

+ Spirit of
Passion

04
24

spirit

CLASSIC – & SPORTSCARS
MOTORBIKES, LIFESTYLE



IM WILLYS JEEP ZUM D-DAY

EINMAL NORMANDIE, BITTE!

**EINE STARKE
HECKSCHLEUDER**

Porsche 911 Turbo | 08

**EINE WAHRE
SELTENHEIT**

Maserati Karif | 34

**EINE ECHTE
MONTAGE SUISSE**

Dodge Lancer | 58

CHF 12.-





Sie pflegen Ihre Vorlieben, wir bei AMAG Classic Ihren Liebling:

Wartung, Reparatur, Karosserie, Polster, Lackierung, Ersatzteile,
Restaurierung, Oldtimervermietung und Verkauf

- Service und Reparaturen von Young- und Oldtimern aller AMAG Marken inklusive Fahrzeuge, welche in Schinznach-Bad zwischen 1949 und 1972 montiert wurden
- Motor- und Getrieberevisionen
- Abgaswartungen mit geeichtem Abgassmessgerät
- Ein- und Auswinterungen von Oldtimern
- Planung und Umsetzung von Restaurationsprojekten inkl. Kostenmanagement und ausführlicher Dokumentation
- Karosserie-, Sattler- und Lackierarbeiten
- Reinigungs- und Lackaufbereitungsarbeiten
- Reparatur von Steuergeräten
- Beratung zu Veteranenstatus
- Beratung für DAB+-Umrüstungen
- Zustandsanalysen mit Kaufberatung
- Beratung für Import von Fahrzeugen
- Vermietung von Oldtimern
- Verkauf von Oldtimern
- Hol- und Bringservice von Oldtimern
- 12 Monate-Mobilitätsversicherung nach einem Service

AMAG Classic
Aarauerstrasse 22
5116 Schinznach-Bad
Tel. 056 463 98 98
amag-classic.ch

amag

Liebe Spirit- Drivestylers Innen

CLASSIC-CAR ROCK 'N' ROLL

Wer kennt sie nicht, die erbitterten Auseinandersetzungen über musikalische Präferenzen? Wenn es um Musik geht, sind Kompromisse oft so rar wie Einhörner in einem Rockkonzert. In der Arena der Musikgeschmäcker – von den ungestümen Rock 'n' Rollern über die volkstümlichen «Zupfer», die melancholischen «Blueser», bis hin zu den erhabenen Opern-Aficionados und den eingefleischten Schlagerenthusiasten – herrscht ein Titanen-Kampf: Auge um Auge, Zahn um Zahn. Als versierter Musiker, dessen bescheidene Karriere sich über diverse Stilrichtungen erstreckt, habe ich dies am eigenen Leibe erfahren.

Doch hier kommt der Clou: Was die Classic-Car-Szene betrifft, so offenbart sich eine beinahe surreale Harmonie. Die Akzeptanz für unterschiedliche Automarken in unserer illustren Gemeinschaft ist nicht nur bemerkenswert, sie grenzt an ein kulturelles Wunder. Ja, die «Eingesottenen» existieren, doch sie sind eine seltene Spezies in einem Meer von Toleranz. Diese einzigartige Solidarität ist faszinierend, beinahe exotisch in ihrer Natur und verdient ein lautes Bravo!

Ein Hoch auf unsere Szene und ein herzliches Dankeschön an all jene, die auf den Strassen eine solche Toleranz an den Tag legen. Ihr seid die wahren Heroen des Asphalts.



Mit schwungvollen Grüßen, Drivestylers Martin Jaggi
(der Liebhaber mit dem Stern)

spirit
CLASSIC – & SPORTSCARS
MOTORBIKES, LIFESTYLE



La Vie en Bleu

Nach Veyron und Chiron schickt Bugatti den Tourbillon als drittes Modell nach der Jahrtausendwende auf die Strasse. Erstmals mit einem V16-Sauger statt des W16-Motors, dem vier Turbolader zuletzt 1600 PS einhauchten. Nun stehen 1800 PS auf dem Papier, weil drei E-Motoren – zwei vorn, einer hinten – Extra-Schub verleihen. Sicher kein Zufall, denn Bugatti-CEO Mate Rimacs eigene E-Supercars reichen schon an die 2000-PS-Grenze. Eine Beschleunigung in knapp zwei Sekunden auf Tempo 100 soll möglich sein, bei 380 km/h ist Schluss. Wer mit einem sogenannten Speed Key die Tempo-Stufe freischaltet, kann bis 445 km/h fahren. Wenn er oder sie kann.

Zum Vergleich: Der EB110 (1991–1995) der Artioli-Ära war mit V12 und maximal 611 PS mit 351 km/h einst das schnellste Auto der Welt. Der Serien-Veyron (2005–2015) mit 1001 PS schaffte 407 km/h, der Chiron (2016–2024) regulär 420 km/h, als Super Sport mit 1600 PS sogar 490 km/h, womit er als schnellstes Serienmodell der Welt galt. Die 500 sollten mit dem Tourbillon fallen. Mit den E-Motoren kann der Hybrid-Bugatti rund 60 Kilometer weit fahren. Sicher nicht mit 445 km/h, aber so leise, dass die Nachbarn nicht aus dem Bett fallen, wenn der Super-Bolide für vier Millionen Dollar, Euro oder Franken nach Hause kommt. Swiss made: Die Bugatti-Instrumente wurden vom Unternehmen Concepto in La Chaux-de-Fonds entwickelt.

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Bugatti Automobiles S.A.S.





HIGHLIGHTS



08 | PORSCHE 911 TURBO 3.0 (930)

VOM TURBO BEFLÜGELT

Vor 50 Jahren erschien ein Über-Neun-elfer, dem ein Turbo mehr Luft in die Zylinder blies – die Legende mit Aufladung wurde zur Ikone und befeuerte danach viele weitere Modelle aus Zuffenhausen.



34 | MASERATI KARIF

EIGENWILLIG BIS HEUTE

Die Biturbo-Ära gilt als erfolgreich bei Maserati. Nur der Karif blieb selten und seltsam. Ein Fall für Individualisten.



58 | DODGE LANCER

RÜCKKEHR ZUR AMAG

Bei der Montage Suisse entstanden viele Modelle in Schinznach. Eher selten ist der Lancer, der nur zwei Jahre gebaut wurde.



118 | WILLYS JEEP MB

JEEPY-YA-YEAH!

Mit einem Weltkriegs-Jeep auf Achse von Luzern in die Normandie? Ein unvergesslicher Roadtrip zum 80. D-Day-Festival.

82 | MORGAN SUPER 3

WAHNSINN AUF DREI RÄDERN

Der Super 3 ist so originell wie sein Vorfahr, genannt «Threewheeler». Rustikal, einfach, aber jede Menge Fahrspass im Gepäck.

82



INHALT

04 | MOBILER AUSBLICK

Bugatti Tourbillon

18 | COCKPIT

Nachrichten aus der und für die Szene

32 | MELANIES TAGEBUCH

Heimweh nach der Schweizer Szene

42 | DRIVESTYLE

«The Chedi Andermatt»

48 | HINTER DEN KULISSEN

Sepp Bucheli und seine Borgward-Scheune



52 | SAMMLERSTOLZ

Stephan Musfeld, der Visionär

56 | HISTORISCHER MOMENT

Seebrückenverkehr in Luzern 1947

66 | TOP EIGHT

50 Jahre VW Golf I bis VIII

70 | TEAMWORK

Enter Technikwelt in Solothurn

76 | TÖFF & TOUR

Neue Ducati-Ausstellung in Kemptthal

90 | MARKTPLATZ

Auktionsergebnisse und Kleinanzeigen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern mehrheitlich die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur lesetechnische Gründe und beinhaltet keinerlei Wertung, Zurücksetzung oder Ausschluss.



102 | SCHWEIZER LEGENDEN

Benoît Nicolas Musy, Pilot und Rennfahrer

104 | SCHWEIZER IKONE

«Omega Speedmaster Professional»

106 | EVENTS IM ÜBERLICK

Berichte von Rallyes, Treffen und Messen

130 | BENZINGESPRÄCH

Claudius Asche, Co-Präsident des TCS beider Basel,
Untersektion Youngtimer & Classic

RUBRIKEN

Editorial | 03

Zapfsäule | 21

Kolumnen | 28, 31

Termine | 114

Impressum | 117

SPIRIT-PARTNER

Swiss Car Register

Empa

Swiss Classic World | 106

Verkehrshaus der Schweiz

Automobil Club der Schweiz | 21

Classic Trader | 94

Classic Data

Dream Cars | 110

SPIRIT
produziert
nachhaltig

Ökologische Farbe, Folien-
Verpackung & Papier
mit unserem Partner
kromerprint.ch

Jetzt abonnieren!

PORSCHE 911 TURBO 3.0 (930)

VOM TURBO

Porsche hat den Abgasturbolader weder erfunden, noch als erster Hersteller in ein Auto eingebaut. Aber sie haben ihre Legende mit dieser Kraftkur kombiniert und damit eine neue Ikone geschaffen – Happy Birthday zum 50sten, 911 Turbo!

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Christian Egelmair



BEFLÜGELT



Als Kinder standen wir staunend vor diesem Porsche, der einen riesigen Heckflügel hatte, den wir uns nicht erklären konnten. Wirkte geheimnisvoll, erinnerte an das Schwanzende eines Wals und machte einen Porsche noch begehrenswerter, weil das irgendwie nach Rennwagen aussah. Was ja nicht so falsch ist, schliesslich stand ein Wettbewerbsauto Pate für den 911 Turbo. Weil die Schwaben es ja hassen, etwas zu verschwenden – und deshalb der Sage nach aus dem 901 den 911 machten, weil die «1» nur verdoppelt, aber keine neue Zahl eingeführt werden musste –, bekam der 911 den mit Turbo-Power aufgeblasenen RS 3.0 aus dem geplanten Leichtbau-Elfer der Gruppe 4, der mangels Siegchancen nicht zu Ende entwickelt wurde. Die Projekterfahrungen wurden transformiert, um ein Topmodell des Elfers zu verwirklichen. Wegen der vielen technischen Änderungen gegenüber dem Serienmodell bekam er eine eigene Typennummer – 930.

Um die Dimension des 930 in seiner ersten Ausbaustufe als Dreiliter mit 260 PS zu verstehen, muss man sich andere PS-Zahlen in Erinnerung rufen. Die Basis-G-Modelle hatte 1974 150 bis 175, ein Carrera 2.7 210 und ein RS 3.0 230 PS. Selbst 1989 war die letzte G-Version 3.2 erst bei 231 PS angekommen, während der Turbo 12 Jahre früher als 3.3 schon 300 PS leistete. Ein Lamborghini Miura holte aus seinem V12 bis zu 385 PS, beschleunigte aber auf 100 km/h nicht schneller und war nur beim Topspeed überlegen. Ein Ferrari Dino 308 GT4 hatte nur 255 PS, und selbst der deutlich potentere 365 mit V12 war nicht in jeder Konfiguration dem 930 überlegen. Mit dem Turbo-Elfer stiess Porsche in die erste Reihe der Sportwagen vor, ohne ein neues Modell entwickeln zu müssen. Es war das Potenzial im Sechszylinder, das Werksingenieure und Motorsportler weltweit inspirierte, diese Reserven freizukitzeln.



Walter Röhrl, Rallye-Legende und Porsche-Werksfahrer nannte den «Urvater aller Turbos» eine technische Revolution im Serienautomobilbau und optisch ein Traum mit ausgestellten Kotflügeln und Fuchsfelgen. Allerdings in seiner ersten Ausprägung auch «sehr spitz» und eine Herausforderung. Für Könnner. Bis heute schwört der Altmeister auf den Turbo, der heute mit Allradantrieb ausgerüstet ist und so den Markenbotschafter auf allen Belägen und zu allen Jahreszeiten begleitet. Das mussten sich die 2876 Kunden der 3.0-Serienversion bis 1977 dagegen gut überlegen, denn nicht jeder verfügte über das nötige fahrerische Können, einen 911 einzufangen, wenn urplötzlich das Turboloch zusammenfiel

Unverwechselbar

Der Heckflügel und die Flügelräder – Fuchsfelgen – gehörten beim 911 G-Topmodell damals dazu.





Pragmatisch

Gewichtsparendes Notrad im Bug sowie eine breitere Spur hinten – so baut man Sieger.





PORSCHE 911 TURBO 3.0 (930)

Baujahr 1974–1977 | **Motor** 2993 ccm, B6, KKK-Turbo, 2 OHC, Bosch K-Jetronic | **Leistung** 260 PS bei 5500 U/min
Drehmoment 343 Nm bei 4000 U/min | **Kraftübertragung** manuelles 4-Ganggetriebe, Hinterradantrieb
Länge/Breite/Höhe 4291/1775/1320 mm | **Gewicht** 1195 kg (leer) | **Verbrauch** ca. 20 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h | **Beschleunigung** 0 bis 100 km/h in 5,5 s | **Produktion** 2876
Preis 78'650 CHF (1975)



und die Pferdestärken über die Hinterräder herfielen. Kenner sprechen vom «Turbo-Bumms», der ein tendenziell übersteuerndes Auto noch sensibler macht – sehr spitz eben.

Der Turbo auf diesen Seiten mit Baujahr 1977 ist einer der letzten der ersten Serie. Nur die allerersten Modelle hatten verchromte, statt lackierte Aussenspiegel, die Steinschlagschutzfolie vor den hinteren Kotflügel kam erst 1977, gleichzeitig mit 16- statt 15-Zoll-Fuchsfelgen. Auf Chromteile wird von Anfang an verzichtet, Zierleisten und Beschläge sind schwarz lackiert, rundum ist die Verglasung getönt. Die elementarste Verbesserung gibt es seit 1976: Porsche gewährt sechs Jahre Garantie auf Durchrostung, seit bei allen tragenden Teilen feuerverzinkte Stahlbleche zum Einsatz kommen. Die komplette Karosserie ist ab 1981 verzinkt.

Überraschenderweise hat der potente Elfer nur ein Vierganggetriebe, das für den elastischen Turbomotor als völlig ausreichend angesehen wird. Das ändert sich zunächst nicht bei der zweiten Version 3.3 ab 1977, erst ab 1988, kurz vor Produktionsende, gibt es einen fünften Gang. Ein Jahr davor wird der Turbo erstmals nicht nur im Coupé, sondern ebenfalls im Targa und Cabriolet angeboten. Ueli Dubs ist ein echter Connaissanceur klassischer Automobile. Bevorzugt aus England, meist mit dem Kürzel RR und dann 50 Jahre oder älter. Nur ein deutsches Modell hat es in seine Sammlung geschafft – dieser indisch-rote Porsche 911 3.0 Turbo mit schwarzen Sitzen,



Wo ist der Turbo?

Ganz versteckt unten links am Motor.

klassisch eben. Ein Auto, das ihn gereizt hat, weil es aussergewöhnlich ist. Ein seltenes Auto, dass seinen Wert behält. Und das für puren Fahrspass steht: «Damit fahre ich nicht lange Strecken, das wäre zu anstrengend, und wenn meine Frau mitkommt, haben wir dort gar keinen Platz für unser Gepäck. Aber an einem schönen Tag damit einmal um die Rigi sausen, das macht wirklich Freude.»

Gefunden hat den Porsche sein Mechaniker, Händler und Freund Bernhard Vonier in Österreich. Es war das Auto eines Werkstattleiters von Porsche Salzburg, das danach als fast vergessenes

Tarnkappen-Porsche

Nur von hinten sofort als Turbo zu erkennen – im Rückspiegel ein normaler Elfer.





Nadelstreifen statt Pepita

Gut geschnittene Sportsitze mit integrierter Kopfstütze.

Erbstück jahrelang in einem Dornröschenschlaf lag, aus dem es von Bernhard behutsam geweckt wurde. Er ist der Spiritus Rector des Flieger- und Fahrzeugmuseums Altenrhein (FFA) und hat genauso gern einen Schraubenschlüssel in der Hand wie den Steuerknüppel eines alten Flugzeugs. Mit der Idee, das Fliegermuseum um klassische Fahrzeuge zu erweitern, konnte er nicht nur die Attraktivität des Standorts verbessern, sondern zugleich das Geschäftsfeld ausbauen. Und so parkieren nicht nur die meisten Preziosen von Ueli Dubs öffentlich, aber geschützt in Altenrhein, sondern werden dort zugleich gepflegt, gewartet und restauriert.

