



 **württembergische**

Classic-Gala Schwetzingen 2024.
Impressionen des Concours.



Grußwort des Veranstalters

Als 2001 nach einem seit 1995 laufenden Genehmigungsverfahren der erste Concours d'Elegance in Schwetzingen stattfand, war die Veranstaltung vom Enthusiasmus aller Beteiligten geprägt. Das „Wunder von Schwetzingen“ ist, dass diese Begeisterung bis heute anhält und der traditionsreichste internationale Concours d'Elegance Automobile alljährlich exklusive Themen aus der ganzen Bandbreite der Automobilgeschichte präsentiert – im Jahr 2024 schon zum 20. Mal!

Es mag am zeitlosen Charakter der automobilen Meilensteine liegen, dass die mehr als zwanzig Jahre tatsächlich fast unbemerkt vergangen

sind – Mercedes 300 SL, Porsche 356 und 911 oder Jaguar E-Type waren auch schon 2001 mehr als 40 Jahre alte Ikonen der Automobilgeschichte und vor 23 Jahren waren auch Borgward Isabella und Rolls Royce Raritäten im Straßenbild, die eines Concours würdig waren. Ihr Geheimnis ist, dass sich ihre nachhaltige Präsentation seitdem sogar noch verbessert hat!

Die Kontinuität einer solchen „Leuchtturm-Veranstaltung“, wie sich ASC-Classic-Gala Schwetzingen seit dem Automobilsommer 2011 offiziell nennen darf, hängt vor allem an der langjährigen Treue der Partner, die, wie etwa die Württembergische Versicherung, seit mehr als 10 Jahren der sprichwörtliche Fels in der Brandung für diese Veranstaltung sind. Mit jeweils mehrjährigen Zusagen geben sie den Gestaltungsspielraum, Themen so einzigartig zu entwickeln, wie die Veritas-Sonderschau oder das Borgward-Jubiläum, die in dieser Qualität weltweit einzigartig sind.

Der Int. Concours d'Elegance ASC-Classic-Gala Schwetzingen wird auch zukünftig das führende Forum für unnachahmliche Automobilpräsentation sein, weil die Begeisterung an der Automobilgeschichte nur hier so stilvoll in Landschaft, Architektur, Kultur und Erleben eingebettet ist. Genießen Sie den Rundgang des Jahres 2024 im Schlosspark von Schwetzingen!

Ihr

Johannes Hübner mit Hans Hedtke und Wolfgang Gauf
ASC-Classic-Gala Schwetzingen



Liebe Freundinnen und Freunde der Classic-Gala Schwetzingen,

bei strahlendem Sonnenschein und herrlichem Sommerwetter präsentierte die Classic-Gala 2024 einem begeisterten Publikum eine faszinierende Auswahl an wunderschönen historischen Fahrzeugen. Jung und Alt, Groß und Klein flanieren in bester Stimmung durch den traumhaften Garten des Schwetzingen Schlosses. Alle hatten gleichermaßen Freude an den automobilen Raritäten des traditionsreichen deutschen Concours d'Elegance und genossen sichtlich die gelungene Veranstaltung. Das vorliegende Fotobuch zeigt zum einen, wie

wunderbar die Fahrzeuge in Szene gesetzt waren, und zum anderen, welchen Spaß die Gäste an ihnen hatten.

Seit vielen Jahren ist die Württembergische Versicherung mit großer Freude und Überzeugung Premium-Partner der Classic-Gala. Schon bevor es die Classic-Gala gab, wurde sie zum verlässlichen Versicherer an der Seite der Oldtimerbesitzerinnen und -besitzer – und ist es nach wie vor. Mit ihrem Spezialtarif „Best for Cars“ für Oldtimer, Youngtimer und Sammlerfahrzeuge bietet sie den passenden Versicherungsschutz für klassische Fahrzeuge. Und wenn das Automobil einen Schaden erleidet, den es zu regulieren gilt, steht sie ihren Besitzerinnen und Besitzern zur Seite.

Allen Classic-Gala-Fans wünsche ich im Namen der Württembergischen viel Freude beim Betrachten der wunderschönen Fotos und beim Schwelgen in Erinnerungen an schöne Tage im Rahmen der Classic-Gala.

