R-4-Zyl. OHC Turbo, 1998 ccm, 200 PS bei 5500/min, 5-Gang, 870 kg, 243 km/h, 7.207 Stück bis 7/2005



Die offizielle Kollektion der Classic-Gala Schwetzingen

Nehmen Sie stilvolle Andenken an das Automobilfest im Schlossgarten mit nach Hause.

Mit der offiziellen Merchandise-Kollektion der Classic-Gala tragen Sie Ihre Begeisterung für klassische Automobile weit über die Veranstaltung hinaus. Entdecken Sie hochwertige Poloshirts, T-Shirts, Caps und ausgewählte Accessoires im exklusiven Design der Classic-Gala Schwetzingen – geschaffen für Liebhaber automobiler Kultur, zeitloser Eleganz und besonderer Momente.

Ob als Erinnerung an Ihren Besuch, als besonderes Geschenk oder als stilvoller Begleiter zukünftiger Veranstaltungen – die Kollektion verbindet Qualität, Understatement und die Faszination historischer Fahrzeuge.

Stilvoll. Zeitlos. Exklusiv.

**Entdecken Sie die Kollektion
am Info-Stand und im Teilnehmerbüro**

Ein kleines Logo macht oft einen großen Unterschied...

classic-analytics

MARKTANALYSE ■ BEWERTUNGEN ■ OLDTIMERPREISE



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.



Overland Whippet Truck,
USA 1927

Der typische 1,5 ton LKW basiert auf dem Whippet-PKW, wurde nach Kanada verkauft, fuhr dann bis 1998 in Neuseeland und kam 2003 fahrbereit nach Deutschland.

R-4-Zyl. SV, 2200 ccm, 30 PS bei 2800/min, 3-Gang, 1280 kg, 65 km/h, rund 100.000 Expl. bis 1928



Packard 1107 Twelve Rollston Roadster, USA 1934

Einzelstück für den Erbauer der Brooklyn-Bridge in New York, von Rollston auf Werkschassis mit allen möglichen Extras aufgebaut. Referenz im Packard 12-Buch von Edward Blends.

V-12-Zyl. SV, 7300ccm, 160 PS bei 3800/min, 3-Gang, ca. 2200 kg, 130 km/h, Einzelstück



Peugeot 96B Double Phaeton, F 1907

Peugeot baute sehr früh auch luxuriöse Automobile für Besitzer mit Chauffeur. Den Aufbau machten Stellmacher, die Sperrholz über einen Eschenholz-Rahmen zogen, oft nur geölt, nicht lackiert, wie bei diesem raren Original.

R-4-Zyl., SV mit 2207 ccm, 12 PS bei 1800/min, 4-Gang, 1200 kg, 55 km/h, 55 Exemplare



Peugeot 402 Berline, F 1938

Peugeot und Renault kämpften mit Citroen um die modernsten Autos und so wurde der 402 extrem aerodynamisch mit den Lampen im Kühlergrill. Dieser 402 ist völlig unrestauriert erhalten und verkäuflich.

R-4-Zyl., OHV mit 1991 ccm, 55 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1265 kg, 110 km/h, 33.814 Exemplare



Peugeot 504 Cabriolet, F 1977

Das 504 Cabriolet gab es ab 1974 mit dem so genannten PRV-V-6-Motor und mit breiten Rückleuchten. In diesem Familienerbstück fuhr der Besitzer schon als Kind.

V-6-Zyl. OHC, 2664 ccm, 136 PS bei 5750/min, 4-Gang, ca. 1270 kg, 196 km/h, 8.186 Stück



Plymouth Belvedere, USA 1959

Die MoPar-Gruppe mit Chrysler, Dodge und Plymouth hatte immer ein eigenständiges Design, aber auch 1959 die höchsten Flossen. Es gab ihn auch als Fury mit 5,2-L. V-8 und als Savoy.

R-6-Zyl. SV, 3772 ccm, 133 PS bei 3600/min, 3-Gang, ca. 1565 kg, 141 km/h, ca. 67.980 Stück



Packard 833 Sedan, U
USA 1931

Der 833 und der 826 wurden Standard Eight, genannt, während 840 und 845 DeLuxe-Eight hießen. Der Zylinderblock des 734 Speedster garantierte 100 PS. 11 verschiedene Werks-Bodies trotzten der Weltwirtschaftskrise.

R-8-Zyl. SV, 5230ccm, 100 PS bei 3200/min, 4-Gang, ca. 2300 kg, 100 km/h, 6.096 Stück



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



Peugeot 402 Berline Grand Luxe, F 1937

Peugeot gehörte zu den Pionieren der Aerodynamik und baute den 402 in kurzer und langer Form. Zweifarbig waren nur die Taxis. Typisch sind die Scheinwerfer im Kühlergrill.

R-4-Zyl. SV, 1991 ccm, 58 PS bei 4000/min, 4-Gang, ca. 1220 kg, 120 km/h, 30.790 Stück



Peugeot 504 Cabriolet, F 1971

Pininfarina entwarf und baute das 504 Cabriolet sowohl als Vierzylinder, als auch mit dem so genannten PRV-V-6-Motor. Frühe Modelle haben 2 x 3 Rückleuchten.

R-4-Zyl. OHV, 1957 ccm, 104 PS bei 5200/min, 4-Gang, ca. 1300 kg, 179 km/h, 8.188 Stück



Pininfarina Europaspider, I 1983

Nach dem Produktionsende des FIAT 124 baute Pininfarina den von Tom Tijaarda entworfenen 124 Spider als Pininfarina-Europaspider weiter - alle FIAT-Zeichen wurden ersetzt.

R-4-Zyl. DOHC, 1995 ccm, 105 PS bei 5500/min, 5-Gang, 1060 kg, 180 km/h, 7.438 Stück



Pierce Arrow Typ 54
Convertible Coupé, 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, 5889ccm, 125 PS bei 3200/min, 3-Gang, ca. 2000 kg, 125 km/h, ca. 1.200 Stück



Porsche 356 A GT,
D 1957

Schon Ende der 50er wurde dieser 356 A zum GT aufgerüstet, bekam Doppel-Weber, Sebring-Auspuff, Carrera-Bremsen und mehr Leistung, aber nicht den Fuhrmann-DOHC-Motor.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1582 ccm, 100 PS bei 6400/min, 4-Gang, 880 kg, 185 km/h, 26 Stück



Porsche 911 Targa 2.7,
D 1973

Nur wenige Porsche 911 Targa hatten den 2,7-Liter-Motor des Carrera RS mit 210 PS. Dies gelb-grüne Auto entstammt der sog. G-Serie mit schwarz-eloxierten Zierteilen und „Donauwelle“.

6-Zyl-Boxer im Heck, 2687 ccm, 210 PS bei 6300/min, 5-Gang, 1075 kg, 240 km/h, 630 Stück



Renault 12CV DG Roi des Belges, F 1913

Renault baute Autos für alle Schichten, der DG ist der vierte der 1909 mit A begonnenen Reihe und ein Repräsentationsmodell, keine Vorderradsbremsen, Karbidlicht, der Kühler ist hinter dem Motor angebracht. Einzig in Deutschland.

R-4-Zyl., SV, 2596 ccm, 12 PS bei 2200/min, 4-Gg. m. Kulisser, 1750 kg, 60 km/h, Einzelstück



Porsche 911 S Coupé 2.4,
D 1972

1972 hatte der 911 schon den längeren Radstand, die breitere Spur und hinten rechts eine Ölklappe, die aber so oft mit Benzin befüllt wurde, dass Porsche dies schon 1973 änderte.