Das darf dann schon mal ein paar Monate länger dauern, wenn es gut werden soll. Und das ist Ueli wichtig. «Ich habe ja ein paar Alternativen, mit denen ich fahren kann, bis ein Auto fertig ist.» Denn den Porsche Turbo wieder fit zu machen, war nicht ganz so marginal, obwohl keine groben Schäden vorlagen. «Wir reden von einem fast 50 Jahre alten Auto, bei dem jede Schraube korrodiert, jedes Gummi bröselig und jeder Kunststoff spröde geworden sind», gibt Bernhard zu bedenken. Man müsse zwar nicht schlagartig alles ersetzen, das könne nicht im Sinne des Originalzustands sein, aber eine Kontrolldemontage empfehle sich grundsätzlich.

Zumal ein Turbo an sich, und in diesem Fall der KKK-Turbo selbst, hoch belastet sei. Der laufe immerhin mit 90'000 Umdrehungen und sei ein kritisches Bauteil im Alter – wenn er denn überhaupt noch laufe. «In den meisten 930ern steckt mittlerweile der alte Turbo nicht mehr drin, sondern einer aus dem 964 wurde genommen und angepasst», sagt der Technikexperte. Der Grund ist wie immer einfach – es gibt keinen Ersatz. Und eine Überholung scheitere oft daran, dass niemand da sei, der den Turbo noch überholen könne. Bernhard hat allerdings einen Kontakt in England, der diese Aufgabe übernimmt. «Und damit gehört dieser Turbo zu den wenigen, die in dieser Hinsicht original sind, das ist selten.»

50 JAHRE TURBO-MODELLE

In diesem Jahr feiert Porsche 50 Jahre Turbo-Technik, die beim 911 erstmals vom Rennsport in ein Strassenmodell übernommen wurde – aus einem Rennwagen, der wegen einer Regeländerung über die Konzeptphase nicht hinausgekommen war. Sein Debüt feierte der intern 930 genannte Turbo-Elfer am Pariser Salon mit einem grün-grauen Modell, das vom Porsche Museum jüngst zurückgekauft werden konnte.

Der 911 Turbo Nr. 1 war ein Unikat, den Louise Piëch im Sommer 1974 zu ihrem 70. Geburtstag bekam. Er hat noch nicht die verbreiterte Karosserie, auf dem Motordeckel steht noch «Carrera» statt «Turbo» und die Leistung betrug nur 240 statt 260 PS.





Klassisch, ob mit oder ohne Turbo
Dreispeichenlenkrad mit Zündschlüssel links davon, 4-Gang-Schaltung und Torpedo-Sicherungen mit passend beschrifteter Abdeckung.





Spass- statt Reisemodell

Am liebsten geniesst Ueli bei schönem Wetter eine Ausfahrt rund um die Rigi.

Völlig unproblematisch war das Interieur des 930ers, das komplett erhalten ist und kaum Gebrauchsspuren zeigt. Obwohl Kunststoffe mit dem Alter durch die natürliche UV-Strahlung im Sonnenlicht verspröden, könne man doch mit dem einen oder anderen Pflegemittelchen einiges retten oder wenigstens im Zustand deutlich verbessern. «Die Frage ist ja immer, wie weit will ich gehen, und wie viel will ich investieren», sagt Bernhard. «Ich wollte den Originalzustand weitgehend erhalten, das wäre so Note 2+», erklärt Ueli seine Wunschvorstellung. «Perfektion muss es nicht sein, der Wagen darf schon seine Historie zeigen.»

Mehr Arbeit gab es am Fahrwerk, an dem jede Menge neuer Schrauben und blitzblanke Schwerter zu sehen sind. Neue Schrauben? «Das sind meist die alten Schrauben», sagt Bernhard lachend. Wenn man die schon mal lösen müsse – und viele davon sitzen nach so langer Zeit richtig fest –, könne man sie gleich aufbereiten und verzinken. «Dann ist die Arbeit das nächste Mal leichter und es sieht professioneller aus, wenn die sauberen Stahl- und Blechteile nicht mit rostigen Schrauben garniert sind.»

Aber fast zwei Jahre Arbeit an einem Auto, das nicht nur für seine Solidität bekannt ist, sondern auch keine offensichtlichen Mängel hatte? Es sind eben doch recht viele Schrauben und Dichtungen, die geprüft und gegebenenfalls ausgetauscht werden müssen, sagt Bernhard. Dann warte man wieder auf Teile oder müsse sie sogar erst suchen. Löse man ein Problem, tauche ein anderes auf. Und selbst die überschaubaren Ausbesserungsarbeiten am Originallack brauchten Zeit, das Auto müsse gebracht und geholt werden – «es ist schon Geduld nötig, wenn es gut werden soll», gesteht Ueli.

Völlig unkritisch war bei der Bestandsaufnahme das Blech, das bereits zinkgeschützt war. Das ist zwar keine lebenslange Garantie, zumal der 930 noch keine Innenkotflügel hat, die das Blech vor Steinschlag schützen. Aber doch ein gutes Argument, wenn der Wagen sonst trocken gestanden hat. Und viel gefahren ist er nicht, gerade mal 100'000 Kilometer stehen auf dem Tacho. Ein Service-Aufkleber in der Tür mahnt den September 1998 an, danach wurde der Turbo offenkundig nicht mehr regelmässig bewegt und gewartet. Und wartete in einer Garage auf seine Wiedergeburt.

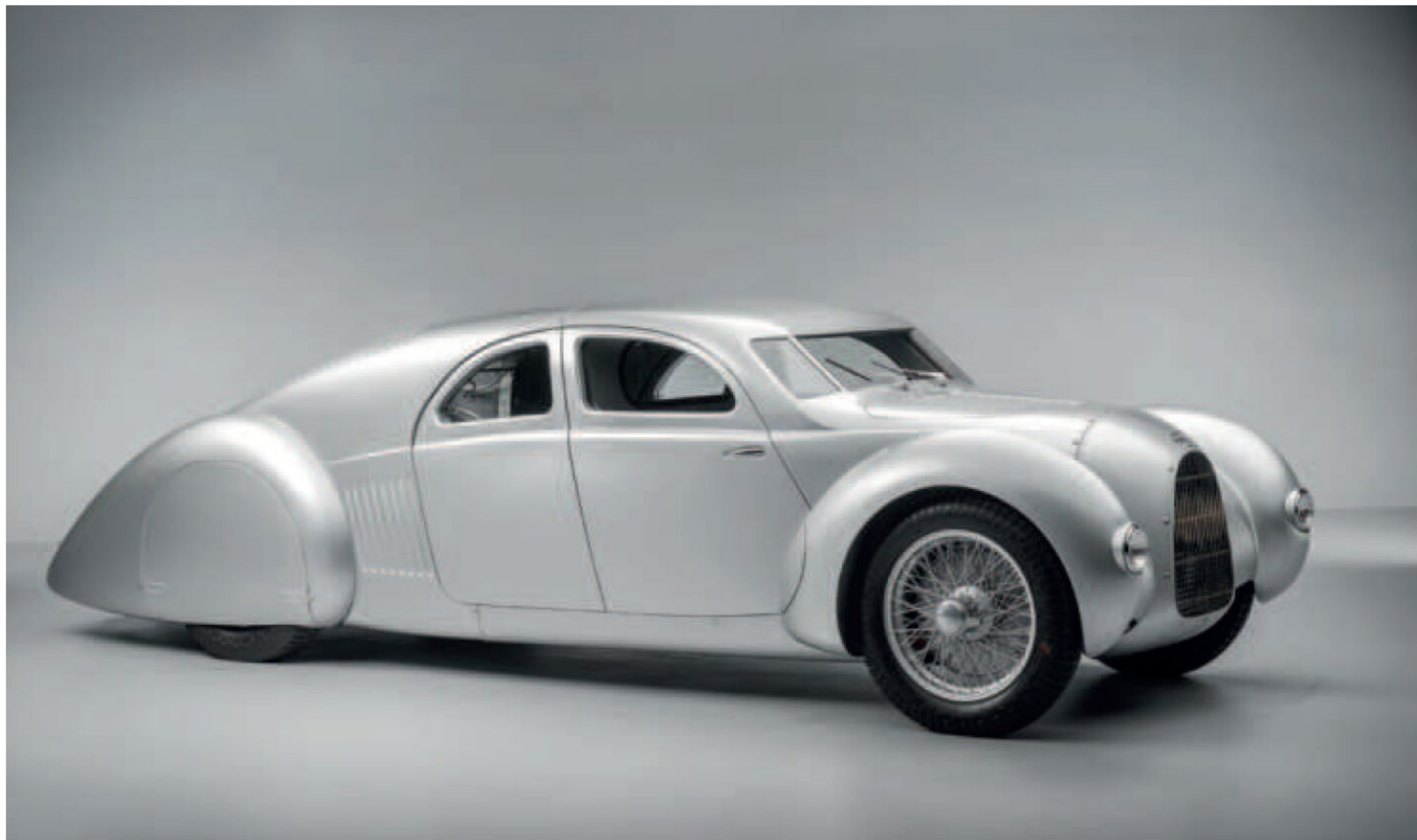


Powerfacts zu Energie- Grundlagen, Strasse und Mobilität, Fortschritt und Innovation und Versorgungssicherheit.

**Für eine faktenbasierte Debatte über die
Zukunft unseres Energiesystems.**



**AVENERGY
SUISSE**



«Auch in den 1930er-Jahren hätten die Entwickler im Verlauf der Erprobung vermutlich noch das eine oder andere Detail technisch nachjustiert», stellte Timo Witt, Leiter der historischen Fahrzeugsammlung von Audi fest. Basierend auf den überlieferten Informationen sei der in Goodwood erstmals vorgestellte Auto Union Typ 52 das Ergebnis einer maximalen Annäherung an den vor rund 90 Jahren erdachten Schnellsportwagen Auto Union Typ 52, den es so nie gegeben hat.

goodwood.com

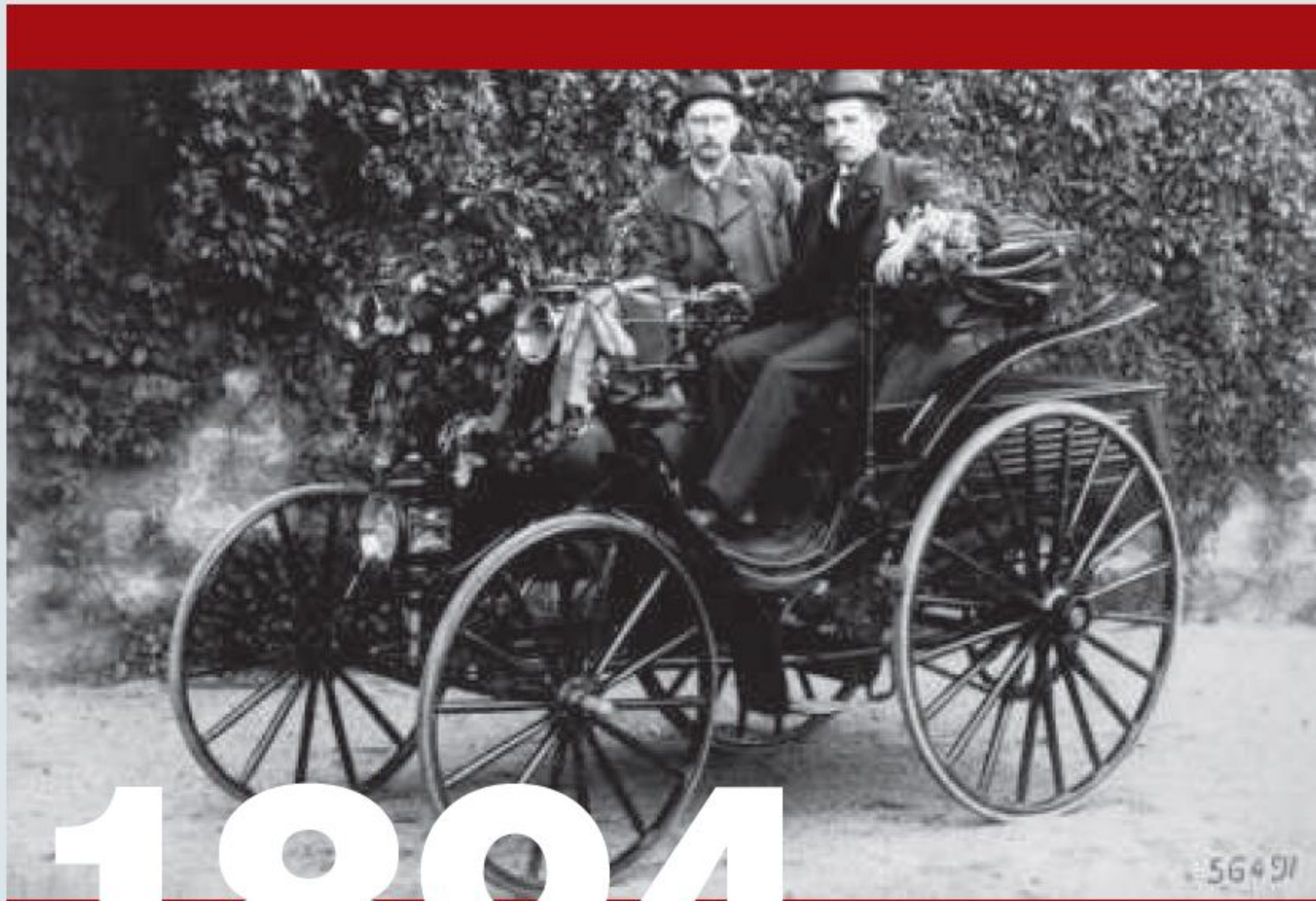
STAR VON GOODWOOD

DEBÜT DES AUTO UNION TYP 52

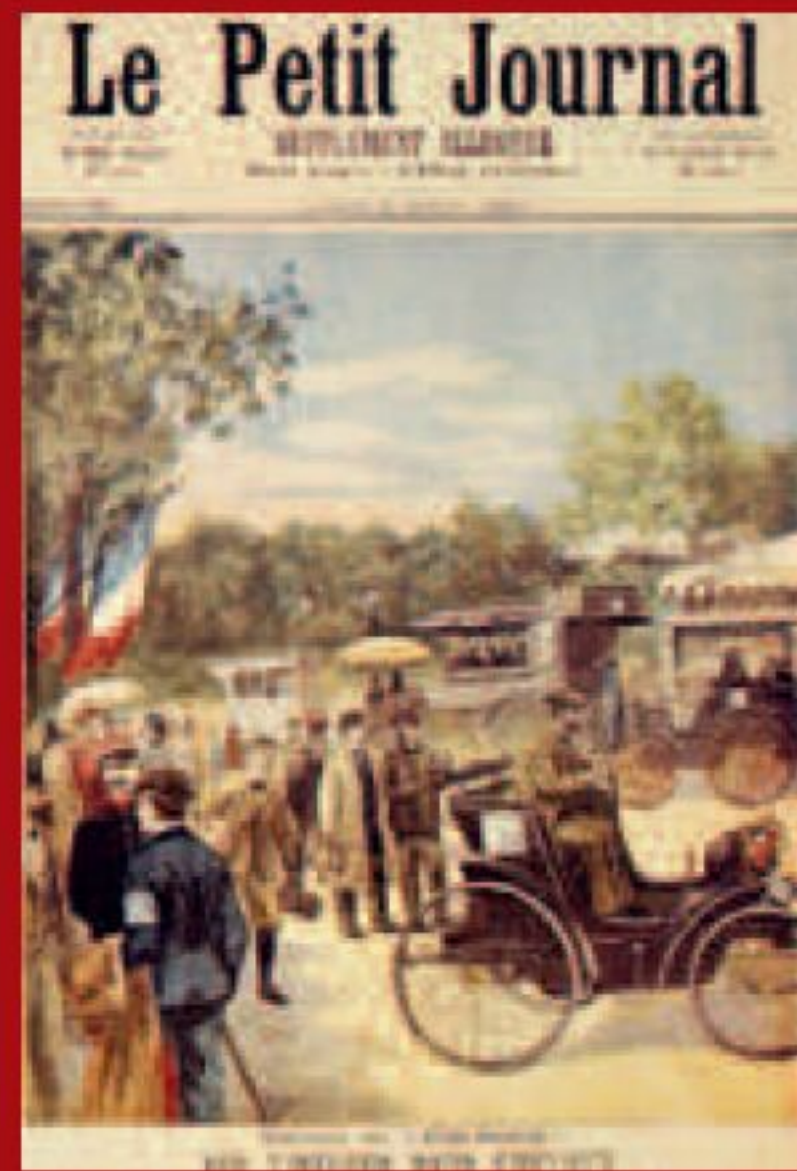
Dass die Auto Union eine Weltpremiere feiert, ist eher selten geworden. Und doch konnte man beim Festival of Speed in Goodwood vor wenigen Wochen genau das erleben – die Weltpremiere des Type 52. Die Erklärung ist wie immer einfach: Das Auto wurde zwar als Projekt angelegt, aber 1935 eingestellt. Basis für den sogenannten Schnellsportwagen war der Auto Union Typ A (intern Typ 22), der gegen die Daimler-Silberpfeile antrat. Wie der Rennwagen hatte auch der Gran Turismo Typ 52 einen 16-Zylinder unter der Haube und war als Langstreckenwagen gedacht, wie zum Beispiel für

Le Mans. Der niedrig verdichtete Motor wurde mit 200 PS angegeben, weil er mit Normalbenzin gefahren werden sollte. Trotzdem wären damit 200 km/h möglich gewesen.