Ihr

Ihr Dr. Per-Johan Horgby
Vorstand Württembergische Versicherung AG





70 Jahre Mercedes 300 SL

1954 erschien die Serienversion des erfolgreichen Mercedes 300 SL, der seit 1952 die internationalen Rennen dominierte. Nur zwei Exemplare des ab 1957 gebauten Roadsters wurden mit dem Werks-Kit SLS ohne Frontscheibe, Stoßfänger und mit Seitenauspuff geliefert. Dieser rote Werks-Pressewagen ging später an den Rennfahrer Eugen Böhringer.



Vom Designer signiert

Das klassische Importland Schweiz war Heimat exklusiver Karosseriewerke, die, wie Graber in Wichtrach, leistungsstarke und exklusive Basisfahrzeuge in Handarbeit mit individuellen Aufbauten anboten.

Das Volant für Meister

Nur in Schwetzingen kommt man so nah ans elfenbeinfarbene Lenkrad des Mercedes 300 SL, das den Blick klar auf Drehzahlmesser und Tacho gewährleistet und trotzdem die anderen Informationen nicht verdeckt – für den Blick nach hinten gibt's den Talbot-Spiegel aus Berlin.



Schweizer Elegance

Zu den Raritäten gehört dieses Talbot Lago T26 Record Cabriolet von Graber aus dem Jahr 1948. Der elegante Sechszylinder hat ein 4-Gang-Getriebe mit Vorwahl und wurde in rund 5.000 Arbeitsstunden in Concours-Condition versetzt. Insgesamt hat Graber in Wichtrach nur drei Exemplare dieses Talbot mit Linkslenkung gebaut.





British Sports for the World

Der 1951 erschienene rote Jaguar XK120 zeigt mit seinem tropfenförmigen Dach die neue aerodynamische Eleganz der Nachkriegswagen ebenso wie der 1955 erstmals gebaute MG A (darunter), dessen Stromlinienform den MG-Kunden anfangs im Vergleich zum MG TC zu modern war.

125 Jahre Opel-Vielfalt

Das Flair der ASC-Classic-Gala Schwetzingen animiert auch die Couture zu immer neuen Ensembles mit zeitgenössischen Autos und Accessoires. Für Normalverdiener gab es ab 1935 den Opel Olympia auch als Cabriolimousine (rechts oben) und die Familie mit der blauen Olympia-Limousine darunter konnte nicht ahnen, dass der Opel Kadett links 40 Jahre später ein Rallye-Europameister sein würde...





Tierisch schön

Bei 35 Grad im Schatten harren nur die Autos geduldig aus – ob Opel GT Dieselrekordwagen, Opel Lutzmann von 1899 oder Fano-Rekordwagen, Opel Laubfrosch und die 2-Liter-Limousine, dem Hund ist's egal, solange man ihn lieb hat...



125 Jahre Opel, Motor und Sport

Zum Jubiläum trafen sich echte Raritäten: ein Opel C-Rekord mit 6-Zylinder, ein Ur-Corsa von 1984 mit exakt 134 km auf dem Tacho und der Opel Ascona B 400, der Rallye-Weltmeister war. Der elegante Opel GT erschien als Prototyp schon 1965 und sein Design von Erhard Schnell fand auch in USA so großes Gefallen, dass die 68er Corvette zum Serienbeginn des Opel GT ebenfalls im Coke-Bottle-Design erschien. Der Slogan „Nur Fliegen ist schöner“ wurde zum Synonym für sportliche Opel.



Ferrari on the Dark Side

Tom Selleck, alias Detektiv Magnum, fuhr diesen Ferrari 308 GTS, weil die Kamera ihn im offenen Auto besser ins Licht setzen konnte – aber der Urvater der aktuellen Mittelmotor-Reihe von Ferrari macht dank eleganter Pininfarina-Karosserie auch im nächtlichen Schlosspark eine gute Figur.



Show und Gala der Kleinen

Das Rovomobil 2 bauten die Aerodynamiker Scharnowski und Arndt 1976 in Halle auf einem VW-Chassis, um mit 0,23 Cw für die Tempolimit-DDR den Aerodynamik-Weltmeister zu schaffen. Davon kann das Kasten-Dreirad nur träumen, das mit seinem Namen Goliath vortäuscht, auch mehr als 750 kg mühelos schleppen zu können...