6-Zyl-Boxer im Heck, 2341 ccm, 190 PS bei 7500/min, 5-Gang, 1070 kg, 230 km/h, 1.740 Stück



Porsche 911 G 3.0 Cabrio,
WTL Flatnose, D 1975

Der Umbau eines Carrera der G-Serie zum Flatnose mit Klapp-Scheinwerfern erfolgte oft mit Werksteilen im Werks-Turbo-Look, WTL, hier mit Umbau auf das ab 1983 erhältliche Cabrio.

6-Zyl-Boxer, OHC, 2956 ccm, 204 PS bei 6000/min, 5-Gang, 1150 kg, 240 km/h, etwa 1.000 Stück



Riley 12/4 „Grebe“,
GB 1934

Dieser Special entstand in den frühen 60er Jahren auf Basis eines Kestrel nach Vorbild eines verschollenen Werksprototypen „Grebe“, bevor der Riley Sprite erschien. Alle Umbauten sind „period“ und gut 60 Jahre alt.

R-4-Zyl. mit 1.496 ccm, 60 PS bei 4400/min, 4-Gang, 930 kg, 120 km/h, 1 Stk. Special Basis Kestrel

GROSSE EVENTS VERDIENEN MEHR ALS GUTES ESSEN.

SIE VERDIENEN EINEN BLEIBENDEN EINDRUCK.

Ob **Firmenjubiläum, Oldtimer-Gala, Sommerfest, Produktpräsentation, Kundenveranstaltung** oder **exklusive Abendveranstaltung** – Ihr Event ist die Visitenkarte Ihres Unternehmens.

BLISS Catering steht für kulinarische Erlebnisse, perfekte Organisation und einen Service, der Ihre Gäste begeistert und Ihnen den Rücken freihält.

Wir entwickeln **individuelle Catering-Konzepte**, die zu Ihrem Unternehmen, Ihrer Marke und Ihrem Anlass passen – hochwertig, kreativ und zuverlässig. Von der ersten Idee bis zum letzten Gast übernehmen wir die komplette gastronomische Umsetzung, damit Sie sich auf das Wesentliche konzentrieren können: Ihre Gäste.

DENN EIN GELUNGENES EVENT ERKENNT MAN NICHT AM APPLAUS – SONDERN DARAN, DASS NOCH LANGE DARÜBER GESPROCHEN WIRD.

+49 6221 4050680 sales@bliss-group.de

Ansprechpartnerin: Antonia Wegmann

B L S ! S
CATERING

zu unserer
Webseite





Riley RME,
GB 1954

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 Expl. von 1952 - 55



Rolls Royce 20 HP Hanwell FHCoupe, GB 1925

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

6-Zyl. OHV, mit 3.128 ccm, 53 PS bei 2000/min, 4-Gang, 1530 kg, 90 km/h, 2.940 Stück alle 20 HP



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



Rolls-Royce Silver Cloud III, GB 1960

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



Rolls-Royce Corniche I, GB 1971

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

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



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, Automatic, 2720 kg, 180 km/h, 8.424 Stück bis 1980



Rolls-Royce Silver Ghost Binder Victoria Coupé, GB 1922

Der Kunde dieses Chassis von 1922 wünschte sich den französischen Binder-Aufbau von 1912 als Doppelphaeton. Er war 40 Jahre in Frankreich, dann 40 Jahre in England versteckt.

6-Zyl. SV, mit 7.428 ccm, 65 PS bei 2000/min, 3-Gang, 1500 kg, 95 km/h, Einzelstück, original



Rolls-Royce Silver Dawn electric, GB 1952

Der Silver Dawn mit Standard Steel-Body ist eine gute Basis für den testweisen Umbau auf elektrischen Antrieb, denn er hat einen soliden Rahmen und es gab 727 Exemplare mit Ottomotor.

Elektromotor, 34 PS, 4-Gang, 1960 kg, ca. 130 km/h, nur 1 Stück, vom Besitzer auf Elektro gebaut.



Rolls-Royce Silver Cloud I Hooper Empress, GB 1957

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

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



Rolls-Royce Silver Cloud II, GB 1961

Der 1959 erschienene Rolls-Royce Silver Cloud II bot bei unverändert klassischem Aussehen den neuen V-8-Motor aus Aluminium. 1961 wurden 347 Stück gebaut. Aussteller: Familie Helmers

V-8-Zyl. OHV mit 6.215 ccm, 187 PS bei 4600/min, Automatic, 2170 kg, 175 km/h, 2.417 Stück



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 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, Automatic, 2245 kg, 195 km/h, 641 Stück bis 1994

CLASSICBID
automobile

Besuchen Sie
unsere große
Dauerausstellung
mit über 200
klassischen
Fahrzeugen.

DAS BESONDERE AUTOHAUS

DIREKTVERKAUF & AUKTIONEN!

»AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT«

Oldtimer, Youngtimer oder besondere Fahrzeuge – bei Classicbid läuft jede Abwicklung mit Erfahrung und Leidenschaft.



WE ARE FAMILY...

Erleben Sie die Vielfalt der ClassicX-Familie



ClassicX Café & Restaurant

»HOCHWERTIG UND FRISCH«

Kulinarisches Erleben im automobilen Ambiente.



ClassicX Landhaus & Hotel

»WILLKOMMEN IM LANDHAUS«

Hotel und vielseitige Eventlocation in Rheinhessen.



ClassicX Nahetal-Arena

»LET'S ROCK«

Unsere Veranstaltungs-Arena für Konzerte, Events und vieles mehr.



CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN

Zur Galeria 1, 55459 Grolsheim | Tel.: +49 6727 89718-222
info@classicbid-zentrum.de | www.classicbid-zentrum.de

**CLASSICBID
ZENTRUM
RHEINHESSEN**





Rometsch VW Lawrence Coupé 517, D 1957

Das ist der dritte Lawrence von Rometsch in Halensee, Alu-Karosserie dreifarbig, Radio, Sonderpolster, Italmechanica-Kompressor, 1958 nach Hollywood ausgeliefert, Referenzfahrzeug.

4-Zyl-Boxer Kompr., 1280 ccm, 58 PS bei 6000/min, 4-Gang, 800 kg, 150 km/h, ca. 80 Stück bis 1960



Rover P2 14 HP Saloon, GB 1939

Als letzte Vorkriegskonstruktion ist der 14 HP der Vorgänger des 75 P2. Er hat hydraulische Jackall-Wagenheber, Windabweiser und noch eine ausstellbare Frontscheibe. Dieser 16 HP ist wohl der Einzige in Deutschland.

R-6-Zyl., OHV, 1901 ccm, 60 PS bei 4600/min, 4-Gg. mit Freilauf, 1450 kg, 115 km/h, 1.705 Exemplare bis 1947



SEAT 800 4-puertas, E 1965

Es ist schon fast vergessen, dass SEAT in Spanien 1953 von FIAT gegründet wurde. Basis für den um 19cm verlängerten 4-Türer ist deshalb der FIAT 600 mit wassergekühltem 800ccm-Heckmotor.

R-4-Zyl. im Heck, 767 ccm, 32 PS bei 4800/min, 4-Gang, 610 kg, 110 km/h, gebaut von 1965 - 70



Studebaker Hawk GT, USA 1962

Der Hawk GT wurde nur 1962 und 1963 gebaut. Das Dach sah aus wie ein Hardtop und die Heckflossen waren weggefallen, der Kühlergrill stand aufrechter und er war das neue Spitzenmodell.