Anhand von noch vorhandenen Archivdokumenten, Plänen und Konstruktionszeichnungen hat Audi den Auto Union Typ 52 von Crosthwaite & Gardiner in England aufbauen lassen, die auch die Silberpfeile der Audi-Sammlung betreuen. Bei der Rekonstruktion konnte nicht alles so umgesetzt werden, wie es geplant war, beispielsweise der Radstand.



1894



Vor 130 Jahren entwuchs das Auto seinen Kinderschuhen: Am 16. Juli 1894 unternimmt Baron Theodor von Liebieg mit Franz Stransky eine fast 1000 Kilometer lange Reise in einem Benz Victoria (Foto) von Böhmen bis an die Mosel. Und am 22. Juli startet in Paris das erste sogenannte Autorennen über 126 Kilometer nonstop nach Rouen, das von einem Peugeot und einem Panhard-Levassor jeweils mit Daimler-Motor gewonnen wird.

ES WERDE LICHT!

HELLA FEIERT 125. GEBURTSTAG

Am 11. Juni 1899 gründete der Unternehmer Sally Windmüller die «Westfälische Metall-Industrie AG» (WMI) in Lippstadt (D). In der Spezialmanufaktur werden Lampen, Laternen und Ballhupen für Kutschwagen sowie die ersten Automobile hergestellt. 1908 folgt die



erste Produktinnovation: Der Acetylen-scheinwerfer «System Hella» trägt jenen Markennamen, der gut achtzig Jahre später in die offizielle Firmierung aufgenommen wird. Der Scheinwerfer ist den damals gebräuchlichen Kerzen- oder Petroleum-laternen im Hinblick auf Lichtstärke und Reichweite deutlich überlegen. Mit ihm beginnt die Spezialisierung des Unternehmens auf Lampen bis zu modernen digitalen Scheinwerfersystemen. Seit 2022 gehört Hella zur französischen FORVIA-Gruppe, dem siebtgrössten Autozulieferer der Welt. Rund 37'500 Mitarbeitende erwirtschaften an 125 Standorten rund acht Milliarden Euro Umsatz.

hella.de



SEELE VON MONTEVERDI

PAUL BERGER (1942–2024)

Vor mehr als 60 Jahren trat Paul Berger als Verkaufsassistent in die Garage von Peter Monteverdi in Binningen ein. Und die Geschichte des letzten Schweizer Autoherstellers kann ohne Paul Berger nicht erzählt werden, denn er war der treue Begleiter und Lebensgefährte von Peter Monteverdi. Was der oft als «hartköpfig, ja stur» beschriebene Peter Monteverdi an Verhandlungsgeschick gegenüber Kunden, Lieferanten oder Journalisten vermissen liess, wusste Paul Berger mit viel Können, Diplomatie und Herzlichkeit auszugleichen. Sportwagen, Rennwagen und die ersten SUV – Paul Berger hat alle Entwicklungen, Höhen und Tiefen des Unternehmens miterlebt.

Nach dem Tod von Peter Monteverdi am 4. Juli 1998 bewahrte Paul Berger das Vermächtnis seines Freundes und kümmerte sich um die Monteverdi Collection sowie das Firmen-Archiv, um das Erbe zu bewahren und zugänglich

zu halten. 2016 gründete er die «Peter Monteverdi Automobilbau-Stiftung», die von jedem Modell ein Exemplar wartet und unterhält. Die Sammlung wird im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern als Dauerausstellung und immer wieder auf Veranstaltungen gezeigt. Mit dem «Swiss Classic Award» für sein Lebenswerk wurde Paul Berger im November 2023 gewürdigt.

verkehrshaus.ch, monteverdi.net



«Was glaubst du, was ich bin, ein Auto?»

Sängerin Cyndi Lauper (70) auf eine Frage nach ihrem Alter: Es gehe um die Kunst und nicht um das Alter.

ZITAT

KROMER
Werbetechnik AG

**Dein
Fahrzeug,
deine
Identität.**



Entfalte deine Leidenschaft mit einer personalisierten Beschriftung oder einem Carwrapping.





AUTOMOBILE WIEDERGEBURT

MERCEDES-KLASSIKER RESTAURIERT

In Zwickau und Stuttgart rollten gleich zwei Vorkriegsklassiker wieder auf die Strasse: Mercedes-Benz liess einen 2-Liter-Rennwagen mit Kompressormotor von Christian Lautenschlager restaurieren. Dabei wurden der Originalzustand nach historischen Plänen rekonstruiert und so viel alte Substanz wie möglich erhalten.

Der Lack wurde von Hand mit reproduzierter Leinölfarbe neu aufgetragen – inklusive Pinselspuren. Mit einem identischen Modell gewann Christian Werner vor 100 Jahren das legendäre Rennen um die Targa Florio und die Coppa Florio 1924 auf Sizilien. Der Renner war nicht wie üblich in der damaligen deutschen

Rennfarbe Weiss lackiert, sondern in Dunkelrot, um die Zuschauer zu täuschen – die sollen ausländischen Fahrern damals nicht immer wohlgesonnen gewesen sein.

 mercedes-benz.com

SIFFERT-HOMMAGE

911-SONDERMODELL VON PORSCHE SCHWEIZ

Die Auszeichnungen der Motorworld in München für die besten Buchneuerscheinungen zum Thema Automobil und Mobilität haben schon Tradition. Gekürt wurden von einer hochkarätigen Jury um Szeneprofi Jürgen Lewandowski 21 Bücher in den Kategorien Marke, Historie, Biografie, Motorsport und Design. Der 911 GT3 RS als «Tribute Jo Siffert» ist fertig (siehe SPIRIT 3.24). Das exklusive Design orientiert sich an einem 917, mit



dem Siffert 1969 für Porsche gewann. Deshalb wurden die Kotflügel grün lackiert und es finden sich zahlreiche Elemente mit Bezug auf Jo Siffert. Zuletzt durfte Philipp Siffert, Sohn der Legende, noch eine Plakette anbringen. Das Sondermodell wird unter allen Kaufinteressenten an der Auto Zürich im November verlost, nicht versteigert. Der Gewinner muss rund 700'000 Franken parat haben.



MOTORSPORT-ERINNERUNGEN

ZWEITES BUCH VON GIORGIO KELLER

Die Geschichte geht weiter: Giorgio Keller hat sein zweites Buch über die «Motorsport-Klassiker Tessin und Graubünden» herausgebracht. Und beleuchtet die zahlreichen Berg- und Kilometer-Rennen von Autos und Motorrädern. Auf insgesamt 420 Seiten und mehr als 1000 Fotos werden Geschichten, Ranglisten, Biografien und Streckenpläne bis ins Detail durchleuchtet. Auf rund 60 Seiten sind die Bündner Veranstaltungen in deutscher Sprache dokumentiert. «Classiche motoristiche in Ticino e Grigioni – Band 2», Giorgio Keller, Verlag Fontana Edizioni, ISBN 978-88-8191-725-9, 58 SFR



SPiRiT PARTNER

ENGPASS-PROJEKTE

STRATEGIE FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT

Der ACS sprach mit ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger über das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen, über dessen nächsten Ausbauschritt 2023 am 24. November 2024 abgestimmt wird. Die geplanten Investitionen in Höhe von 5,3 Milliarden Franken sollen in sechs Projekte zur Engpassbeseitigung fliessen. Denn bei Staus auf der Autobahn gebe es als direkte Folge Ausweichverkehr auf Kantons-, Gemeinde- und Quartierstrassen – «die Autobahnen verlieren ihre Drainage-Funktion», sagte Röthlisberger. Das ASTRA zählte mehr als 40'000 Staustunden pro Jahr und volkswirtschaftliche Verluste von drei Milliarden Franken. Die Projekte sind geplant für A1 Wankdorf-Schönbühl, A1 Schönbühl-Kirchberg, A1 Rosenbergstunnel in St. Gallen, A2 Rheintunnel in Basel, A4 Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen und A1 le Vengeron-Nyon in den Kantonen Genf und Waadt. Bei einer Umfrage des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sprach sich eine Mehrheit der Bevölkerung für einen Ausbau der Infrastruktur aus: für ÖV, Velo und Autobahnen.

Röthlisberger verneinte, dass die Projekte zu noch mehr Verkehr führten. Allerdings würden die Anzahl Personenkilometer weiter zunehmen, auch wenn man keine Strassen auf Vorrat baue. «Ein Mehrverkehr auf der Autobahn ist kein negativer Nebeneffekt, sondern die erhoffte Wirkung. Der Ausbau der Nordumfahrung Zürich ist hierzu ein gutes Beispiel: Seit der Inbetriebnahme der dritten Röhre Gubrist-tunnel sind die Staustunden und auch die Unfallzahlen deutlich gesunken», erklärte der ASTRA-Direktor. Direkt und indirekt profitierten alle Verkehrsteilnehmenden von den Autobahn-Projekten. Die Entlastung der kleinen Strassen schaffe Raum für die Entwicklung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs. Die Lebensqualität in verkehrsbetroffenen Ortschaften und Regionen werde sich verbessern.

🌐 acs.ch, astra.admin.ch, vss.ch



BEST OF

DIE SCHÖNSTEN TANKSÄULEN

der Welt



BENNETT & SAUSER AG, SCHWEIZ

Bennett & Sauser wurde 1963 gegründet, um Zapfsäulen für öffentliche und nicht öffentliche Tankstellenbetreiber (Bundesorganisationen wie der Schweizer Post oder Armee, etc.) herzustellen. In der Blütezeit des Unternehmens machten die Exporte der Tanksäulen ins Ausland mehr als 70 Prozent aus. Die älteren Exemplare von Bennett & Sauser sind sehr gesucht bei Sammlern in der Schweiz und im Ausland.

Eine von 600 Tanksäulen aus dem Museum
www.energypark.ch

MOTORWORLD

Manufaktur

REGION ZÜRICH












Mit der Motorworld Region Zürich hat die Motorworld Group 2020 ihren ersten Standort in der Schweiz eröffnet. Sie ist das Herzstück des Projekts «The Valley» auf dem ehemaligen Maggi-Areal in Kemptthal, direkt an der Autobahn A1 zwischen Zürich und Winterthur, nur wenige Minuten vom Flughafen Zürich entfernt und mit eigener S-Bahn-Station.

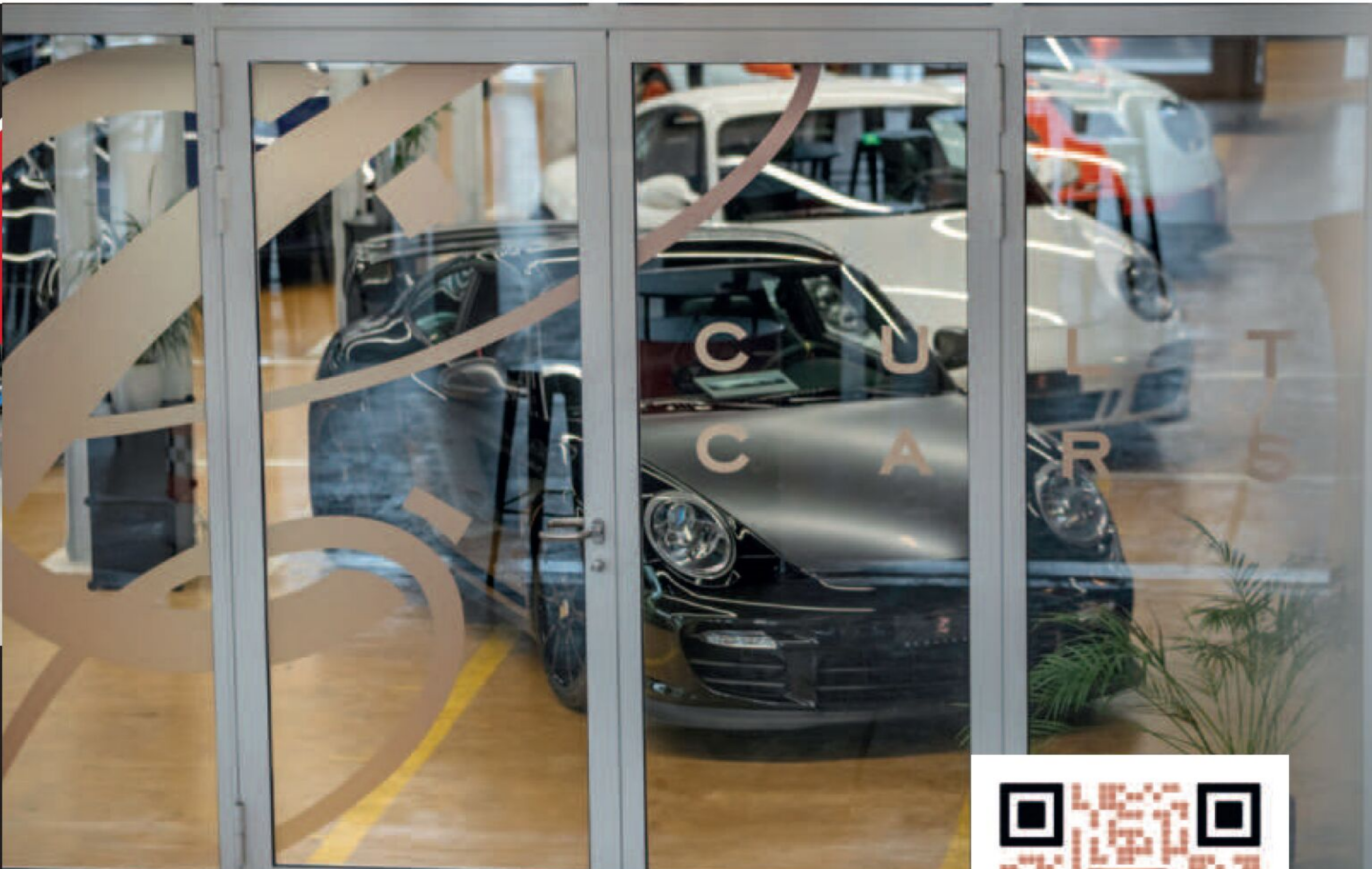
In der Motorworld sind Handel, Handwerk und Dienstleistungen rund um die hochwertige und klassische Mobilität auf zwei und vier Rädern angesiedelt. Oldtimer, Sportwagen und Premiumfahrzeuge sowie Lifestyleangebote und mehr lassen die Herzen von automobilbegeisterten Besuchern höherschlagen. Und das Beste: Sie ist 365 Tage geöffnet, und der Eintritt ist kostenfrei.

www.motorworld.ch | Kemptpark 1-50 | 8310 Kemptthal | info@motorworld.ch | +41 (0) 43 543 30 00

LOCATIONS WITH MOBILE PASSION



- ZÜRICH 
- REGION STUTTGART 
- KÖLN/RHEINLAND 
- MÜNCHEN 
- ZEHE EWALD/RUHR 
- LUXEMBOURG 
- BERLIN 
- RÜSSELSHEIM/RHEIN-MAIN 
- METZINGEN/OUTLET-CITY 
- SOFIA/BULGARIEN 
- MALLORCA 



CULTCARS

EXCLUSIVE CAR CONCIERGE
FÜR ANSPRUCHSVOLLE AUTOLIEBHABER:INNEN

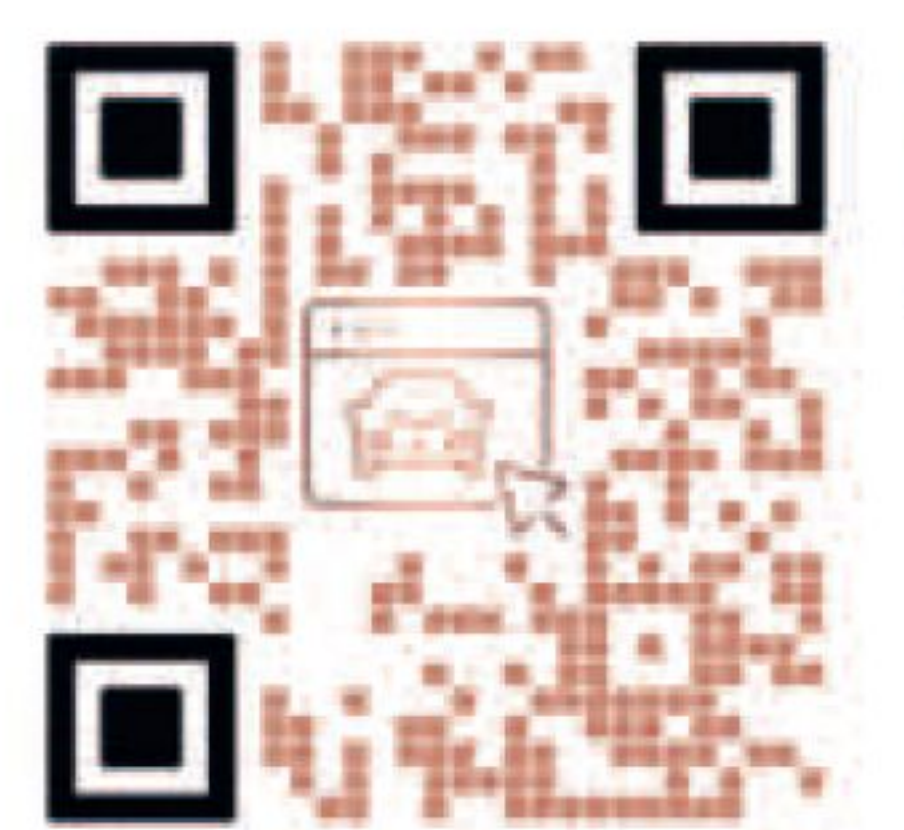
Herzlich willkommen bei CULTCARS – dem Sportwagen-Spezialisten mit Standorten in der Motorworld @VALLEY in Kemptthal und Wollerau. Exklusive, unfallfreie und gepflegte Autoträume werden hier gekauft und verkauft, hinter denen stolz mit dem eigenen Namen gestanden wird.