**Sonderpräsentation
Sport- und Rennwagen von Veritas**

Die Idee, nach dem Krieg wieder in den Automobilbau einzusteigen, hatten die ehemaligen BMW-Mitarbeiter Lorenz Dietrich, der Rennfahrer Schorsch Meier, der Konstrukteur Ernst Loof und der Techniker Werner Miethe schon 1941/42 in Frankreich – sie montierten dort BMW-Flugmotoren. Ab März 1947 bauten sie in Hausen aus vom Kunden anzuliefernden Gebrauchtwagen BMW 326 bis 328, einen für damalige Zwecke reinrassigen Renn- und Sportwagen – und nannten ihn Veritas.

Foto links: Kurator Hans Hedtke und Veranstalter Johannes Hübner begrüßen stolz das Veritas Saturn Coupé von 1950.

Astronomische Sportwagen

Am Wochenende des 8. Mai 1948 gingen mit Toni Ulmen, Karl Kling und Ralf Roese erstmals drei Veritas an den Start und Kling siegte mit einem Schnitt von 161 km/h. Noch schneller, mit 220 km/h, wurden Veritas I. und II. Sieger im schnellsten Rennen Deutschlands 1951 auf dem Grenzland-Ring bei Mönchengladbach – Veritas wurde weltbekannt. Unter der Woche baute man in Handarbeit Autos namens Meteor, Comet, Scorpion, Saturn und Jupiter, am Wochenende fuhr man Rennen – meist siegreich. Die Karosserien der verschiedenen Typen kamen entweder von Spohn aus Ravensburg oder von Baur in Stuttgart – entworfen hatte sie meist Ernst Loof. In Schwetzingen konnte man erstmals 14 verschiedene Veritas bewundern!





Große Ambitionen

Der Rennsport erbrachte, wie erwartet, keinen Gewinn. Die angestrebte Serienproduktion verlangte aber viel Geld und vor allem eine größere Produktionsstätte. Nahe der „Europa-Metropole“ Straßburg, günstig an der gerade neu gebauten Autobahn gelegen, zog man im März 1950 nach Rastatt-Muggensturm in neue größere Räumlichkeiten. Die für die Großserie benötigten Kredite wurden bei den zuständigen Ministerien in Millionenhöhe in Aussicht gestellt, aber letztendlich an andere, damals schon dominierende Automobilhersteller vergeben. Veritas zog zum Nürburgring und versuchte bis 1953, gegen die immer stärker werdende Konkurrenz zu gewinnen – leider vergeblich. Die insgesamt weniger als 200 gebauten Veritas sind heute gesuchte Sammlerstücke.





Samstag
31. August





Open Touring

Einer der sportlichsten Rolls-Royce der Frühzeit ist der Phantom I Roadster von 1925 mit Barker-Karosserie aus dem Museum Art & Cars in Singen, der an der Paris-Peking-Rallye teilnahm. Sein Pendant ist das RR Corniche II Convertible von 1978.



120 Jahre Rolls-Royce

Die Marke Rolls-Royce ist von Anbeginn das Synonym für absoluten Luxus und die Erfüllung aller Sonderwünsche und fast jeder kennt die Göttin der Ekstase auf dem Kühler der britischen Nobelautos. Mehr als 40 besondere Rolls-Royce trafen sich zum 120. Jubiläumjahr in Schwetzingen, darunter der legendäre „Phantom of Love“ mit bemaltem Innenraum (oben).





Mit Chauffeur unter freiem Himmel

Bei Rolls-Royce bestellte man bis etwa 1930 fahrbereite Chassis und wählte dann unter mehr als 50 Karosseriebauern den Aufbau. Auf dem „Rolling Chassis“ eines in USA gebauten Springfield Phantom I schuf die Firma George Williams 1924 den Dual-Cowl-Tourer, der für die Rücksitze eine separate Windschutzscheibe hatte (oben). Neun Jahre später entstand das beige Rolls-Royce 20/25 Owen Sedan Coupé mit Lederdach, kurzem Radstand und hydraulischen Wagenhebern.

Rolls-Royce aus USA und Europa

Aus der Rolls-Royce-Fabrik in Springfield kommt der Silver Ghost Brewster „Playboy“-Roadster von 1923, mit dem die Schweizer Familie Weibel schon 2001 beim ersten Concours in Schwetzingen teilnahm. Darunter sieht man das 1932 in England gebaute Rolls-Royce Phantom II Coupé de Ville von 1932, bei dem der Fahrer unter einem Notverdeck im Freien sitzt – den Luxus erlebt man auf den Rücksitzen...