V-8 mit 4170 ccm, 180 PS bei 4500/min, 3-Gg.-Automatik, 1610 kg, 175 km/h, nur 14.789 Stück



Sunbeam Venezia Touring Coupé, I 1964

Die schon 1901 gegründete Marke Sunbeam zeichnete sich immer durch elegante Karosserien aus. So wie der bei Touring gebaute Venezia als Coupé zum Sunbeam Rapier, aber mit kürzerem Radstand.

R-4-Zyl. mit 1592ccm, 81 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1125 kg, ca. 160 km/h, nur 204 Stück gebaut



Sunbeam Venezia Touring Coupé, I 1964

In der Seitenansicht wird deutlich, dass die Rivalen FIAT 1500 Coupé, Lancia Fulvia, ALFA GT Junior, aber auch Opel C-Rekord Coupé oder Ford P5 Coupé hießen, die aber deutlich preiswerter waren.

R-4-Zyl. mit 1592ccm, 81 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1125 kg, ca. 160 km/h, nur 204 Stück gebaut



Rometsch VW Lawrence Coupé 572, D 1957

Dieses Lawrence-Coupé wurde aus Aluminium gebaut und erfüllte viele Sonderwünsche: Okrasa-Tuning, Metall-Schiebedach, Sonderlack altweiß-mint, Schlitz in der Motorhaube.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1280 ccm, 72 PS bei 6500/min, 4-Gang, 800 kg, 160 km/h, ca. 80 St. bis 1960



Rover P2 Cabriolet, GB 1940

Dank seines separaten Rahmens war der Rover P2 auch eine gute Basis für Sonderkarosserien. Dieses 2-türige P2-Cabriolet entstand in den Vierzigern und ist wohl der Einzige in Deutschland.

R-6-Zyl., OHV, 2500 ccm, 100 PS bei 4200/min, 4-Gg. m. Freilauf, 1400 kg, 130 km/h, Unikat unter 1.705 Expl.



Sofia B Prototyp, BG 1986

1986 erschien der bulgarische Mittelmotor-Versuchswagen von Ing. V. Andreev mit 1600er Mittelmotor und Kunststoff-Karosserie als erster und einziger Sportwagen dieses Landes. Er ist im Original erhalten - Premiere!

R-4 OHC, 1588 ccm, 78 PS bei 5400/min, 4-Gang, 850 kg, 160 km/h, gebaut 1 Versuchswagen



Sunbeam Venezia Touring Coupé, I 1963

Die für Touring patentierte Superleggera-Bauweise ist eine Kombination aus Stahl-Kasten- und Gitterrohrrahmen, auf der durch eine Isolationschicht getrennt, die Alu-Karosserie vernietet wird.

R-4-Zyl. mit 1592ccm, 94 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1125 kg, ca. 160 km/h, nur 140 Stück gebaut



Sunbeam Venezia Touring Coupé, I 1964

Die schon 1901 gegründete Marke Sunbeam zeichnete sich immer durch elegante Karosserien aus. So wie der bei Touring gebaute Venezia als Coupé zum Sunbeam Rapier, aber mit kürzerem Radstand.

R-4-Zyl. mit 1592ccm, 81 PS bei 5800/min, 4-Gang, 1125 kg, ca. 160 km/h, nur 204 Stück gebaut



Tazio EB 110 Supersport, SA 2001

EB steht für Ettore Bugatti, der, so wie Tazio Nuvolari, dem Hersteller des Mittelmotor-Boliden aus Südafrika als Vorbild diente. Leider blieb es bei nur drei Exemplaren. Einzelstück in Deutschland.

V-8-OHC mittig, 5700ccm, 350 PS bei 7000/min, 980 kg, 6-Gang, 0 auf 100 km/h in 4,5 sek., 250 km/h



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



Veritas RS 2-Liter, D 1948

Der private Veritas RS von Paul Pietsch, dem Gründer der Motorpresse Stuttgart, ist immer noch im Besitz der Familie, die ihn bei namhaften Oldtimer-Events, wie Silvretta-Classic, einsetzt. Er hat den Motor des BMW 328.

R-6-Zyl., OHV mit 1971 ccm, 120 PS bei 4.500/min, 4-Gang, 950 kg, 180 km/h, ca. 7 Stück



VW Thonfeld-Sportcabriolet, DDR 1950

Weil es in der DDR weder Porsche noch Karmann gab, baute Willi Thonfeld aus Dresden seinen Porsche auf Basis eines VW selbst mit 1,5-Liter mit 44 PS und unsynchronisiertem Getriebe.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1445 ccm, 44 PS bei 4000/min, 4-Gang, 900 kg, 140 km/h, Einzelstück!



VW 1303 LS Cabriolet, D 1979

1979 war das letzte Jahr des Käfer-Cabrios, den Golf gab's schon seit 1974 und nun folgte das Golf-Cabrio. Dieser hat Vollausrüstung und zeitgenössische Zubehörteile, wie Frontspoiler.

4-Zyl-Boxer im Heck, 1570 ccm, 50 PS bei 4000/min, 4-Gang, 940 kg, 135 km/h, 114.489 Stück bis 1979



Wartburg 311 Coupé, DDR 1958

Zweitüriges Coupé des 311, zweifarbig, beim Concours in Wien 1958 mit Silbermedaille, erst in Meerane, dann bei Gläser in Dresden in nennenswerter Stückzahl gebaut.

3-Zyl-Takt, 992ccm, 45 PS bei 4.000/min, 4-Gang, Frontantrieb, 985 kg, 125 km/h, 5.488 Exemplare



Triumph 2000 Italia, GB / I 1960

Obwohl auf dem Chassis des TR3 bei Vignale gebaut, stammt das Design von Michelotti, weshalb der Italia dem ebenfalls 1961 erschienenen TR4 durchaus ähnlich sah. Der Vorjahressieger Chris Cachia hat ihn restauriert.

R-4-Zyl. OHV, 1991 ccm, 101 PS bei 5000/min, 4-Gang, 975 kg, 185 km/h. 392 Stück bis 1963



Voisin C11 14CV Chartreuse, F 1927

Avions Voisin war eine frühe französische Flugzeugfabrik, deren Inhaber begann, exklusive innovative Autos zu bauen, die, wie der C11, ventillose Schiebermotoren hatten und von Künstlern gestaltet wurden.

R-6-Zyl. m. 2326 ccm, 66 PS bei 4000/min, 4-Gang, 1300 kg, 115 km/h, 2.000 Stk. von 1926 - 28



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



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



Willys Knight Standard Six, USA 1928

Dieser Willys hat statt Ventilen Drehschieber nach dem Patent Knight. Das war besonders leise, aber kompliziert. Willys konkurrierte mit Ford, Chrysler und GM. Er hat noch Holzspeichenräder.