Als Exclusive Car Concierge werden individuelle und massgeschneiderte Services rund um das Automobil angeboten. Es wird sich reichlich Zeit genommen, um umfassende Beratung und Betreuung zu gewährleisten. Das Einsatzgebiet umfasst alle Orte, an denen die Kundinnen und Kunden

den Service benötigen. Dank langjähriger Kontakte und Erfahrung wird ein persönlicher Service geboten, der seinesgleichen sucht. Mit dem Exclusive Car Concierge müssen Kundinnen und Kunden ihr Refugium nie verlassen und haben dennoch alle Aufgaben rund um ihre Fahrzeuge stets im Griff. Sollten sie dennoch vor Ort sein, besteht die Freude, Sie im Boutique-Showroom in der Motorworld @Valley, Kemptthal zu begrüßen.

Kontakt:

**CULTCARS AG | Kemptpark 3 |
8310 Kemptthal | www.cultcars.ch**



MOTORWORLD



GERMAN CAR MEETING

EIN TAG VOLLER AUTOMOBILER HIGHLIGHTS IN DER MOTORWORLD REGION ZÜRICH

Oldtimer, Youngtimer und moderne Klassiker treffen sich auf dem German Car Meeting. Ein Event, das Autoliebhaber aus der ganzen Welt vereint und in die Welt der Automobilgeschichte eintauchen lässt.

Am Sonntag, dem 6. Oktober 2024, lädt das German Car Meeting in Zürich dazu ein, automobile Leidenschaft zu feiern. Das Event verspricht ein unvergessliches Erlebnis für alle, die das Zusammenspiel von Vergangenheit und Gegenwart auf vier Rädern lieben. Das Besondere: Nicht nur die eindrucksvollen Fahrzeuge stehen im Mittelpunkt. Das Rahmenprogramm umfasst Live-Musik, kulinarische Köstlichkeiten und unterhaltsame Aktivitäten für Gross und

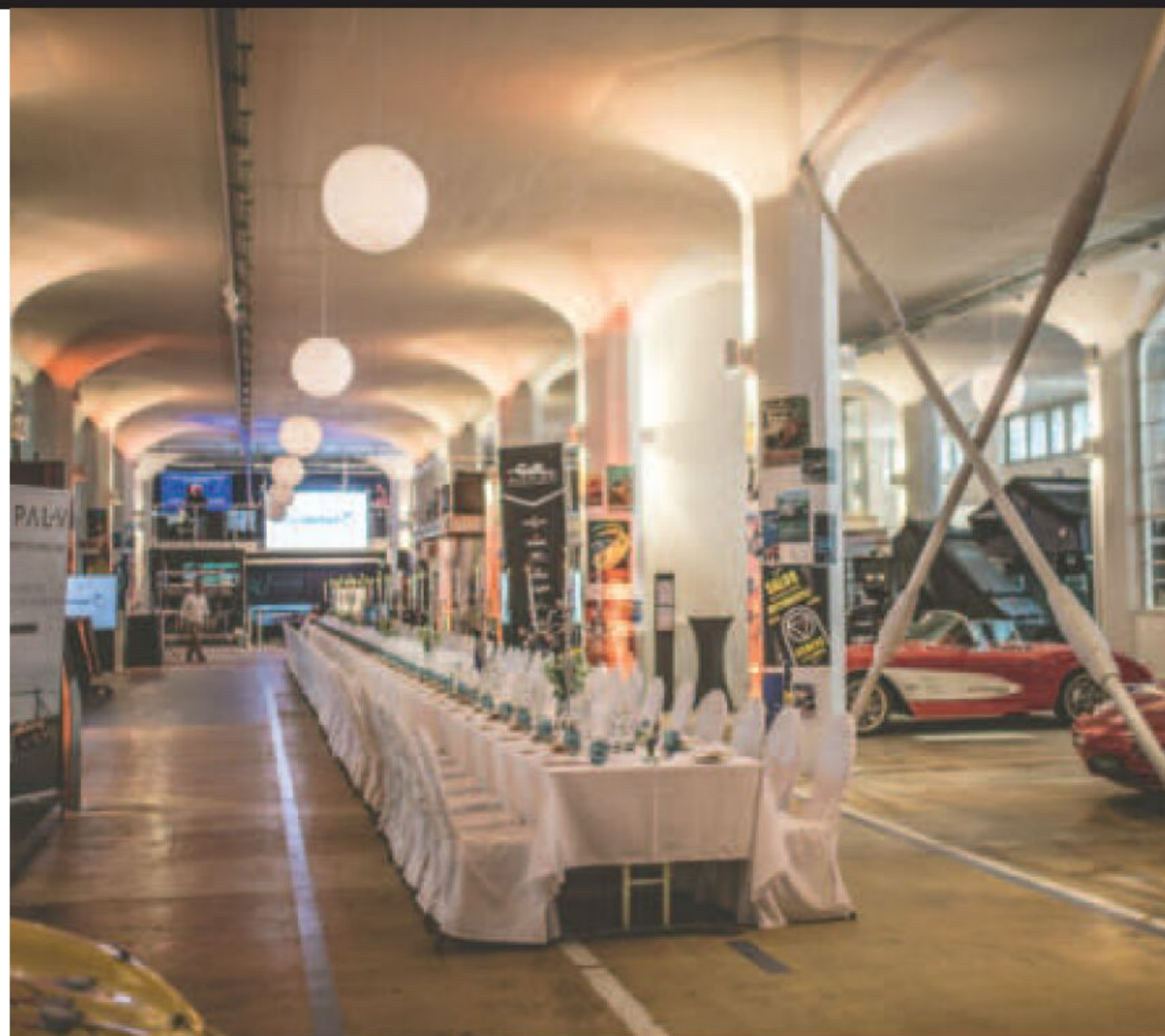
Klein. Besucher haben die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge in der Ausstellung zu präsentieren und sich mit Gleichgesinnten auszutauschen.

Das German Car Meeting ist der krönende Abschluss einer erfolgreichen Event-Serie, zu der auch das Italian Car Meeting und das French Car Meeting gehörten. Beide Veranstaltungen waren grosse Erfolge und zogen zahlreiche Besucher an. Das German Car Meeting bietet nun die letzte Chance in diesem Jahr, die Leidenschaft für klassische und moderne Fahrzeuge zu teilen und in einer beeindruckenden Kulisse zu erleben. Das German Car Meeting: Ein Event, das die Herzen aller Autoliebhaber höherschlagen lässt und einen perfekten Mix aus Tradition und Moderne bietet. Zum Saisonabschluss bietet dieser Tag eine einzigartige Gelegenheit, die schönsten Fahrzeuge zu bewundern und die Begeisterung für Autos zu feiern. Weitere Infos und Buchungen auf www.openairtours.ch/german-car-meeting/.



ARCHIV

HIER KÖNNEN SIE DIE
MOTORWORLD-THEMEN
AUS VERGANGENEN
AUSGABEN NACHLESEN!



TÖFFTRÄFF 2024

FEST IM SATTEL, VON UND FÜR MOTORRAD-ENTHUSIASTEN

Der TÖFFTRÄFF 2024, vom 31. August bis 1. September in der Motorworld Region Zürich, vereint Messe und Festival für alle Motorradliebhaber. Mit Probefahrten, Livemusik, zahlreichen Ausstellern und einem vielfältigen Food-Angebot steht der Community-Gedanke im Vordergrund.

Biker können für CHF 5.- direkt aufs Gelände fahren und Teil der grössten Bike-Ausstellung der Schweiz werden. Das Event bietet eine Plattform für den Austausch unter Gleichgesinnten und ist fest im Sattel als Highlight zum Saisonabschluss. Mehr Infos auf www.toefftraeff.ch.

WEIHNACHTEN

DAS PERFEKTE X-MAS-DINNER

Erleben Sie mit Ihren Kollegen ein perfektes Weihnachtsessen umgeben von automobilen Schätzen. Geniessen Sie ein festliches Bankett in stilvoller Umgebung. Und was halten Sie von einem adrenalingeladenen, virtuellen F1-Rennen in bis zu 10 Fahrsimulatoren? Perfekt für Unternehmen und private Feiern. Auf dem Areal der Motorworld gibt es zudem viele weitere Teambuilding-Aktivitäten zu entdecken: von der Schatzsuche nach dem geheimen Rezept von Julius Maggi bis zum Eisstockschiessen. Neu gibt es dieses Jahr auch ein Raclette-Chalet für bis zu 150 Gäste mit einem kleinen Weihnachtsdorf ganz für Sie alleine. Feiern Sie mit uns und erleben Sie unvergessliche Momente.

Besuchen Sie www.valley-eventfactory.ch für weitere Informationen und Buchungen.



IN KOOPERATION MIT BUGBUS.NET

Kleininseratemarkt und Veranstaltungskalender rund um klassische Volkswagen und Porsche – europaweit und kostenlos.



EIN ECHT UNECHTER LOOK

Während ich frühmorgens den bUGbUs.nEt-Stand beim Jubiläumstreffen von CAGERO.COM aufbaute, sah ich diesen Bus zum ersten Mal – unglaublich was ich da sah und was ich über seine Entstehung noch erfahren sollte.

Text cLaUDe sCHaUb | **Foto** bUGbUs.nEt

Ich liess alles stehen und liegen, rannte hinterher, um mehr über den mir unbekannten T1 von Cagero in Erfahrung zu bringen. Als Philip Hauptlin, mit verschmitztem Lächeln, sagte: «Cagero? Nein, ist meiner.», war ich gänzlich baff.

Frühling 2005 – Philip war mit seinem Vater von Rothrist in Richtung Münchenbuchsee unterwegs, als er plötzlich eine Handvoll VW-Busse vor einer Scheune aufgereiht sah. Ein kurzer Aufschrei, und der Vater wendete den alten Peugeot. Zu dieser Zeit besass Philip weder einen Führerschein, noch war er alt genug einen zu machen. Nächtelang verbrachte er vor dem Computer, um über sein Traumauto, einen T1-Bus, zu recherchieren. Es überrascht daher nicht, dass die Busse vor der besagten Scheune ihm sogleich ins Auge fielen. Besonders dieser Halbgeschweisste: 11 Fenster im alten Militärgrün. Dieser hatte

die kleinen Blinker, den Dachvorsprung, die gepressten Stossstangen, jedoch nicht das zentrale Bremslicht in der Motorklappe – somit ein Bus, der zwischen 1957 und 1959 das Werk in Wolfsburg verlassen haben musste. Nun war es an der Zeit, den Besitzer zu finden – was sich als fast so knifflig herausstellte, wie die Suche nach dem passenden Bus.

NACH DEM FINDEN DIE SUCHE

Nach einigem Hin und Her und zwei, drei Telefonaten war der Name des Besitzers bekannt – Jürg Appel – ein privater VW-Händler der ersten Stunde – bei welchem so mancher Schweizer VW-Fan seinen Traumbus fand. Jahrzehnte vor Facebook, Instagram und Co. verstand es Appel, seine Busse dank perfekter Lage an der stark frequentierten Hauptstrasse Richtung Bern, einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.

Philip, der sich mitten in seiner Ausbildung zum Automechaniker befand, verhandelte erfolgreich mit Jürg Appel, und zwei Wochen später stand der 57er in Philips Werkstatt. An dieser Stelle ist es Philip wichtig, sich nochmals bei Jürg zu bedanken, welcher ein paar Tage später ein viel höheres Angebot für den Bus erhielt, aber dennoch standhaft blieb – ein Mann, ein Wort. Danke, Jürg.

Sogleich und mit viel Elan startete Philip das Projekt. Jedoch bald stellte sich Ernüchterung ein. Gefühlt jedes angefasste Teil brachte zwei neue Problemstellen zum Vorschein – zwar keine Durchrostungen, jedoch viele alte, schlecht ausgeführte Schweissarbeiten. Die Pausen zwischen den Arbeiten wurden länger, und schliesslich ruhte das Projekt mehrere Jahre unangetastet, bis Vater Hauptlin seinem Sohn 2013 ein Ultimatum stellte. Philip solle den Bus endgültig verkaufen oder mit tatkräftiger Unterstützung seines Vaters nochmals richtig anpacken. Dieses Angebot motivierte Philip so sehr, dass er neben den Carrosserie-Arbeiten auch gleich noch einen 2332 ccm Motor aufbaute – dazu später mehr.

Während der Restaurierungsarbeiten ging für Philip ein beruflicher Traum in Erfüllung. Im Sommer 2014 begann er seinen Job als Verkäufer bei CAGERO – dem grössten und renommiertesten Teilehändler für klassische Volkswagen in der Schweiz. «Es war wie der Einzug ins Paradies», wie er sagt. Nun war er an der Quelle des Know-hows und der benötigten Teile. Ausserdem lernte er Herb Rausch, alias «Monster Kustoms», kennen. Schnell wurde klar, dass sie «das Heu auf der gleichen Bühne» haben – auch in Bezug auf den Fahrzeug-Style – was das Projekt massgeblich beeinflussen sollte.



Herb Rausch aka «Monster Kustoms» und Philip Hauptlin
Steckten viel Zeit, Know-how und Herzblut in ihr Projekt.



«MONSTER KUSTOMS» KOMMT INS SPIEL

2015 war es so weit, Hunderte Schweissnähte und viele Werkstatt-tage später stand der Bus wieder auf seinen eigenen vier Rädern – und zwar ein ganzes Stück tiefer als das Original. Oder, um es mit Philips Worten zu sagen, auf einer anständigen Höhe. Diese Tiefe erreichte er durch den Einbau einer einstellbaren und verkürzten Vorderachse in Kombination mit einem Tieferlegungssatz für die Hinterachse. Alles war genau so, wie er es erträumte, bis auf einen massgeblichen Punkt: Der Bus glänzte und strahlte piekfein – doch er wollte am liebsten einen Bully mit gelebter Patina. An dieser Stelle kam Herb ins Spiel. Philip wusste, dass nur «Monster Kustoms» – notabene ein begnadeter Airbrusher und Pinstriper – ihm helfen konnte, seinen Traum zu perfektionieren. Herb war gleich begeistert von der Herausforderung, wollte aber vorher noch ein Low-Rider-Projekt eines gemeinsamen Freundes abschliessen. Aus Philips ursprünglicher Idee, den Bus 2017 zum Treffen nach Hessisch Oldendorf zu fahren, wurde leider nichts. Um trotzdem teilzunehmen, holte Philip kurzerhand seinen 55er Ovali aus der Scheune. Eine gute Basis mit superschöner und gelebter Patina. Er setzte ihn kurzerhand technisch instand, baute einen Okrasa-Motor ein, minimierte die Bodenfreiheit und cruiste mit diesem zum Treffen hoch in den Norden Deutschlands. Seitdem leistet dieser Ovali treue Dienste als Philips Dailydriver – ein echter Hingucker.