85 Jahre Borgward-Automobile

Mit Hilfe des Borgward-Clubs Frankfurt-Würzburg sah man in Schwetzingen fast alle wichtigen Borgward-Typen, darunter den großen roten 2400 von 1955 aus dem Zylinderhaus, den legendären Sechszylinder P 100 und die Isabella, die 1954 erstmals angeboten und damit 70 wurde.



La bella Isabella

Die Pontonform der ab 1954 gebauten Isabella war richtungsweisend – am frühen Hansa 1500-Limousinen-Cabrio von 1956 links sieht man noch den großen Rhombus im Kühlergrill, der ab etwa 1959 dem kleineren Firmenzeichen wich, wie er an der Isabella TS oben aus dem letzten Produktionsjahr 1962 zu sehen ist.



Arbeitstiere aus Bremen

Carl F. W. Borgward bot seit den 1930er Jahren praktische Nutzfahrzeuge an. Das Bosch-Goliath-Dreirad oben geht auf den FW 200 von 1939 zurück, das Borgward-B1500-Sanitätsfahrzeug mit Isabella-Vierzylinder des Jahres 1957 nannte man auch Alligator und der Borgward B611-O von 1961 mit Isabella-Motor zwischen den Vordersitzen war nicht nur ein Bus und Kastenwagen, sondern auch als Wohnmobil beliebt.



Phönix aus der Asche

Das Borgward Hansa 1500 Carrera Sportcabriolet unten entstand nur sechs Jahre nach Kriegsende 1951 in Würdigung der Erfolge des RS 1500 bei der Carrera Panamericana als Einzelstück der Schweizer Firma Calag, die sogar das Chassis kürzte, den Wagen tieferlegte und mit Doppelvergasern auf fast 70 PS brachte.





Hanseaten von Weltruf

Ob Arabella und Isabella, Goliath, Hansa und Lloyd-Nutzfahrzeuge (rechts oben) oder Goliath 1100 als Hansa 1100 Limousine oder Goliath 1100 Cabriolimousine – das 85-jährige Jubiläum der Borgward-Fahrzeuge zeigte fast die komplette Geschichte des Bremer Familienunternehmens.



Athleten in Top-Form

Der ab 1964 gebaute FIAT 850 war die Basis für kleine Tuning-Traumautos wie den Lombardi 850 Grand Prix des Jahres 1968 mit 50 PS, dessen Design von Giuseppe Rinaldi auch für den Abarth Scorpione und einen Giannini verwendet wurde.



Pocket-Rennwagen

Während das Skorpion von Abarth weltbekannt war, blieben Marken wie Moretti, Giannini, Lombardi oder SIATA etwas für Spezialisten. Der schweizer Designer Dany Brawand entwarf den FIAT 850 Moretti Sportiva SS so, dass man den Heckmotor des nur 3,78 m kurzen Sportwagens kaum ahnen konnte – 300 Stück wurden verkauft. Das kleine Vignale-Cabrio (rechts unten) war eine exklusive Alternative zum FIAT 850 Spider.



Taschenautos

Kleinstwagen sind eine Spezialität der Classic-Gala Schwetzingen, doch der winzige Peel P50, der ab 1962 auf der Isle of Man rund 50 Mal gebaut wurde, ist mit seinem 49 ccm-DKW-Motor und 95 kg Leergewicht der Zwerg unter den Kleinen. Der einzige Passagier musste links einsteigen und brauchte zum Fahren nicht mal einen Führerschein.



125 Jahre FIAT mit dem 600

International fast unbemerkt blieb 2024 das 125-jährige Jubiläum der 1899 in Turin gegründeten Marke FIAT, obwohl sich FIAT-Fahrzeuge weltweit großer Beliebtheit erfreuen. Besonders dazu beigetragen hat der schon 1955 präsentierte FIAT 600, der die italienischen Tuner magisch anzog. Carlo Abarth in Mailand baute diesen FIAT ab 1959 als Berlina 750 GT, 850 TC, 1000 TC und mit 110 PS bis 1970 zum Preis eines Porsche als 1000 Berlina Corsa.