R-6-Zyl., 2883 ccm, 75 PS bei 3.500/min, 3-Gang, 1350 kg, 100 km/h, ca. 24.000 Exemplare

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
Büro Schwetzingen: Ralf Eichhorn • Plakat—/Titelmotiv: Hideo Kodama
Gestaltung des Magazins: ergonomedia Kludsky/Leiss GbR

FIVA-Class B Veteran 1905 - 1918			
1907	Peugeot	96B Double Phaeton	Krauser
1913	Renault	12 CV DG Roi de Belges	Zapf
1914	Opel	Torpedo	Hasler
1916	Locomobile	M 48 Speed car	Lehr

FIVA-Class C Vintage 1919 - 1930			
1921	Amilcar	C3 5 CV, Bordino Tail	Gaedt
1922	Rolls -Royce	Silver Ghost Binder, Victoria Coupé	Hoedt
1923	Chandler	Sedan	Mohr
1925	Rolls-Royce	20/25 HP, Coupé	Giehl
1926	Amilcar	CGSs, Torpedo	Merz
1926	Bugatti	38 Faux Cabriolet, Jos. Figoni	Reithofer
1926	Maserati	Tipo 26	Rettenmaier
1927	Willys Knight	Sedan	Braun
1927	Avions Voisin	C 11 Chartreuse, Berline	Ittner
1927	Armstrong Siddeley	Saloon, Burlington	Rewers
1928	Dixi	DA 1 Ihle, Roadster	Koch
1928	Overland	Whippet, LKW	Löbig
1929	MG	Six Open Tourer, Carbodies	Rahmer
1930	Ford	A Tudor Sedan	Braun
1930	Ford	Model A Pick-Up 3.3	Reining
1930	BMW	"DIXI" Eillieferwagen, Kastenwagen	Schmidt
1930	Ford	Ford A Victoria	Velling

FIVA-Class D1 Post Vintage 1931 - 1935			
1931	Ford	A Fordor	Barth
1931	Ford	A Fordor Sedan, Briggs	Schanz
1931	Packard	Typ 833, Limousine	Zapf
1932	Adler	Primus 1,5 A, Kombilimo AmbiBudd	Beckert
1932	Pierce Arrow	Model 54, Convertible Coupé	Loh
1933	Adler	Trumpf AV, Rennsport	Wimmer
1934	Packard	Twelve 1107, Rollston Roadster	Barbaric
1934	Bugatti	57 Stelvio Cabriolet, Usine	Braunschweig
1934	BMW	315/1 Sport, Roadster	Bühler
1934	Hillman	Sports Tourer, Cabrio	Eberle
1934	Adler	Primus	Przybylla
1934	Maserati	8 CM Grand Prix	Rettenmaier
1934	Adler	Trumpf Junior Cabriolet rot	Stein
1934	Hanomag	Rekord, Limousine	Stuppy
1935	Aston Martin	Mark II,long chassis OT	Dornstädter
1935	Bentley	Derby Park Ward, Sports Saloon	Kempf
1935	Austin	Seven Speedy, Roadster	Kempf
1935	Lagonda	M45 Tourer	Maier-Unbehaun



OLDTIMER
OILS
SINCE 1915



www.östol.de

MADE IN GERMANY

FIVA-Class D2 Post Vintage 1936 - 1945			
1936	Mercedes	170 V, Cabrioletlimousine	Blisse
1936	Packard	120 B Convertible	Stendel
1936	Riley	12/4 Grebe Special	Voigt
1937	BMW	328 Autenrieth, Cabrio	Höbig
1937	BMW	328 Roadster	Kraus
1937	Peugeot	402 Limousine, Grand Luxe	Kreuz
1937	BMW	328 Coupé, Zinser	Schmidt
1937	Peugeot	402 Limousine, Legere	Schröder
1937	Mercedes	170 V OT Typ II, Tourenwagen	Vellmer
1937	BMW	327/28 Coupé	Wehner
1938	Hanomag	1.3 Autobahn	Drobny
1938	Morgan	FFS Serie 1, Roadster	Knebel
1938	Opel	Admiral, Limousine	Rohwedder
1938	BMW	327/28, Cabriolet	Steffen
1939	BMW	328 Roadster, Patina	Bonczkowitz
1939	Rover	14 HP light Six, Limousine	Drescher
1939	MG	WA Tickford Drophead, Salmon & Sons	Hopkins
1940	Rover	P2 Cabriolet	Zondler

FIVA-Class E1 Post War 1946 - 1955			
1946	Lincoln	Continental, Conv. Coupé	Trindler
1947	Triumph	TR 1800, Roadster	Noever
1948	Maserati	A 6 1500 Coupé, Pininfarina	Bauer
1948	Veritas	RS 2000	Brodbeck
1948	Maserati	4 CLT, Monoposto	Lehr
1948	Chevrolet	Fleetline	Stöhr
1949	Crosley	Hotshot, Kleinwagen	Grimmer
1950	Bentley	MK6 Spezial "Blue Train", Coupé	Dobelke
1950	Aston Martin	DB 2 Coupé	Szwaj
1951	Jensen	Interceptor 1, Coupé	Huesken
1951	Austin	A 40, Sports Convertible	Lippert
1951	Bentley	Mk VI 2-door Coupé, James Young	Peier
1951	Buick	DeLuxe Tourback Sedan	Pressmar
1951	Bristol	401, Stromliniencoupé	Steinhaus
1951	Bentley	Mk VI Coupé, Park Ward	Stingl
1952	Rolls-Royce	Silver Dawn, Elektro	Becker
1952	BMW EMW	328 Großer Werkmeister, Barchetta	Detscher
1952	Nash-Healey	Pininfarina, Convertible	Hüniken
1952	Gutbrod	Superior, Cabrio-Lim.	Huttner
1952	Bentley	Mk VI DHC, Mulliner	Rassloff
1953	Mercedes	300 S, Roadster	Bauer
1953	Riley	RME, Limousine	Heidlauf
1954	Maserati	250 F Monoposto, ex Salvadori, grün	Rettenmaier
1955	Ford	Thunderbird, Convertible	Bernhard
1955	Oldsmobile	2-Door Holiday, Coupé	Brock
1955	Brütsch	Zwerg Einsitzer, Fiberglas-Schalenbauweise	Dipold
1955	VW	Thonfeld Cabrio-Limousine	Paunov
1955	ALFA Romeo	1900C SS, Coupé Touring	Tessmann
1955	Maserati	A6GCS Barchetta, Fantuzzi	Weber

FIVA-Class E1 Post War 1956 - 1960			
1956	BMW	503 Coupé	Englert
1956	FIAT	Multipla, m. Pfefferkorn-Anh.	Herfurtner
1957	Chevrolet	BelAir, Coupé	Andris
1957	Maserati	A 6 2000 Spider, Frua	Bauer
1957	Mercedes	220 S Coupé, Ponton	Beilharz
1957	Rolls-Royce	Silver Cloud 1 Hooper, Empress	Dohse
1957	Lincoln	Premiere Conv.	Dursun
1957	Porsche	356 A GT T2A, Coupé Reutter	Hüniken
1957	VW	Rometsch Lawrence, Coupé	Koch
1957	Chevrolet	BelAir, Hardtop Coupé	Mattis
1957	Lincoln	Premiere Coupé	Reinecke
1958	Austin Healey	Sprite Mk1, Roadster	Butz
1958	Mercedes	300d Cabriolet, Adenauer	Mack
1958	FIAT	1100 / 103D, Limousine	Werkmeister
1959	Chevrolet	Corvette C1, silber	Altherr
1959	Chevrolet	Corvette C1,Cabrio	Burmeister
1959	Armstrong Siddeley	Star Sapphire	Hubbert
1959	Ford	Fairlane Skyliner	Jtem
1959	Maserati	3500 GT rot, Coupé	Joa
1959	Maserati	3500 GT, Touring	Klemm
1959	VW	Rometsch Lawrence, Coupé	Koch
1959	Alfa Romeo	2000 Berlina	Messina
1959	Plymouth	Belvedere, Sedan	Nollenberger
1959	AlVis	TD 21, Graber / Park Ward	Pfenninger
1960	Triumph	Italia Coupé Michelotti	Cachia
1960	NSU	Prinz II E, Limousine	Dipold
1960	MG	A Roadster	Hopkins
1960	Trabant	500 P50, Limousine	Koch
1960	Alpine	A 106 Coupé, Coupé	Pilz
1960	Rolls-Royce	Silver Cloud II	Schümichen