Während Philip darauf wartete, dass Herb Ende 2017 Zeit finden würde, nahm er weitere Optimierungen am 57er vor. Unter anderem verbaute er eine Zahnstangenlenkung und verbesserte die Bremsleistung, indem er die Hinterachse ebenfalls mit Scheibenbremsen aufrüstete – in weiser Voraussicht auf die zu erwartende Leistung des 2332 ccm-Motors. Parallel folgte ein intensives Studium der vielen Detailfotos von Patina-Autos, die er im Laufe der Jahre gesammelt hatte. Herb und Philip diskutierten in der Werkstatt stundenlang, wie sie am besten vorgehen sollten, damit die Lackierung nicht auf den ersten Blick als Fake entlarvt würde. Während dieser Zeit reifte die Idee, den Bus beim Jubiläumstreffen ihres Arbeitgebers zu präsentieren – ein supersportliches Ziel, wie der weitere Verlauf des Projekts zeigen wird. In den weiteren Wochen wurden mehrere Probestücke erstellt, an denen sie verschiedenste Lackaufbauten und Schleifkombinationen testeten. Nach nächtelangen Spritz- und Schleifarbeiten und vielen erfolglosen Versuchen fanden sich Philip und Herb Ende Januar 2018 im Aussenbereich der Werkstatt inmitten eines grossen Farb- und Spritzpistolenarsenals wieder.

KEINE OPTIMALEN BEDINGUNGEN FÜR EINE ERFOLGREICHE LACKIERUNG

An jenem kalten Sonntagmorgen vor der Werkstatt quälte sie die Unsicherheit, ob die Lackierung bei gefühlten null Grad machbar sein würde. Sie hatten keine andere Wahl, denn hier draussen war der einzige Ort, an dem sie den Bus lackieren konnten. Herb, mit seiner langjährigen Erfahrung, sagte nur: «Das wird schon!» Also legten sie los. Taubenblau wurde über zwei Schichten Grundierung aufgetragen, welche das Blech nach dem Abschleifen der Lack-schicht ausreichend schützen sollte. Um das Alter und die Verschmutzung des Lacks so authentisch wie möglich aussehen zu lassen, wurde das untere Viertel des Busses mit schwarzer Farbe eingenebelt und mit dem Lack verschliffen. Nach der exzessiven Behandlung der taubenblauen Farbschicht mit Schleifpapier, kam der krönende Abschluss und heikelste Teil der Lackierung: das Auftragen der Rostfarbe, gefolgt von der Ausarbeitung der Details – dem zeitaufwändigsten Arbeitsschritt. Das Ergebnis: Ein Traum!

Noch drei Tage bis zum Jubiläumstreffen, quasi eine Punktlandung. Somit waren nur noch der 2332 ccm-«Mocken» einzubauen, ein paar letzte Einstellungen vorzunehmen und eine Probefahrt zu machen. Ein grandioses Gefühl – alles klappte, wie geplant!

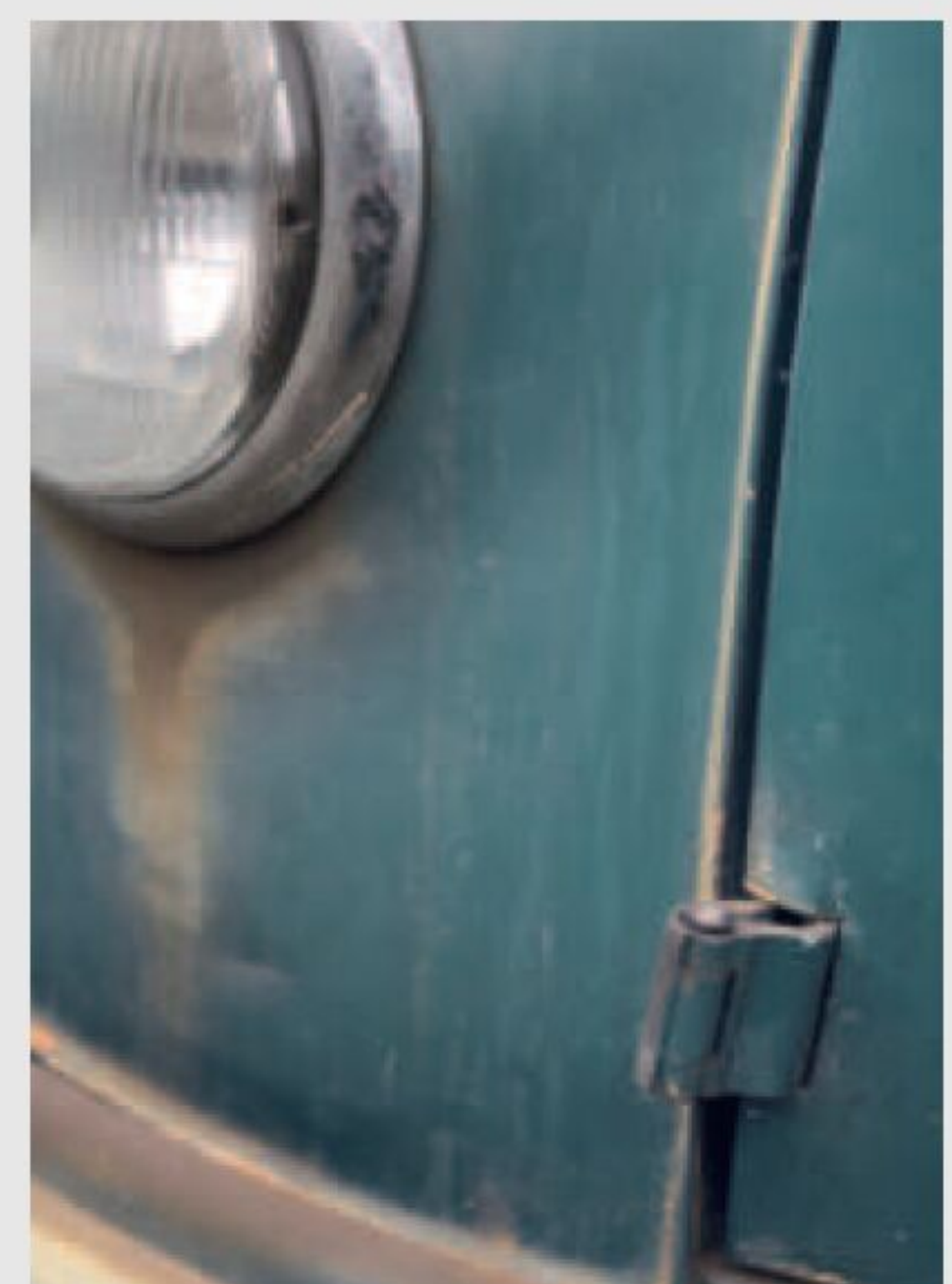
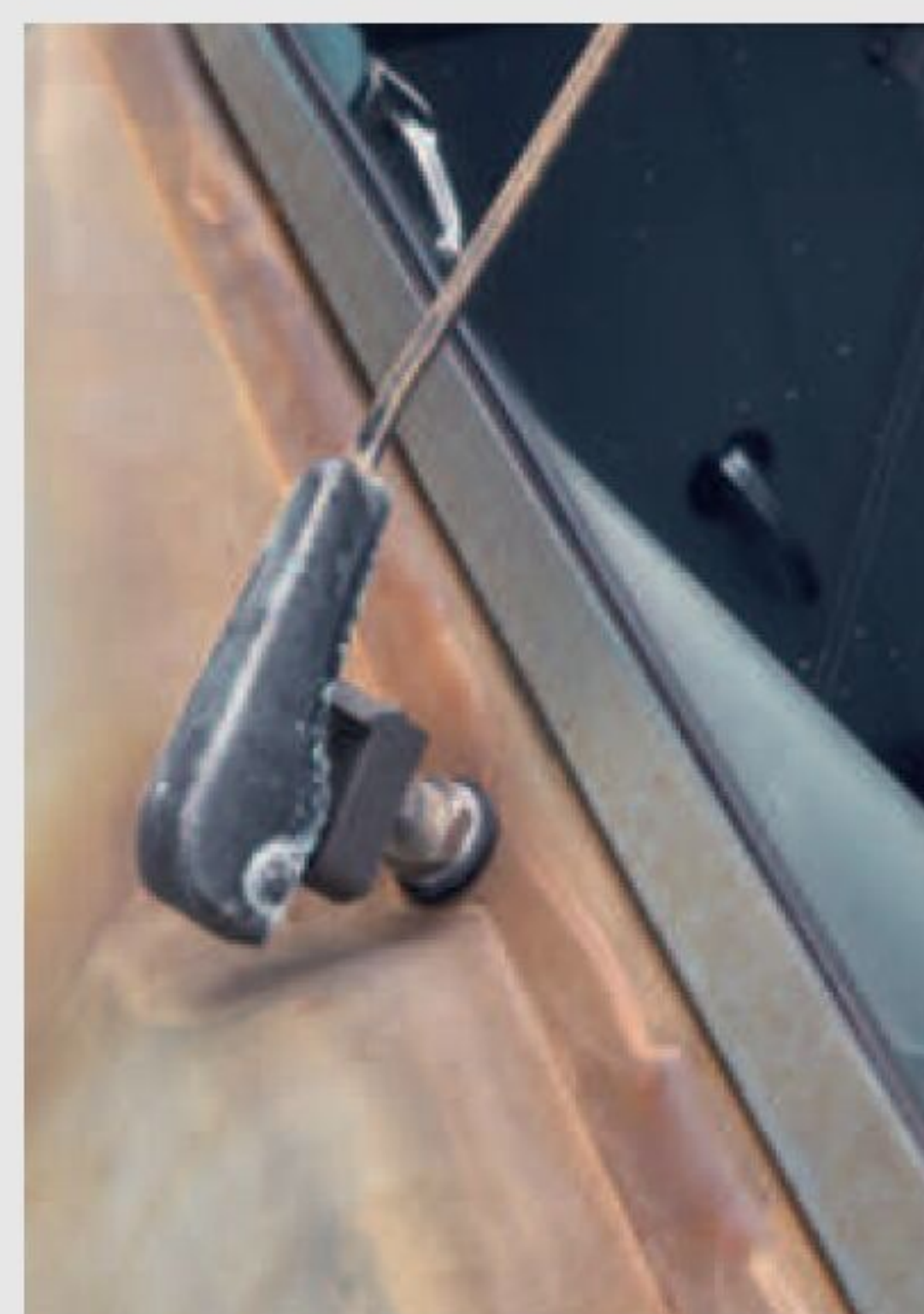
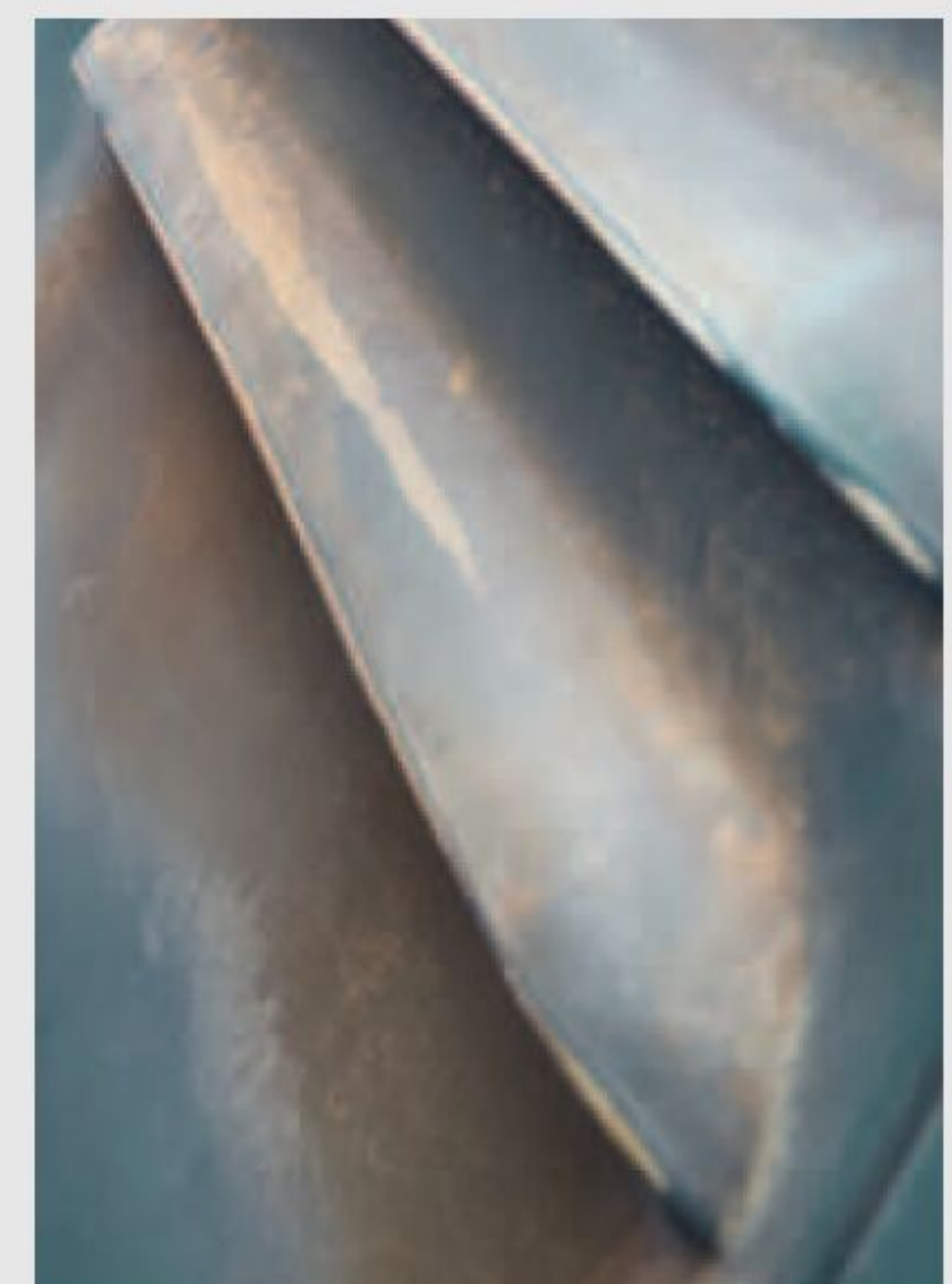
Den Hundertschaften von VW-Enthusiasten, die sich zum CAGERO-Jubiläum einfanden, blieb der Stress der beiden verborgen. Sie fragten sich lediglich, wie es sein kann, dass ein 64 Jahre alter VW Bus mit einer solchen grossartigen Patina in der Schweiz überleben konnte. Erst auf den zweiten oder dritten Blick war für das geschulte Auge zu erkennen, dass es sich nicht um einen Survivor, sondern ein komplett restauriertes Fahrzeug handelt. Damit war der Bus definitiv das meistdiskutierte und -bewunderte Auto auf dem Platz.

Im Nachgang des Treffens trat leider noch das eine oder andere Problem auf. Da war zum Beispiel das jeweilige Überhitzen des 2,3ccm-Motors – trotz Unterflurkühlung. Oder das Versagen des Differenzials bei der ersten längeren Ausfahrt. Ein Jahr später waren alle Kinderkrankheiten gefunden und von Philip perfekt instand gesetzt worden. So wurde der Bus Anfang 2020 erfolgreich durch die MFK gebracht und erhielt die offizielle Strassenzulassung. Gute Fahrt, Philip!

Wir alle beneiden dich um dein «echt unechtes Patina-Monster».

Mit viel, viel Herzblut

All die liebevoll ausgearbeiteten Details verleihen diesem Bulli das stimmige und so authentisch wirkende Aussehen eines unangerührten Survivors.





Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club
Switzerland und Jurymitglied des jährlichen
Concours d'Élégance Basel René Grossenbacher

Ist Ihr Oldtimer optimal versichert?