Prinzen

Ganz anders der kleine NSU, von dem es hieß „fährst Du Prinz, bist Du ein König“: der ab 1958 gebaute Prinz 2 mit 2-Zylinder-Twin wurde bis 1962 fast 95.000 Mal verkauft, bis ihn der in der Mitte sichtbare Prinz 4 mit Ponton-Karosserie ablöste. Im gleichen Werk in Neckarsulm entstand bis 1963 auch das schicke NSU-FIAT 500-Weinsberg-Coupé-Cabriolet, allerdings auf Basis des kleinen FIAT 500.



Caprifischer

Nur in Italien können kleine, schicke Strandwagen entstehen, die ihren Ursprung auf der Insel Capri haben, auf der enge Sträßchen in die entlegenen und schönsten Buchten führen und fast immer die Sonne scheint. Vom edlen Piave-Jolly-Club der Reichen und Schönen auf Capri nahm man den Namen Jolly für die komplett offenen Varianten des FIAT 500 und 600, die es von 1957 bis '60 zum Preis eines Opel Rekord in Kleinserie gab – und auf den edlen Yachten wie ein Beiboot mitgeführt wurden...



Donnerkeil

Der amerikanische Designer Sam Foose baute 1975 auf Basis eines De Tomaso-Pantera-Mittelmotor-Sportwagens einen Spider im Stil des Alfa Carabo Bertone, der nach seiner Premiere in Los Angeles 1975 für 50 Jahre in einer Autosammlung verschwand und nun in Schwetzingen erstmals wieder gezeigt wurde. Der Foose-Pantera soll 2025 im californischen Pebble Beach an den Start gehen.



Mercedes-Benz W 180

Nur der längere Bug und diverse Chrom-Elemente und Ausstattung unterscheiden ihn vom Mercedes 180 und ab 1956 gab es sogar einen 219, der die Karosserie des 190 mit dem Sechszylinder vereinte.

Typisch für den Ponton 220 sind die Blinker auf den vorderen Kotflügeln, der Signalring im Lenkrad und ein Armaturenbrett aus Holz. Von allen Limousinen-Varianten wurden rund 110.000 Exemplare gebaut.

Understatement Oberklasse

Auch die sogenannte Ponton-Limousine von Mercedes feierte 2024 ihr 70. Jubiläum, denn der 2,2-Liter-Sechszylinder kam als 220 A im Jahr 1954 auf den Markt.





Gala mit Klassikern

Der Name Classic-Gala Schwetzingen steht für Musik, Design, Architektur, Natur, klassische Automobile und viel Unterhaltung. Im Mittelpunkt steht der Classic-Gala-Abend im Nordflügel des Schlosses, bei dem sich die Teilnehmer zu den Klängen der „Saloniker“ treffen, um über ihr Hobby und die Erlebnisse mit klassischen Automobilen zu sprechen.





Golf im Park

Auch ein Golf GTI hat Chancen im Concours, speziell, wenn er wie dieser mit den extrem gesuchten Pirelli-Felgen ausgerüstet ist, die seinerzeit von Eberhard Schulz entworfen wurden, der als ehemaliger Chef der Sportwagenschmiede ISDERA in Schwetzingen seit Jahren als geschätzter Juror tätig ist und der bei diesem „Pirelli“-Golf das Reserverad signiert hat.



Junge Klassiker der Zukunft

Die Vielfalt im Automobildesign illustrieren bestens der BMW Z1 und der Volvo 780 als Coupé von Bertone. Der holländische BMW-Designer Haarm Lagaay schuf einen offenen Sportwagen, der, so der Austin-Healey-Fan Lagaay, „das klassische Roadster-Feeling in die Zukunft transportieren“ sollte. Das Zukunftsauto Z1 bekam folglich versenkbare Türen, einen Frontscheibenrahmen als Überrollbügel und einen aerodynamischen Unterboden, für den die hintere Stoßstange als Abströmspoiler dient – und fand prompt 7.700 begeisterte Käufer. Zu sehen der Alpina RLE, von dem nur 66 Stück gebaut wurden. Den Volvo 780 wünschten sich die amerikanischen Kunden als Nachfolger des 262 C. Volvo vergab den Auftrag wieder an Bertone, die das Chassis kürzten, die Karosserie modifizierten und den Innenraum mit Leder und Holz veredelten. Nur wenige der insgesamt 8.518 Volvo 780 C fanden den Weg nach Deutschland.