Maßstab 1:18

CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Kraftvolle Eleganz, technisch voraus



M-282, M-283, M-284, M-285,
M-293, M-294, M-295
CMC Mercedes-Benz
300 SL Roadster
Sieben Versionen, sieben 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



FIVA-Class F1 1961 - 1964			
1961	Rolls-Royce	Silver Cloud II, Saloon	Helmers
1961	ALFA Romeo	Giulietta SS, Bertone	Herrmann
1961	Mercedes	190 SL, Coupé	Müller
1962	Lancia	Appia Sport	Gaa
1962	Maserati	3500 GT, Touring	Killer
1962	Chevrolet	Impala Hardtop Coupé	König
1962	Maserati	5000GT Coupé, Allemano	Maier
1962	Alfa Romeo	1600 Spider	Messina
1962	Studebaker	Hawk GT	Rüth
1962	Alfa Romeo	2000 Touring Spider Chevy V8, Touring	Rupp
1962	Aston Martin	DB 4 S IV, Volante	Stiller
1962	Maserati	3500 Gti, Coupé Touring	Suchanek
1963	Maserati	3500 Gti, Touring	Gütling
1963	Moretti FIAT	750 Coupé	Herfurtner
1963	Wartburg	311 Coupé, Gläser	Jaschke
1963	Sunbeam	Venezia blau, Touring Coupé	Peirs
1963	Jaguar	E-Type 3,8, Roadster	Unger
1963	Maserati	3500 GT Spider, Vignale	Zimmermann
1964	Sunbeam	Venezia, Touring Coupé	Bruins
1964	Maserati	3.5 Mistral Spider	Dammers
1964	DKW	1000 SP, Coupé	Dräger
1964	Sunbeam	Venezia, Coupé Touring	Kläntschi
1964	Volvo	P 1800S	Michel
1964	Maserati	Quattroporte, Limousine	Müller
1964	Cadillac	Fleetwood	Pressmar
1964	Mercedes	300 SE Coupé, Wendler	Saum
1964	Sunbeam	Venezia silber, Touring Coupé	Simonis
1965	Austin Healey	3000 Mk III	Hegemann
1965	SEAT 800	Viertürer	Herfurtner
1965	Ford	Mustang Fastback, mit Matties	Schneider

FIVA-Class F2 1966 - 1970			
1966	FIAT	Dino Spider 2000, 1. Serie	Appel
1966	Ford	Mustang, Convertible	Boomgarten
1966	Ferrari	Dino 206 SP, Coupé	Hofer
1966	Chevrolet	Corvette Stingray Conv., C 2	Stritt
1967	FIAT	Dino Spider 2000 HT LeMans, Einzelstück	Bartz
1967	Ford Shelby	Mustang GT 350, Coupé	Bietenholz
1967	Glas	1700 GT Cabriolet	Degler
1967	Savio	Jungla	Herfurtner
1967	FIAT Abarth	1000 TC Berlina, Limousine	Kleber
1967	VW	Karmann Ghia Typ 14, Cabrio	Probst
1967	FIAT	Dino 2000 Coupe	Russ
1967	Chevrolet	Camaro RS/SS 350, Convertible	Sattel
1967	Lancia	Flaminia Berlina 2.8	Schär
1968	Cadillac	Eldorado Fleetwood, Coupe	Berg
1968	FIAT	Dino 2000 Spider Hardtop, Pininfarina	Junghänel

HEDTKE

Ihr exzellentes Mobilitätszentrum
im Rhein-Main Gebiet.



LYNK & CO 08



VOLVO EX60



RANGE ROVER



DEFENDER 90

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 / 8255 – 0 · info-jlr@hedtke.de



1968	FIAT	Dino Spider 2000, 1. Serie	Kräker
1969	Alfa Romeo	1750 Berlina,Limousine	Bayer
1969	Maserati	Ghibli 4700, Coupé	Bolenski
1969	Maserati	Ghibli 5700, Spider	Gebhard
1969	Opel	Kapitän B hellblau, Limousine	Rohwedder
1969	Jaguar	E-Type 4,2 OTS	Spandoeck
1969	Dino	246 GTB L, Berlinetta	Szwaj
1969	Dodge	Polara Hardtop Coupé	Jokiel
1970	Maserati	Ghibli SS 4900	Schatz

FIVA-Class G1 1971 - 1974			
1971	NSU	Ro80, Limousine	Frieß
1971	Lincoln	Continental Coupé, Pers. Lux.Coupe	Gierschewski
1971	Peugeot	504 B12, Cabriolet	Koch
1971	FIAT	Dino 2400 Coupé	Merz
1971	Opel	Diplomat B Cabriolet	Rohwedder
1971	Rolls Royce	Corniche, Cabriolet	Rupp
1971	FIAT	Dino 2400 Coupé	Schwarzfeld
1971	Lincoln	Continental Mk III, Coupé	Walter
1971	FIAT	Dino Coupé 2400, Bertone	Wespi
1972	Porsche	911 S 2.4, Coupé F-Serie	Dratt
1972	FIAT	Dino 2400 Spider	Leyder
1972	Fiat	Dino 2400, Coupe Bertone	Witte
1973	Dino	246 GTS, Targa	Aust
1973	Gilbern	Invader Mk 3	Breyer
1973	Maserati	Bora 4.7	Dammers
1973	Dino	246 GT, Serie E rot	Gras
1973	Maserati	Merak	Hermann
1973	NSU	Prinz 4 L	Pressmar
1973	Maserati	Indy 4900, Coupé Vignale	Reh
1973	Porsche	911 RS 2.7, Targa	Richter
1974	Melkus	RS 1000, Coupé	Altmann-Johl
1974	Lancia	Stratos, Coupé Bertone	Landmann
1974	Maserati	Khamsin	Sauer
1974	Maserati	Quattroporte II, Bertone	Schiemenz

FIVA-Class G2 1975 -1979			
1975	Opel	Diplomat B V-8 lang	Rohwedder
1975	Porsche	911 3.0 Targa, Flachbau WTL	Stoll
1976	Rolls-Royce	Silver Shadow, Saloon	Lang
1977	VW	1303 LS Cabriolet	Dräger
1977	Peugeot	504 V 6, Cabriolet	Reitz
1977	Mercedes	280 SE W116, Limousine	Zimmermann
1978	Ferrari	208 GT4 Coupé, Bertone	Pauli
1978	BMW	320 Baur TC, Baur	Schneider
1979	Rolls-Royce	Silver Shadow II, Limousine	Böhm
1979	Oldsmobile	Cutlass Supreme Brougham, Coupé	Camenzind
1979	DeLorean	DMC 12	Matussek
1979	Maserati	Quattroporte III	Sauer
1979	Ferrari	308 GT 4, Bertone	Wiederspahn-Wilz