Seit einigen Jahren gibt es in der Schweiz die BELMOT®SWISS Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung der Mannheimer. Sie wird vom grossen Jaguar-Enthusiasten und Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland René Grossenbacher betreut, der seinerseits Inhaber der *ch.old+youngtimerversicherungen* in Arlesheim ist. Diese Versicherung bietet dem Oldtimer-Besitzer die Möglichkeit, alle seine Klassiker und Liebhaberfahrzeuge mit einer Police zu decken, egal, ob diese regelmässig oder an Rallyes gefahren werden, oder sich zerlegt in einer Werksatt befinden.



BELMOT®SWISS

Die massgeschneiderte Kasko-Versicherung für Ihren Oldtimer

Vorteile der Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung

- Die einzige Allgefahren-Versicherung für Oldtimer in der Schweiz. So sind u. a. auch mechanische Schädigungen versichert (z.B. Getriebeschaden bei unbeabsichtigtem Verschalten).
- Als Oldtimer können Fahrzeuge, welche mindestens 20jährig sind, versichert werden.
- Keine Kilometerbegrenzung während des Jahres.
- Oldtimer-Rallyes, Geschicklichkeits- und Regelmässigkeitsfahrten sind versichert.
- Transporte auf einem Anhänger sind mitversichert.
- Nicht eingelöste oder mit ausländischen Kontrollschildern versehene Fahrzeuge können versichert werden.
- Kein Bonus-/Malussystem, sondern Nettojahresprämien.

Prämienbeispiele bei einem Selbstbehalt von Fr. 2'000.00



Jaguar XK 120 OTS 1953
Versicherungswert Fr. 100'000.00
Jahresprämie Fr. 912.50

- Ford A Sedan 1930, Versicherungswert Fr. 40'000.00
Jahresprämie Fr. 238.35
- Jaguar SS I Saloon 1935, Versicherungswert Fr. 85'000.00
Jahresprämie Fr. 506.50
- Mercedes 190 SL 1960, Versicherungswert Fr. 120'000.00
Jahresprämie Fr. 1'149.75
- Jaguar E-Type S1 1963, Versicherungswert Fr. 75'000.00
Jahresprämie Fr. 718.60
- Peugeot 404 Cabrio 1965, Versicherungswert Fr. 45'000.00
Jahresprämie Fr. 431.20

BELMOT®SWISS Kompetenzzentrum

ch.old+youngtimerversicherungen

Im Langacker 5, Postfach, 4144 Arlesheim

Tel 061/706 77 99

info@belmot.ch, www.belmot.ch



MICHAEL A. PULFER

Ein passionierter Verehrer von allem, was mit Liebe und am besten nach Mass gefertigt wurde. Mit einer Vorliebe für edle englische Automobile und Mercedes-Benz SL der ersten Stunde.

«ROLLS-ROYCE UND BENTLEY

EROBERN DIE JUNGEN!»

Luxusmarken wie Rolls-Royce und Bentley, traditionell in den Garagen der Babyboomer beheimatet, erleben eine wachsende Nachfrage bei Millennials. Während Babyboomer ihre Liebe zu Tradition, Beständigkeit und materiellem Status pflegen – ein Rolls-Royce oder Bentley in der Einfahrt ist für sie das ultimative Symbol des Erfolgs – setzen Millennials eher auf Erlebnisse und Nachhaltigkeit. Diese Generation ist tief in Technologie, sozialen Medien und einem globalen Bewusstsein verwurzelt.

Wollen alle Millennials einen Bentley oder Rolls-Royce? Natürlich nicht! Nicht alle zwischen 1980 und 1995 Geborenen träumen von diesen englischen Luxusmarken. Viele bevorzugen unauffälligere, agilere Fahrzeuge, die auch den Geldbeutel weniger strapazieren. Ausserdem spricht das moderne Design von Rolls-Royce nicht jeden an. Und was die klassischen Modelle betrifft – die sind zwar charmant, aber für den Alltag zu unpraktisch. Umweltfreundlichkeit und moderne Technologien fehlen oft.

Doch Rolls-Royce hat sich bewusst dafür entschieden, sein Image zu modernisieren, um jüngere Käufer zu begeistern. Alle Black-Badge-Modelle bieten mehr Leistung und wirken frischer und dynamischer. Besonders beliebt sind Rolls-Royce Cullinan, Ghost und der vollelektrische Rolls-Royce Spectre. Bentley zieht nach und bietet mit dem Mulliner-Programm umfangreiche Personalisierungsoptionen an, sodass Käufer jedes Detail ihres Fahrzeugs individuell gestalten können. Insbesondere der aktuelle Bentley Continental und der Bentley Bentayga finden grossen Anklang.

TIPP

Klassisches Design, kombiniert mit Hightech, könnte sowohl Millennials als auch Babyboomer ansprechen. Der britische Spezialist für Elektroauto-Umrüstungen, Lunaz (<https://lunaz.design>) hat diesen Weg erfolgreich eingeschlagen. Rolls-Royce und Bentley bieten massgeschneiderte Lösungen an. Probieren Sie es aus. Es lohnt sich!

PORSCHE



Der Einzige, der sich
mit einem 911 messen kann.



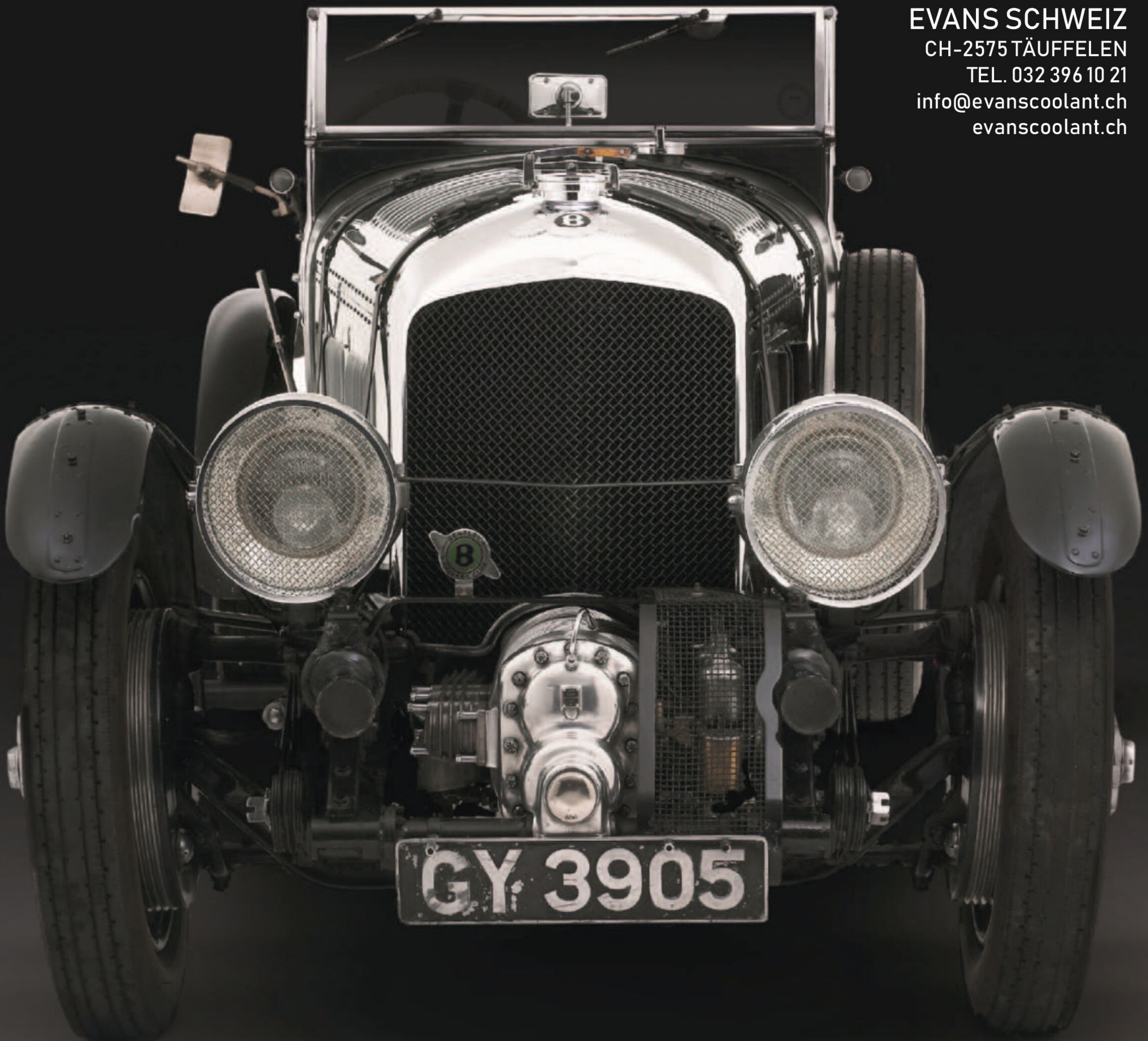
DER NEUE 911. THE ONE AND ALWAYS.

Porsche Zentrum Aargau
F. + M. Konstantin AG
4665 Oftringen
+41 62 7 911 911
www.porsche-aargau.ch

911 Targa 4 GTS (WLTP, vorläufige Werte): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,8 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 250 – 244 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand: 05/2024



KEIN WASSER - KEINE KORROSION - KEIN ÜBERKOCHEN
KEINE DAMPFLASENBILDUNG - KEIN GEFRIEREN - KEIN VERDUNSTEN
KEIN VERKALKEN - WENIGER DRUCK - 20 JAHRE KEIN WECHSEL NÖTIG



EVANS SCHWEIZ
CH-2575 TÄUFFELEN
TEL. 032 396 10 21
info@evanscoolant.ch
evanscoolant.ch

MIT EVANS WASSERLOSEN KÜHLFLÜSSIGKEIT LEBT JEDER MOTOR LÄNGER



DIE IKONE DER FREIHEIT

ULRICH
SAFFERLING

Chefredaktor

Das normannische D-Day-Festival ist einzigartig. Zwar gibt es auf einigen Classic-Car-Treffen einen sogenannten Dress Code und man sieht Damen mit langen Handschuhen und Hochsteckfrisuren oder Herren in Knickerbockern und Schiebermütze in ihren Autos. Aber eine Parade von GIs oder britischen Infanteristen aus den 1940er-Jahren in Militärfahrzeugen ist eher selten. Wenn die im Juni zu Tausenden in alten Jeeps die Landungsstrände abfahren, in authentischen Zeltlagern die Waffengattungen inspizieren und auf Militaria-Flohmärkten ihre Ausrüstung vervollständigen, wirkt das nicht mehr wie ein Klassiker-Treffen. Sondern wie der echte D-Day vor 80 Jahren. Alles Militaristen oder doch Enthusiasten?

Die Frage: «Muss das sein?», stellt zwischen Sword und Utah Beach niemand. Und obwohl sich die zwei Wochen im Juni «Festival» nennen, ist es beileibe keine Strandparty. Am eindrücklichsten wird das bei der nächtlichen Aufführung an der deutschen Batterie de Merville, die am 6. Juni von britischen Fallschirmjägern eingenommen wurde. Mit Pyrotechnik und Lichtgewitter demonstriert das Museum, wie sich damals das Bombardement und der Angriff angefühlt haben müssen. Für Freund und Feind. Es endet in einer feierlichen Schluss-Zeremonie für Frieden und Freiheit.

In der Filmwirtschaft würde man das einen Antikriegsfilm nennen, der den Schrecken des Krieges zeigt, um für Frieden zu werben. Der Grat zum Kriegsfilm ist schmal. Wie viel Schrecken darf man zeigen? Muss man überhaupt? Im Gespräch ist für die Zukunft ein Spektakel, bei dem die Landung nachgespielt werden soll. Vermittelt der grosse Aufschlag, worum es den Alliierten ging oder wird der Strand zu Disneyland? Je kommerzieller, desto wahrscheinlicher. Das Merville-Drama kostet 20 Euro Eintritt, das reicht für Materialkosten, die Schauspieler arbeiten ehrenamtlich.

Die Tage rund um den D-Day sind von zweierlei Dingen geprägt: zum einen von vielen feierlichen Zeremonien, bei denen der toten Alliierten gedacht und ihnen gedankt wird. Denn sie haben Europa befreit und den ersten, schwierigsten Schritt getan, als sie im Morgengrauen ihre Füße an einen kalten, verminten und feindlichen Strand setzten. Zum anderen ist es das Zusammentreffen von Menschen aus der ganzen Welt, die – ob mit oder ohne Uniform – des D-Day gedenken. Zusammen mit allen Normandie-Bewohnern, die sich noch über den tausendsten Jeep freuen können, den sie sehen. Es gibt rund um den D-Day in der Normandie kein Wenn und Aber in der Frage – es gibt nur Einigkeit.

Ausserhalb der Normandie und besonders in Deutschland spielt der D-Day eine kleine Rolle, erst recht, wenn es kein rundes Jubiläum ist. Das verkennet seine Bedeutung in der Geschichte. Niemand ist gezwungen, mit Koppel und Karabiner heute am Omaha Beach eine Schweigeminute einzulegen. Aber diejenigen, die es tun, tun es nicht, weil die nächste Fasnacht weit weg ist. Sondern im Gedenken an diejenigen, die dort kämpfen mussten. Mit denen man sich identifizieren will. Deren Hingabe und Opferbereitschaft Respekt fordern.

Niemand dort verherrlicht am D-Day den Krieg oder wünscht ihn sich zurück. Aber der D-Day bedeutet Freiheit und jeder Jeep auf der Strasse war damals ein Symbol dafür. Das gilt bis heute für diese automobile Ikone, die nur für den Krieg gebaut wurde und deren Produktion mit dem Krieg endete. Oder anders gesagt: Wer heute im Original-Dress mit einem Jeep am D-Day in der Normandie unterwegs ist, trägt diese Flamme der Freiheit mit sich. Und das wissen die am meisten zu schätzen, die diese Freiheit zurückbekamen.



SOMMERSPECIAL

Passend zur Ferienzeit, schreibe ich von keinem Ausflug mit dem F12 Roadster, sondern von unserem Norwegen Urlaub. Die Strecke von 1455 km haben wir mit meinem «alten» Volvo zurückgelegt und ohne Einbezug der Fähre, rund 17 Stunden im Fahrzeug verbracht. Es war Erlebniss pur!



Oje, Heimweh!

MELANIES
TAGEBUCH

Melanies Tagebuch ist das Ergebnis vieler kleiner Storys, welche sich im Laufe der Zeit angesammelt und bestimmt ganz genau so, wie hier niedergeschrieben, ereignet haben. Wie es der Name schon sagt, bin ich Melanie, 30 Jahre alt, und lebe «hingerem Bär», wie die lieben Solothurner zu sagen pflegen.

Text | Fotos Melanie Jaggi



Wie die meisten, habe auch ich mal Urlaub, und zu diesem Anlass schlägt es mich meist hoch in den Norden, für zwei Wochen Meeresangeln im wunderschönen Norwegen. Bei dieser Gelegenheit habe ich mir gedacht, spare ich mir den nächsten Tagebucheintrag fleissig auf, um von meinen «Drivestyle-Begegnungen» im Hohen Norden zu berichten. Genug Gelegenheiten dazu sollte es ja wirklich geben, sollte man meinen, besonders da wir jeweils mit unseren drei Volvos ab dem Solothurner Jura «losdüsen». Meiner ist mit 18 Jahren noch knapp kein Youngtimer, daher taugt dieser alleine nicht wirklich für eine gelungene Roadtrip Story.

Nach unserem Start fing es schon ziemlich gut an: Auf der Autobahn in Oensingen sah ich einen wunderschönen Jaguar, von welchem wir überholt wurden, wunderbar! Danach nichts mehr. Über die deutsche Autobahn auf der E 45, gefolgt von der E 39 bis nach Hirtshals, nada, nichts, nüüt! Das kann doch fast nicht wahr sein?