Sonntag
1. September





Siegerehrung – Stunde der Wahrheit

Auch für einen Veritas schlägt am Sonntag die Stunde der Wahrheit – zunächst für den RS 2000 des Jahrgangs 1948, der auch schon beim historischen Grand-Prix von Monaco erfolgreich war. Sohn und Enkel von Veritas-Gründer Ernst Loof kamen eigens nach Schwetzingen, um die Veritas-Sonderschau zu sehen. Dieser Rennsport 2000 der ersten Veritas-Type hat den Bristol-BMW-328-Sechszylinder mit etwa 125 PS und überzeugte die internationale Jury mit Originaltreue, die trotz Rennbetrieb erhalten blieb.



Glanzvoller Auftritt

Alex Höbig hat den Siegerpokal für seinen einmaligen Bugatti Typ 59 Course des Jahres 1934 aus den Händen der deutschen Edelsteinkönigin und von Kurator Hans Hedtke entgegen genommen.

Veritas mit Lorbeeren

Mit Veritas-Renn- und Sportwagen wurden zwischen 1948 und '53 insgesamt 13 deutsche Meistertitel errungen. Zu den Fahrern gehörte der Motorrad-Meister Georg Meier ebenso wie Karl Kling (2 Titel), Toni Ulmen (4 Titel) und „Auto, Motor und Sport“-Gründer Paul Pietsch (2 Titel).



Schloss-Schwetzingen-Sieger

Nur zwei Mal traten zwei dieser Bugatti Typ 59 mit dem 5-Liter-Reihen-Achtzylinder-Motor auf der französischen GP-Strecke von Montlhéry an, fielen aber leider mit technischen Problemen aus. Das Geschwister-Auto gewann als unrestaurierter Rennwagen 2024 in Pebble Beach, dieser in Deutschland beheimatete Bugatti Typ 59 holte sich bei seinem ersten Auftritt gleich einen Sieg in Schwetzingen.



CLASSIC-GALA

SCHWETZINGEN



Les bolides luxueuses

Alle Bugatti-Fahrzeuge waren stark und schnell, viele davon aber auch besonders luxuriös – sie hatten in den 30er Jahren ein Image wie heute ein Bentley GT oder Ferrari-2+2-Sitzer. Während der blaue Bugatti T59 Course 1934 ein reines Rennfahrzeug ist, fehlen dem Bugatti Typ 57 Atalante von 1936 als Langstrecken-Sportwagen die Sportambitionen. Seine Schönheit in Kombination mit perfektem Zustand macht ihn aber auch aus dem Stand zum Best of Show in Schwetzingen 2024.



Badische Exzellenzen

Als Kurfürst Carl Theodor ab 1753 sein Schloss in Schwetzingen bauen ließ, war die Erfindung des Automobils noch mehr als 100 Jahre entfernt. Doch die badische Region rund um die Residenz brachte Menschen hervor, die sich, wie Gartenmeister Carl von Drais mit dem Laufrad oder vor allem Carl Benz mit dem Automobil, um das schnellere Fortkommen kümmerten. Hätte es das Automobil schon gegeben, hätte der Kurfürst für diese große Erfindung und seine Gestaltung sicher schon damals auch für den ersten Daimler-Lastwagen aus dem schwäbischen Bad Cannstatt den Schlosspark geöffnet...



Setting the Pace

Cadillac bezeichnete sich schon immer als „The Standard of the World“, nach dem sich alle anderen richten sollten. Doch Marken wie Studebaker versuchten mit extravagantem Design mitzuhalten. Der dunkle Hawk-GT 1962 des Coca-Cola-Flaschen-Designers Raymond Loewy war ebenso Spitzenmodell wie der metallicblaue Avanti von 1963, der als GT mit Kunststoff-Karosserie junge Leute anlocken sollte und bis heute unverwechselbar ist.



Straßenkreuzer

Mit den ausladenden Formen der 50er Jahre wurden amerikanische Autos zu Straßenkreuzern, die das Leben in den weiträumigen USA so erleichterten, dass das Auto die Ost- und Westküste verband – Reisen, Essen und Schlafen im Auto konnte man in jeder Preisklasse. Doch nirgendwo sonst gab es so viele Farben und Formen und Gimmicks, wie das „retractable roof“ des Ford Fairlane 500 Skyline von 1959, das das Coupé binnen Sekunden in ein sechssitziges Cabriolet verwandelt.