FIVA-Class H, 1980 onwards			
1981	Ferrari	308 GTSi, Pininfarina	Wiegand
1982	Maserati	Khamsin, Speciale	Versen
1983	Morgan	4/4, Roadster	Egger
1983	Pininfarina	Europaspider DS 1, Cabriolet	Ruppert
1985	Rolls-Royce	Silver Spirit, Saloon	Brauner
1985	BMW	M 635 Csi, Coupe	Heiland
1986	BMW	325 IX, Limousine	Rausch
1986	Sofia	Typ B, Coupé Prototyp	Tsvetanov
1987	Ferrari	328 GTS bianco, Spider	Santos
1990	Chrysler	TC Maserati, Convertible	Auerswald
1990	Maserati	Biturbo Spyder	Brand
1990	Bentley	Continental III, Cabrio	Camenzind
1990	ALFA Romeo SZ	Zagato, Coupé	Erler
1992	Maserati	430 4V Quattroporte, Limousine	Fillibeck
1992	Maserati	Barchetta	NN
1993	Alfa Romeo RZ	Zagato, Roadster	Erler
1993	Alfa Romeo	Zagato, Cabrio	Pisters
1993	Alfa Romeo	Zagato, Cabrio	Roth
1994	Dodge	Viper	Schneider
1995	Maserati	Quattroporte 4, Gandini	Wagner
1996	Maserati	Ghibli II, Coupé	Fillibeck
1998	Maserati	Quattroporte IV, Limousine	Fillibeck
2004	Maserati	4200 Spider	Berke
2014	ALFA Romeo	4C, Coupé	Heid
2025	Aston Martin	DB 12 Goldfinger Edition	Reinhardt

LUST AUF MEHR OLDTIMER?
DANN FOLGEN SIE UNS
AUF FACEBOOK!

www.facebook.com/ADACKlassik

Freitag 28. August 2026, Preview-Day (zum Teil noch im Aufbau)

ganztägig	Eintreffen der Teilnehmer und Platzierung der Fahrzeuge
09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
ab 12:00 Uhr	Programm der Classic-Gala Schwetzingen: • Automobile Sonderschauen: 100 anni di Automobili MASERATI, 90 Jahre BMW 328, Passione Dino, Heritage Peugeot, Sunbeam Venezia u.a. • Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse • Gin-Tasting bei Snowo Distillers Stand 20 • Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner Stand S6 • Classicbid Collector's Circles – Open-Air Oldtimer-Verkauf Stand S8 • Automobile Kunstaussstellung im Südflügel • Salon des Marchands – Marketender und Automobilia im Südflügel • Château Couture – Vintage Mode im Kopfsaal-Südflügel • Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m • aquaRömer Relax-Areas verteilt im Park • Portugiesisches Urlaubsflair genießen & Gewinnspiel mit Victors Stand S2 • Foto-Spot bei Villeroy & Boch Stand S3 • Expert-Talk „Japanese Automotive“ mit Sake-Tasting Stand 47
18:00 Uhr	Schließung des Parks für die Öffentlichkeit
19:00 Uhr	Welcome-Barbecue für Teilnehmende des Concours d'Elegance und geladene Gäste mit Eröffnungsfeuerwerk bei Einbruch der Dunkelheit

Samstag 29. August 2026

09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
ab 10:00 Uhr	Programm der Classic-Gala Schwetzingen: • Automobile Sonderschauen: 100 anni di Automobili MASERATI, 90 Jahre BMW 328, Passione Dino, Heritage Peugeot, Sunbeam Venezia u.a • „Classic Presentation“ – moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark • Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse • Live-Musik der Jazz-Band „4tothebar“ vor dem Schlossrestaurant • ELVIS-Live-Shows, Accessories und 100 years Route 66 im USCCC • Square-Dance Shows um 12:00 Uhr, 14:00 Uhr und 16:30 Uhr im USCCC • Rock'n'Roll-Dance im USCCC • Gin-Tasting bei Snowo Distillers Stand 20 • Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner Stand S6 • Automobile Kunstaussstellung im Südflügel • Salon des Marchands – Marketender und Automobilia im Südflügel • Château Couture – Vintage Mode im Kopfsaal-Südflügel Stand 37 • Präsentation der „Best of Show Trophäe“ Kunstaussstellung im Südflügel • Probefahrt-Angebot MASERATI Stand S5 • Classicbid Collector's Circles – Open-Air Oldtimer-Verkauf Stand S8 • Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m • High-End Kulinarik-Erlebnis – Live Sushi- und Austern-Counter Stand 45 • aquaRömer Relax-Areas verteilt im Park • Portugiesisches Urlaubsflair genießen & Gewinnspiel mit Victors Stand S2 • Foto-Spot bei Villeroy & Boch Stand S3 • Expert-Talk „Japanese Automotive“ mit Sake-Tasting Stand 47 • ECOMobil-Gala Schwetzingen vor dem Schloss Schwetzingen mit Probefahrtangebot – z.B. LUCID Motors Anmeldung am Stand 64

11:00 Uhr	Live-Auftritt Star-Tenor Thomas Kiessling und Empfang mit Vorstellung der Kunstaussstellung durch Curd Achim Reich Südflügel im Schloss
11:30 Uhr	Maserati Classiche - Werterhalt klassischer Maserati-Fahrzeuge Schlosskapelle neben der Ticketkontrolle
13:30 Uhr	Vintage garden Picnic in historischem Outfit JaguarFreunde Süd-West Stand 50
15:00 Uhr	Vecona Vintage Dress Up & Dance mit Laneys Swing Trio vor Stand 37 vor dem Süd-Flügel/Marketendersaal
16:00 Uhr	WM-Bus 1974 – Vorstellung und Zeitzeugenberichte Stand 4
18:00 Uhr	Programmende des ersten Tages
19:00 bis	Classic-Gala Abend mit Sektempfang, Klassik-Konzert im Rokoko-Theater und anschließendem Dinner im Schloss Schwetzingen für Teilnehmende des Concours d'Elegance und geladene Gäste.
23:00 Uhr	

Sonntag 30. August 2026

09:00 Uhr	Öffnung des Schlossparks Schwetzingen
ab 10:00 Uhr	Programm der Classic-Gala Schwetzingen: • Automobile Sonderschauen: 100 anni di Automobili MASERATI, 90 Jahre BMW 328, Passione Dino, Heritage Peugeot, Sunbeam Venezia u.a • „Classic Presentation“ – moderierte Fahrzeug-Vorstellungen verteilt im Schlosspark • Automobile u. Accessoires auf der Hauptachse • Live-Musik der Jazz-Band „4tothebar“ vor dem Schlossrestaurant • ELVIS-Live-Show, Accessories und 100 years Route 66 im USCC • Rock'n'Roll-Dance im USCCC • Gin-Tasting bei Snowo Distillers Stand 20 • Fotoobjektiv-Verleih am SIGMALiner Stand S6 • Automobile Kunstaussstellung im Südflügel • Salon des Marchands – Marketender und Automobilia im Südflügel • Château Couture – Vintage Mode im Kopfsaal-Südflügel Stand 37 • Präsentation der „Best of Show Trophäe“ Kunstaussstellung im Südflügel • Probefahrt-Angebot MASERATI Stand 37 • Classicbid Collector's Circles – Open-Air Oldtimer-Verkauf Stand S8 • Kulinarische Angebote wie Wein, Crêpes, Tapas, Eiscreme, Burger u.v.m • High-End Kulinarik-Erlebnis – Live Sushi- und Austern-Counter Stand 45 • aquaRömer Relax-Areas verteilt im Park • Portugiesisches Urlaubsflair genießen & Gewinnspiel mit Victors Stand S2 • Foto-Spot bei Villeroy & Boch Stand S3 • Expert-Talk „Japanese Automotive“ mit Sake-Tasting Stand 47 • ECOMobil-Gala Schwetzingen vor dem Schloss Schwetzingen mit Probefahrtangebot – z.B. LUCID Motors Anmeldung am Stand 64
11:00 Uhr	Live-Auftritt Star-Tenor Thomas Kiessling und Empfang mit Vorstellung der Kunstaussstellung durch Curd Achim Reich Südflügel im Schloss
11:00 Uhr	Maserati Classiche - Werterhalt klassischer Maserati-Fahrzeuge Schlosskapelle neben der Ticketkontrolle
12:00 Uhr	Pre-Siegerehrung Prämierung FIVA-Klasse A bis C Bühne am Arion-Brunnen
13:30 Uhr	Vintage garden Picnic in historischem Outfit JaguarFreunde Süd-West Stand 50
14:00 Uhr	WM-Bus 1974 – Vorstellung und Zeitzeugenberichte Stand 4
ca. 16:00 Uhr	Haupt-Siegerehrung Präsentation und Prämierung Bühne am Arion-Brunnen
18:00 Uhr	Veranstaltungsende

Änderungen vorbehalten

Die Jury des 22. Internationalen Concours d'Elegance Automobile ist aus internationalen Experten und Expertinnen verschiedener Fachbereiche des Automobilismus gebildet, die sich für ihr unabhängiges und fachgerechtes Urteil miteinander beraten – denn Siegertrophäen sind nur wertvoll, wenn sie von einer qualifizierten Jury vergeben werden.