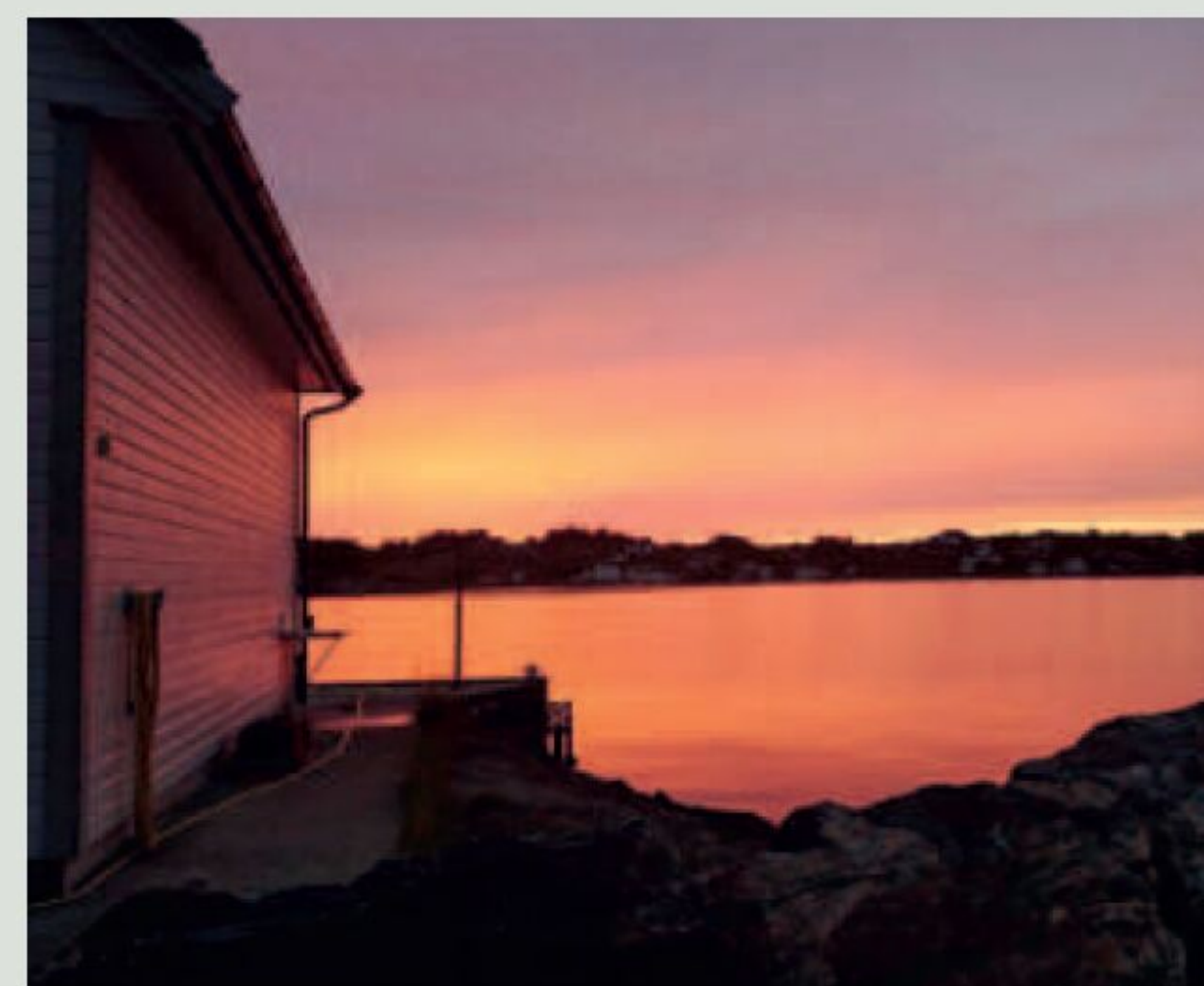
Als wir dann die Stadt Hirtshals erreichten, nach circa 14 Stunden Fahrt, endlich: Zwei Oldtimer fahren uns entgegen. Doch leider auch diese beiden Fahrzeuge waren schnell auf und davon und wieder war nichts mehr zu finden. Den Tag verbrachten wir wie

üblich bei «Peter Most» und im «Lilleheaden», bevor es dann um 19.00 Uhr auf die Fähre Richtung Bergen losging. Ihr ahnt es bestimmt: auch auf der Fähre keine Spur eines alten Klassikers. Leicht verzweifelt machte ich mich also auf die Suche nach möglichen Treffen, Ausstellungen, Paraden in und um Bergen, bei welchen ich wenigstens ein wenig «Benzinluft» schnuppern könnte – doch auch dies blieb bislang erfolglos.

Ein wenig überrascht denke ich nun an unsere vergangenen Norwegenurlaube und muss feststellen, dass wir bislang immer das Glück hatten, in irgendeiner Weise mit etwas «Drivestyle» in Berührung zu kommen. Bislang war es eine Tradition, herauszufinden wo ein Bill-Cross-Rennen stattfindet und einen Tagesausflug dorthin zu planen – Bill-Cross-Rennen sind eine

«Reker» mit Aussicht

Unser Blick über den eigenen Steg.





Ein absolutes Highlight

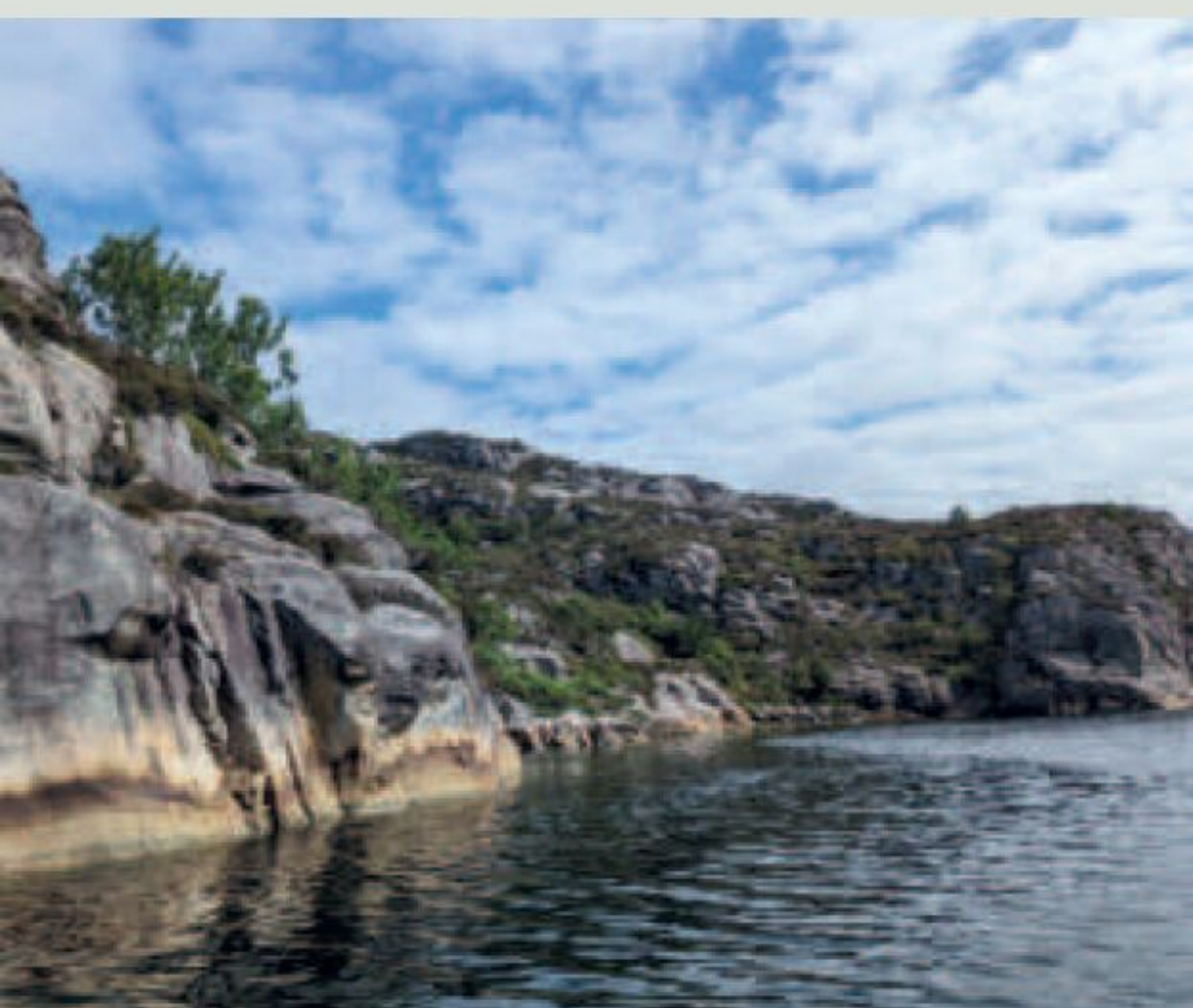
Der Autofriedhof von Båstnäs.

Form von Motorsport, bei der preisgünstige, oft ältere Fahrzeuge auf rauen und schlammigen Offroad-Strecken gegeneinander antreten. Diese Rennen sind für ihre spektakulären und manchmal chaotischen Fahrmanöver bekannt, da die Fahrzeuge oft stark modifiziert und in schlechtem Zustand sind. Der Fokus liegt auf dem Fahrspass und der Herausforderung, mit minimalem Budget und maximalem Fahrkönnen das Rennen zu gewinnen – doch in diesem Jahr findet leider auch nichts dergleichen in der Nähe statt.

Einer meiner liebsten «Ausflugstipps» ist der Autofriedhof von Båstnäs, ein bekannter Schrottplatz in Schweden, nahe der norwegischen Grenze, der eine Vielzahl verlassener und verrosteter Autos aus den 1940er- bis 1970er-Jahren

Angeln und geniessen

Rund um Sotra gibt es wunderbare Fischgründe.



beherbergt. Der Autofriedhof bietet eine einzigartige, fast apokalyptische Atmosphäre und ist ein faszinierendes Zeugnis der Vergänglichkeit von Technik und menschlichen Artefakten. Hier kann man sich wirklich in der Zeit verlieren und während Stunden verweilen.

So weit, so gut: Bleibt mir nur noch das Heimweh nach unserer wunderbar vielfältigen Oldtimer Landschaft in der Schweiz, und es kitzelt in meinen Fingern, wenn ich daran denke, wie ich bald wieder bei Sonnenschein in meinem DKW F12 Roadster sitzen und die Weiten der Schweizer Strassenlandschaften rocken werde.

Bis dahin verbleibe ich mit: «På gjensyn neste gang.»

Spleeniges Kleinseriencoupé
– der Maserati Karif wurde in
nur 221 Exemplaren gefertigt.



MASERATI KARIF

EIGENWILLIG – BIS HEUTE!

Der Maserati Karif war schon immer ein Fall für Individualisten und ist der seltenste Vertreter aus der erfolgreichen Biturbo-Ära. SPIRIT hat ein Exemplar aufgespürt und sich mit dem Besitzer über den Reiz dieses Coupés unterhalten.

Text | Fotos Patrik Hellmüller



Maserati rollt so wunderbar melodisch über die Lippen. Das Selbstverständnis, einige der schönsten Automobile der Geschichte geschaffen zu haben, das hört man gleichsam jedes Mal, wenn der Markenname ausgesprochen wird. Während sich die Modeneser in letzter Zeit etwas verrannt haben – man denke an die riesigen Schlunde der aktuellen Modelle – so fallen doch ein paar Designperlen in die jüngere Markengeschichte. Wir denken an den Quattroporte V, der das Konzept der Sportlimousine zur Perfektion getrieben hat; oder den Maserati 3200 GT mit seinen stilbildenden Boomerangleuchten. Unser heutiger Protagonist, der Maserati Karif, ist im Vergleich dazu eher eine skurrile Fussnote: ein herrlich spleeniges Fahrzeug einer Kleinserie von 221 Stück aus der Biturbo-Ära. Das ist wohl der Grund dafür, dass der Karif nur Markenkennern ein Begriff ist.

Der Karif war und ist ein Exot, der stets charakterstarke Persönlichkeiten angesprochen hat. Die wohl bekannteste Karif-Besitzerin war Charlotte Kerr, die zweite Frau des Schweizer Nationalschriftstellers Friedrich Dürrenmatt. Kerr, streitbar wie elegant, war Schauspielerin und Filmproduzentin. Sie hatte schon immer eine Vorliebe für italienische GTs gehabt, war sie doch lange

mit einem Lancia Flavia Coupé unterwegs. Den roten Karif hat ihr Dürrenmatt geschenkt. Er liess sich gerne darin herumchauffieren, heisst es.

EIN HAUCH VON ZAGATO

Wer heute einen Karif besitzt, verfügt in der Regel über ein geschultes Stilempfinden, Humor und ist ein Genussmensch. So einer ist Bruno Marcantonio aus dem aargauischen Hausen. Als selbstständiger Architekt befasst er sich täglich mit Proportionen. Er entwirft und baut Ein- und Mehrfamilienhäuser und renoviert Altbauten. Vielleicht des beruflichen Hintergrunds wegen war der Karif für Bruno Liebe auf den ersten Blick. Er sagt: «Die Proportionen sind in der Tat aussergewöhnlich.» Es sei ein bisschen wie in der Musik: Der besondere Reiz entstehe durch gekonnt gesetzte Disharmonie, sagt Bruno. Und er muss das wissen, denn seine Frau ist Berufsmusikerin.

Beim Karif führt das dazu, dass viele Leute schlicht einen Spider mit Hardtop vermuten. Ganz falsch liegen sie damit nicht, schliesslich baut der Karif tatsächlich auf dem verkürzten Chassis des Biturbo Spyder auf, und formal sieht er aus wie ein Spyder, dem man ein Coupédach aufgesetzt hat. Es ist sehr wahrscheinlich, dass beim Karif Giuseppe Mittino massgeblich beteiligt war. Der damalige





Selbstbewusster Auftritt

Zwei Doppelendrohre waren in den 1980er-Jahren eine Ansage.
Der Biturbo-Motor packt noch heute vehement an.



Designchef bei Zagato hatte den Biturbo Spyder verantwortet. Auch der Karif wurde bei Zagato ersonnen. Augenfällig ist vor allem die steil fallende C-Säule. Üblicherweise läuft diese bei Coupés sanft aus – beim Karif wäre das des kurzen Radstands wegen gar nicht möglich gewesen.

PROPORTIONEN AUF DEM PRÜFSTAND

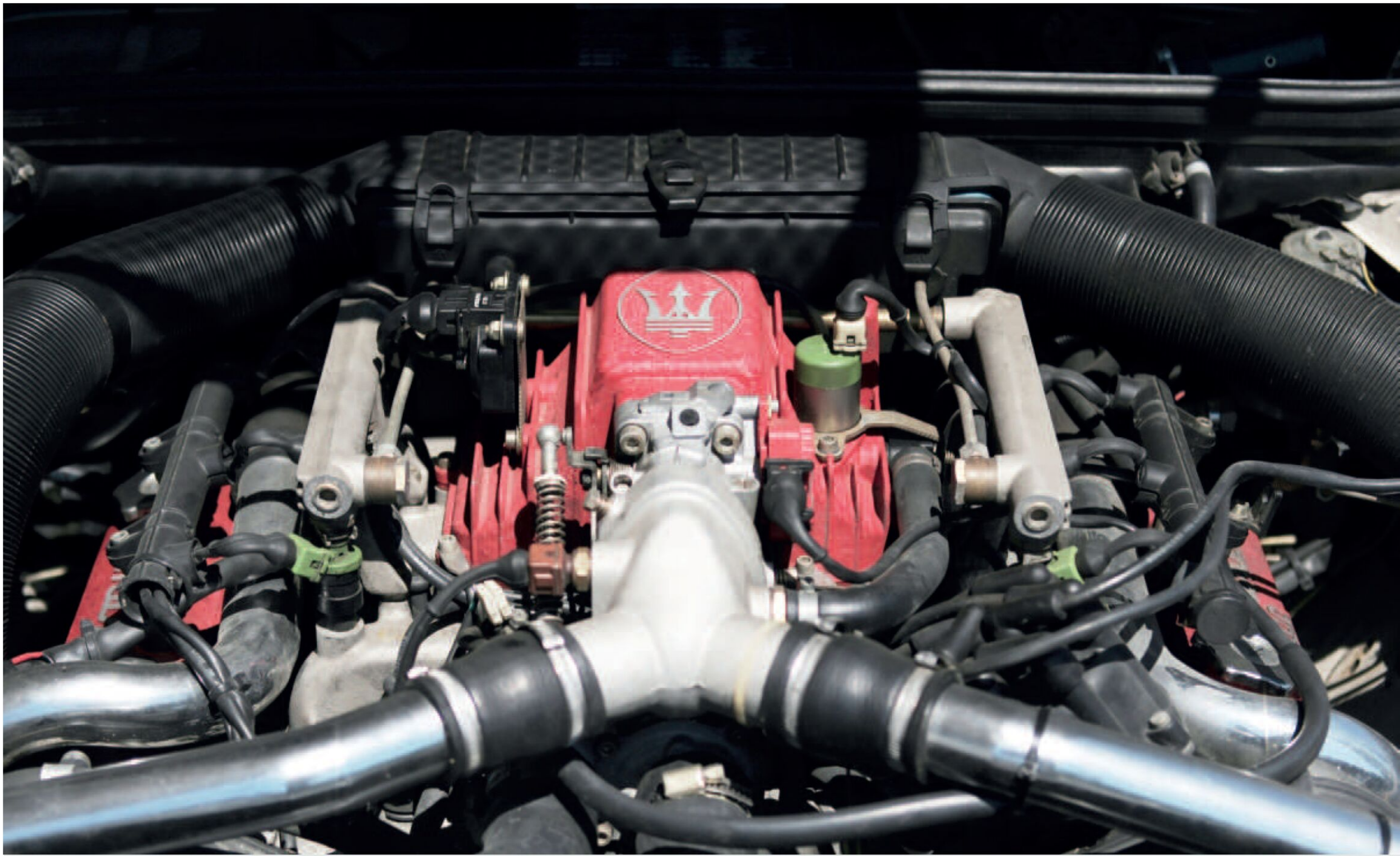
Es scheint, als habe der Designer hier aus Not gehandelt und die C-Säule einfach steil abfallend gestaltet, um dann einen konventionellen Kofferraum zu ergänzen, wie man ihn bei einer Limousine erwarten würde. Das Ergebnis mag vielen kompromissbehaftet oder gar unpassend erscheinen. Andererseits betont dieses plötzlich abgeschnittene Dach die Sportlichkeit des Coupés, das bereits im Stand sehr agil wirkt. Gerade weil der Karif das Empfinden mit derart unerwarteten Proportionen auf die Probe stellt, ist das Design reizvoll. Bruno fasst es so zusammen: «Die Linie des Karif wird nie langweilig – man muss immer wieder hinschauen.»