And the winner is...

Bugatti Type 57 Atalante Coupé

Der Bugatti Typ 57 Atalante von 1936 gehört zu den legendärsten Fahrzeugen der Automobilgeschichte und stellt einen Höhepunkt in der Geschichte des französischen Luxusautoherstellers Bugatti dar. Der Typ 57 wurde von Jean Bugatti, dem erst 23-jährigen Sohn des Unternehmensgründers Ettore Bugatti, entworfen und ist bekannt für seine elegante Formgebung, die fortschrittliche Technik und die außergewöhnliche Handwerkskunst.

Das Fahrzeug basiert auf dem Chassis des Bugatti Typ 57, das 1934 erstmals vorgestellt wurde. Jeder dieser Bugatti Typ 57 war mit dem 3,3-Liter-Reihenachtzylinder-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen ausgestattet, der je nach Modellvariante zwischen 135 und 200 PS leistete und als 57 C einen Kompressor hatte. Dies gab dem Atalante hohe Geschwindigkeiten bei außergewöhnlicher Fahrdynamik. Der Atalante war eine spezielle Coupé-Version des Typ 57, die 1936 eingeführt wurde.

Der Atalante hatte eine stromlinienförmige Karosserie, die von französischen Karosseriebauern wie Figoni et Falaschi oder Gangloff, meisterhaft gefertigt wurde. Typisch ist die tief heruntergezogene Frontpartie, die dem Wagen eine sportliche und doch elegante Silhouette gab. Der Bugatti Typ 57 Atalante





war nicht nur ein technisches Meisterwerk, sondern auch ein Symbol des Luxus und der Exklusivität. Insgesamt wurden 91 Exemplare dieses Modells gebaut, was seinen hohen Sammlerwert unterstreicht. Zu den herausragenden Eigenschaften des Atalante gehören die fein verarbeitete Innenausstattung aus edlen Materialien wie Leder und Holz sowie die präzise Technik in jedem Detail.

Heute ist der Bugatti Typ 57 Atalante ein begehrtes Sammlerstück und wird auf Auktionen häufig zu Rekordpreisen gehandelt. Das Fahrzeug verkörpert wie kein anderes den Geist der französischen Automobilkunst der 1930er Jahre und bleibt ein Synonym für Luxus, Leistung und Stil – perfekt präsentiert vom Luxemburger Sammler Albert Wetz.





Nach dem Fest ist vor dem Fest, heißt es immer so schön und die meisten Teilnehmer und Zuschauer fragen bei ihrer Abreise schon nach dem Datum für den nächsten Concours d'Elegance in Schwetzingen. Auch die Veranstalter können es immer kaum glauben, dass der Schlosspark nach drei Tagen wieder allein den Blumen und Bäumen gewidmet ist.

Der einzigartige Barockgarten weckt den Wunsch nach einer Neuauflage der ASC-Classic-Gala Schwetzingen – die Reservierung ist bestätigt und die ersten Vorbereitungen beginnen immer schon im Spätherbst jeden Jahres.

Das Wichtigste dabei sind die Mitarbeiter, die gerade in 2024 bei großer Hitze Großartiges geleistet haben. Ihnen gilt unser großer Dank genauso wie den Partnern und Sponsoren und natürlich den Teilnehmern, die alljährlich zu dieser weltweit einzigartigen Classic-Gala der Automobilgeschichte beitragen!

In diesem Sinne freuen wir uns mit einem besonderen Dank an unseren langjährigen Partner Württembergische Versicherung schon heute auf unsere gemeinsame **21. ASC-Classic-Gala Schwetzingen vom 5. bis 7. September 2025.**



Dieses Fotobuch ist ein Präsent der Würtembergische Versicherung, dem Hauptpartner der Classic-Gala Schwetzingen. Ihre Experten für die Versicherung von Young- und Oldtimern.

Fotos: Georg Kludsky – www.kludsky.com & Luca Zinsenhofer

Texte: Johannes Hübner – www.autoconsult.eu

Lektorat: Dr. Sara Zinsenhofer

Layout & Produktion: ergonomedia · www.ergonomedia.com