Bei ihrer Bewertung legt die Jury ein besonderes Augenmerk auf die Authentizität und Originalität der Fahrzeuge und orientiert sich dabei an internationalen FIVA-Regularen. 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
Blaube, Wolfgang
Cüpper, Jürgen
Diehl, Peter
Herczeg, Gabor
Hoffmann-Sinnhuber
Ihrig, Ronald
Jokiel, Thomas
Kübler, Bernd
Kurz, Nicola
Kuschel, Lara
Leutiger, Burkhard
Mayer, Ulrich
Müller, Carsten
Ollig, Paolo
Rudorff, Lars Peter
Rufer, Mark
Scheidl, Andreas
Schramm, Robert
Schultz, Bernd
Schulz, Gregor
Süss, Thorsten
Tomic, Duschan
Weigert, Peter
Weinmann, Alexander
Westpfahl, Julian
Wirth, Thomas u. Sohn

Jugend

Hoedt, Philipp
Beilharz, Welf
Herczeg, Ava
Herczeg, Ryan
Hoedt, Philipp
Höing, Jona
Lenger, Alexander
Matthys, Henri, BEHVA
Schramm, Henrietta
Schramm, Laurenz

Experte Swiss Venture Club, CH
Automobilhistoriker und Autor
ADAC-Oldtimerexperte
Karosserie und Fahrzeug, Vogel-Verlag
Automobildesigner
Lt. Jury des USCCC
Designer und Dozent
Experte US-Cars
Kfz.-Sachverst. Württembergische
Jury-Management
Assistenz der Jury
Dipl.-Designer
Experte Pre 45
Vors. AK Hist. Fahrzeuge, MdB
Experte und Autor
Automobilhistoriker
Experte, Honorary Judge, CH
Experte, Carrozzeri Italiani
Ing. Vorsitzender der Jury, ASC-Vizepräs. Technik
Automobilarchivar
Fachjournalist, Oldtimer-Markt
Designer
Experte Design und Post 45, I
Klassik-Sachverständiger
Sachverständiger, DEKRA
Jurist und Klassik-Experte
Automobilhistoriker und Autor

Couture et Flair

Peters, Andrea
Bietenholz, Frau
Blaube, Tanja
Jokiel, Alexandra
Schramm, Nicole

Ehrenjury

Kodama, Hideo
Rufer, Mark

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

Premium-Partner

 **württembergische**
Ihr Fels in der Brandung.



Schirmherrschaft



Jubiläumspartner

Exklusiv-Partner und Sponsoren



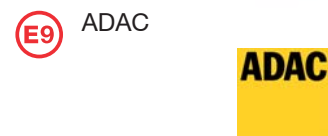
Aussteller

ASPEN / Coryton
Caravan Classics
CMC Classic Model Cars
Comco Classic Car Leasing
Detailers Garage
DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer
Die Burgenstraße
Drakensberg
Evelyn Toomistu
FirstClass - Autohauben
Galerie
Gennaro Esposito
Happy clean
Heidlauf Classics
Holldorf Cycles
Kaltenmorgen Cabriotücher
Kento Shimizu / ACRE Co., Ltd.
Liberty Cars
Lucid Motors
mainstreet Vintage Shop
Mercedes-Benz Trucks Classic
Spendenaktion Lebenshilfe Gießen e.V.
OPEL Classic
OSRAM
Östol Oldtimer Oils
Panamahüte Manfred Mehl
photography andreas goinar
Scuderia Renania
Snowo Distillers

Stadtmarketing Schwetzingen
TECHNO CLASSICA SALON - S.I.H.A.
Top Level Classic Cars
Vecona Vintage
Wensauer Anhänger / Turatello
WS Country

Clubs / Vereine

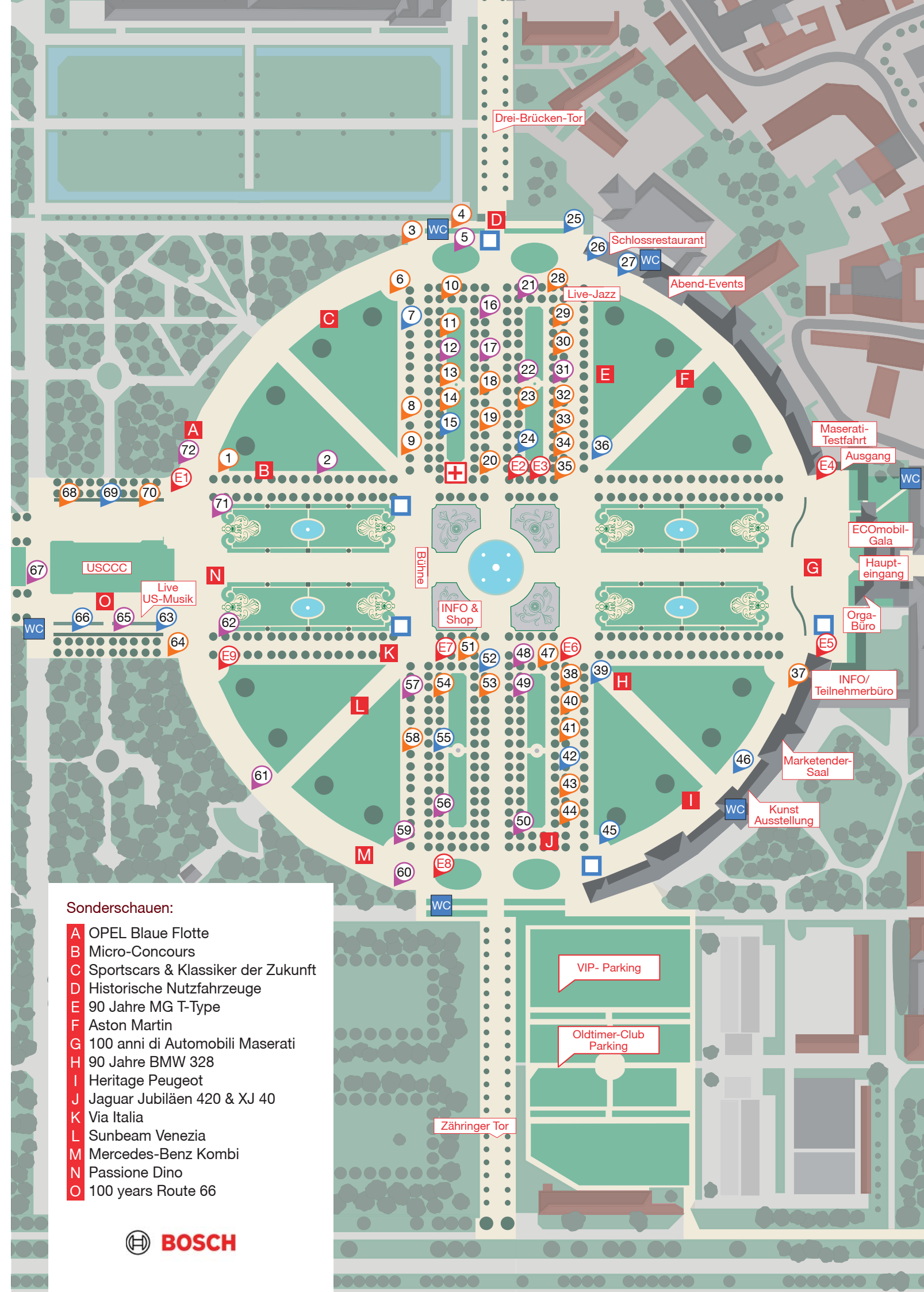
ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.
Allgemeiner Schnaufferl Club (ASC) e.V.
Alt-Ford-Freunde e.V.
ASC - Landesgruppe Tradition e.V.
Autocars Anciens de France / Euromobile SAS
Deutsche Peugeot Vorkriegs-Register
Dino Register Deutschland
Elvis will never die e.V.
Fiat 600 Freunde Deutschland
Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
JaguarFreunde Süd-West
Mercedes-Benz Interessengemeinschaft 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 - Bentley & Rolls-Royce Touring Club e.V.
Zagato Car Club Detschland



- 1 Comco Classic Car Leasing
- 2 Fiat 600 Freunde Deutschland
- 3 Wensauer Anhänger / Turatello
- 4 Mercedes-Benz Trucks Classic
- 5 Autocars Anciens de France / Euromobile SAS
- 6 Östol Oldtimer Oils
- 7 Apfelwein / Freigeist
- 8 Detailers Garage
- 9 Top Level Classic Cars
- 10 ASPEN / Coryton
- 11 Heidlauf Classics
- 12 Hesse Motor Sports Club e.V. (HMSC e.V.)
- 13 Die Burgenstraße
- 14 Galerie Vogel / Horst Wendland Atelier
- 15 Grill, Bier, Wein & more / Bliss Catering
- 16 Oldtimer-Freunde Heidelberg
- 17 Adler-Motor-Veteranen-Club
- 18 Happy clean
- 19 FirstClass – Autohauben
- 20 Snowo Distillers
- 21 Oldtimer Stammtisch Brühl – Baden
- 22 MSC Schwetzingen e.V.
- 23 Schwetzingen erleben – Info, Shop & Bistro
- 24 Eis Fontanella
- 25 Theodors Flammkuchen, BBQ & more / Bliss Catering
- 26 Theodors Bier, Wein & more / Bliss Catering
- 27 Theodors Bar Italia / Bliss Carering
- 28 Kunstaktion – Mitmachen zum guten Zweck
- 29 Eckhard Schembs
- 30 Techno Classica Salon – SIHA
- 31 MG Drivers Club Deutschland e.V.
- 32 Bacchus Classic
- 33 Gennaro Esposito
- 34 Panamahüte Manfred Mehl
- 35 CMC Classic Model Cars
- 36 Bar & Flammkuchen / Millis Catering
- 37 Vecona Vintage & Holidorf Cycles
- 38 I-Clip

- 39 Crepes / Die Creperie
- 40 Drakensberg
- 41 WS Country
- 42 Tapas, Wein & more / Kappeller Hofladen
- 43 Skuderia Renana
- 44 Collector's finest photography
- 45 Live Sushi-Counter, Austern & more / Bliss Catering
- 46 Aperol-Bar / Bliss Catering
- 47 Kento Shimizu / ACRE
- 48 Museum Autovision Altlußheim
- 49 Ro 80 Club International e.V.
- 50 JaguarFreunde Süd-West
- 51 Classic-Gala Shop
- 52 Kaffee & Drinks / Kaffeekontakt
- 53 DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer
- 54 OSRAM
- 55 Pasta / Gesines Foodtruck
- 56 Alt-Ford-Freunde e.V.
- 57 Zagato Car Club Deutschland
- 58 Caravan Classics
- 59 Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.
- 60 Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
- 61 TheOtherClub – Bentley & Rolls-Royce Touring Club e.V.
- 62 Dino Register Deutschland
- 63 Kaffee & Drinks / Kaffeekontakt
- 64 Lucid Motors
- 65 Elvis will never die e.V.
- 66 US-Foodtruck BBQ & more / Bliss Catering
- 67 Bandits Ladenburg – Square Dance Club
- 68 mainstream Vintage Shop
- 69 Cocktailbar & Aperol / Millis Catering
- 70 Liberty Cars
- 71 Old- und Youngtimer Spendenaktion
- 72 OPEL Classic

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



Sonderschauen:

- A** OPEL Blaue Flotte
- B** Micro-Concours
- C** Sportscars & Klassiker der Zukunft
- D** Historische Nutzfahrzeuge
- E** 90 Jahre MG T-Type
- F** Aston Martin
- G** 100 anni di Automobili Maserati
- H** 90 Jahre BMW 328
- I** Heritage Peugeot
- J** Jaguar Jubiläen 420 & XJ 40
- K** Via Italia
- L** Sunbeam Venezia
- M** Mercedes-Benz Kombi
- N** Passione Dino
- O** 100 years Route 66

Nach der Schau ist vor der Schau...

Classic-Gala Schwetzingen 27. bis 29. August 2027



diverse Volvo Vorkriegsmodelle



Volvo 780 Coupé Bertone (1985 - 1990)



Volvo PV60 (1930)

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

wie immer möchten wir zum Abschluss mit Ihnen in die Zukunft blicken, denn auch im nächsten Jahr wird es wieder interessante Themen geben.

Einen der wichtigsten Jahrestage hat Volvo, denn die Marke, die schon ihr 80. Gründungsjahr in Schwetzingen gefeiert hat, wird 2027 ihr 100-jähriges Jubiläum mit internationalen Gästen feiern. Wir werden wieder versuchen, alle wichtigen Modelle im Schlossgarten zu versammeln – Sie dürfen gespannt sein, welche Varianten es von diesen schwedischen Automobilen gab.

Ohne zu viel zu verraten, ist es für uns auch sehr interessant, dass einzelne legendäre Modelle anderer Marken „runde Jubiläen“ feiern können – lassen Sie sich überraschen!

Bitte merken Sie sich am Besten schon heute den Termin: vom 27. bis 29. August 2027 ist der einzigartige Barockgarten von Schloss Schwetzingen wieder für ein Wochenende die Heimat der schönsten Automobilkreationen der Welt.

Und falls Sie solch ein besonderes Automobil besitzen, zögern Sie nicht, sich heute schon zu melden – denn ein Jahr ist immer so schnell vorbei.

Wir freuen uns, Sie wieder zu sehen!

Herzlichst,

Johannes Hübner und Wolfgang Gauf
Veranstalter von ASC-Classic-Gala Schwetzingen

**23. International Concours d'Elegance Automobile
ASC-Classic-Gala Schwetzingen
27. bis 29. August 2027**

Folgen Sie uns bei Facebook und Instagram oder auf unserer Webseite www.classic-gala.de für weitere Informationen.



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



**13 Jahre
Partner der
Classic Gala.**

wvv württembergische

Ihr Fels in der Brandung.

Oldtimer-Versicherung

**Auf jeder Ausfahrt
optimal abgesichert.**



Digital. Telefonisch. Persönlich.
Weitere Infos unter **oldtimer.de**
und **Telefon 0711 662 725778**