Über alle Zweifel erhaben ist das elegante Interieur. Hier haben die Italiener aus dem Vollen geschöpft. Blaues Leder bester Qualität in Verbindung mit Alcantara und Holz – dieses Interieur sticht noch heute heraus. Ruft man sich in Erinnerung, wie das Interieur eines Porsche 911 Ende der 1980er-Jahre ausgesehen hat, so muss man sich im Karif in einer wahrhaft gediegenen Wohlfühloase gewöhnt haben. Auch unter der Motorhaube erwartet einen mit dem doppelt

Typischer Vertreter

Die Front war bei allen Biturbo-Modellen ähnlich gestaltet.
Da macht der seltene Karif keine Ausnahme.





MASERATI KARIF

Baujahr 1988–1990 | **Motor** 2790 ccm, V6, 2 DOHC, Biturbo | **Leistung** 225 PS bei 5500 U/min (mit Kat)
Drehmoment 385 Nm bei 3500 U/min | **Kraftübertragung** Manuelles 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb
Länge/Breite/Höhe 4040 x 1710 x 1310 mm | **Gewicht** 1280 kg (leer) | **Verbrauch** 10–18 Liter/100 km
Höchstgeschwindigkeit 220 km/h | **Beschleunigung** 0 bis 100 km/h in 6,5 s | **Produktion** 221
Neupreis 89'000 CHF (1989)

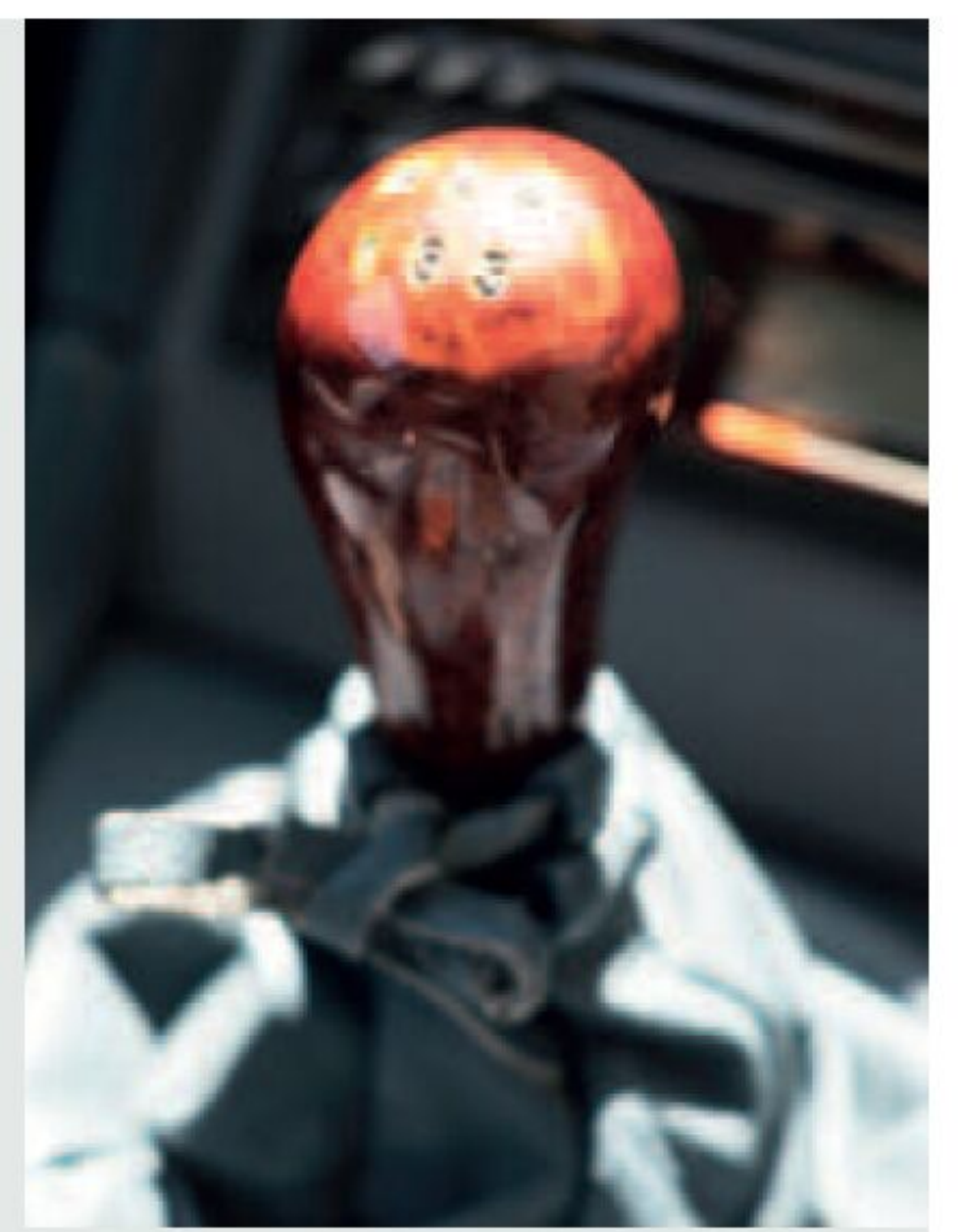




ERFOLGSREZEPT BITURBO

Die Maserati-Modelle mit Biturbo-Motor bildeten eine umfangreiche Modellfamilie. Diese umfasste eine kaum überschaubare Anzahl an Versionen von Coupés über Limousinen bis zu Cabriolets. Maserati mit Biturbo-Motor wurden von 1981 bis 2001 gebaut. Weit gefasst, zählen auch der Quattroporte IV und der 3200GT zur Biturbo-Ära. Mit dem Biturbo und seinen Nachfolgemodellen vollzog Maserati den Schritt von der exklusiven Manufaktur zum Serienhersteller.

Treibende Kraft hinter dieser Neuausrichtung war der aus Argentinien stammende Geschäftsmann Alejandro de Tomaso. Dieser stellte in Modena bereits seit 1959 Sport- und Rennwagen unter eigenem Namen her. 1975 übernahm de Tomaso die vor dem Aus stehende Traditionsmarke Maserati für einen symbolischen Betrag. Er hauchte Maserati mit dem Biturbo neues Leben ein. Während sich die Biturbos in den ersten Jahren sehr erfolgreich verkauften, bremsten die anfänglichen Mängel den Erfolg aus. Obwohl die Mängel nach und nach behoben wurden, blieb der Image-Schaden irreparabel. Auch die Garantieleistungen schlugen zu Buche. Das führte dazu, dass de Tomaso 1989 schon 49 Prozent seiner Aktien an Fiat verkaufte, um das Fortbestehen der Marke zu sichern. Nach einem Schlaganfall hatte Alejandro de Tomaso zudem mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen und verkaufte 1993 die restlichen Aktien an Fiat. Ab 1997 übernahm der einstige Rivale Ferrari das Zepter bei Maserati und kaufte 50 Prozent der Aktien. Die restlichen 50 Prozent sicherte sich Ferrari 1998. 2005 löste die Fiat-Holding Maserati aus der Ferrari-Maserati-Group heraus. Heute ist Maserati als Premium-Marke Teil des Stellantis-Konzerns, wobei gerade Gerüchte die Runde machen, dass eine Übernahme durch Ferrari abermals bevorstehe.



Klassischer GT

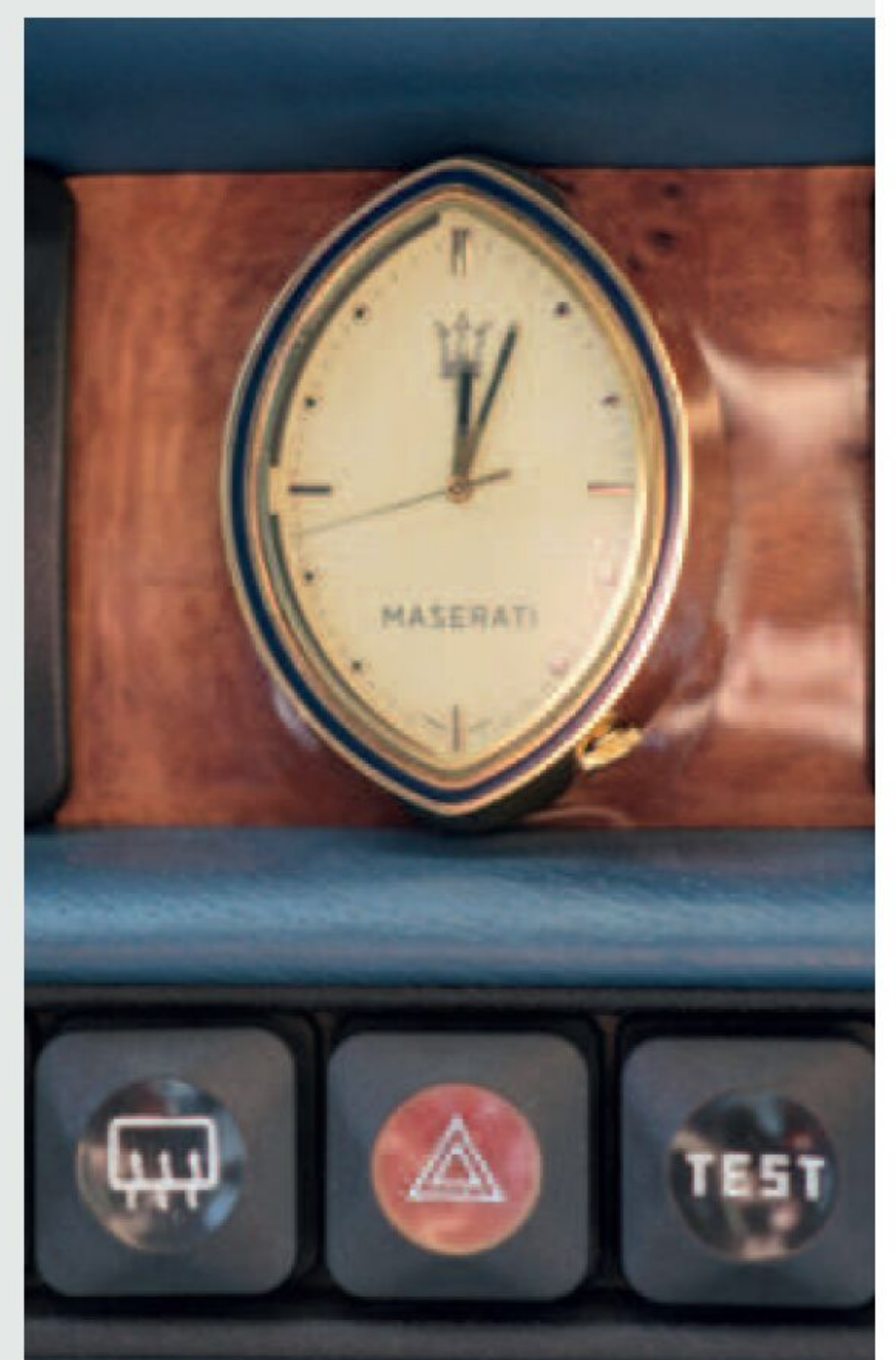
Ein Dreh am Zündschlüssel, und der Sechszylinder meldet sich mit tiefem Bass. Mittels Holzschaltknauf lässt sich das klang- und formschöne Aggregat bei Laune halten.

aufgeladenen 2,8-Liter-V6-Motor mit dem roten Zylinderkopf ein Kunstwerk von skulpturaler Schönheit. Der Motor verfügt über drei Ventile pro Zylinder, die Gemischaufbereitung übernimmt eine Einspritzung von Magneti Marelli.

Firmenchef und Eigentümer von Maserati war damals der Argentinier Alejandro de Tomaso, gerissener Zampano und Ex-Rennfahrer. Er hatte Maserati übernommen, nachdem das Unternehmen nach der wirtschaftlich glücklosen Kooperation mit Citroën am Boden lag. Mit der Biturbo-Baureihe nahm de Tomaso die deutschen Hersteller ins Visier. Tatsächlich schaffte es de Tomaso mit dem Biturbo, den er in unzähligen Derivaten gefertigt hat, Maserati zu einem Serienhersteller zu machen. Immerhin fast 40'000 Exemplare des Biturbo wurden verkauft und haben das Überleben der Marke Maserati gesichert. Der bis heute zweifelhafte Ruf des Biturbo gründet vor allem auf den frühen Modellen mit Vergasern. Doch danach erreichten die Autos durchaus ein anständiges Niveau in Sachen Qualität und Zuverlässigkeit.

Italienische Noblesse

Das Interieur mit den auserlesenen Materialien ist noch heute eine Offenbarung. Die ovale Uhr darf als Markenzeichen nicht fehlen.





Alejandro de Tomazos Handschrift?

Sitze ohne Sicherheitsgurte waren für Schweizer Behörden in den 1980er-Jahren ein No-Go. Man kann sich vorstellen, wie der gerissene und mitunter launische Maserati-Chef Alejandro de Tomaso seine Leute anwies: «Schraubt eine Stange rein.» Voilà – schon mutierte der 2+2 zum Zweisitzer.





CHARAKTERSTARK, ABER ERFOLGLOS

Den Karif hatte Alejandro de Tomaso als diskrete Alternative zum Porsche 911 Turbo oder zum Ferrari 308 ins Feld geführt. Welche Absatzziele der Patron angestrebt hatte, ist nicht überliefert. Die 221 Exemplare, die zwischen 1988 und 1992 entstanden sind, dürften aber deutlich unter seinem angestrebten Ziel gelegen haben. Soweit bekannt, wurden 27 Exemplare nach Schweizer Spezifikationen gefertigt. Diese Autos hatten einen Katalysator und damit eine gedrosselte Leistung von 225 PS gegenüber 250 oder sogar 285 PS ohne Katalysator. Weiter wurden sie vom Werk aus mit einer Hohlraumversiegelung bedacht.

Die augenfälligste Schweizer Besonderheit findet sich im Interieur: Der Karif war als 2+2 konzipiert. Für die knapp geschnittenen Fondsitze hatte man allerdings auf Sicherheitsgurte verzichtet. Im Schweizer Gesetz war aber bereits damals festgehalten, dass sämtliche Sitze in einem Neuwagen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein mussten. Nun hätte die Nachrüstung einiges an Aufwand bedeutet, was Maserati zu einer so pragmatischen wie

Genussvoll unterwegs

Der Aargauer Architekt und Maserati-Liebhaber Bruno Marcantonio schätzt seinen Karif als zuverlässigen Begleiter für ausgedehnte Wochenend-Trips. Es waren die aussergewöhnlichen Proportionen des Karif, die Marcantonio zum Kauf verleitet haben.

kreativen Lösung verleitet hat. Darauf muss man erst mal kommen! Die Modeneser haben schlicht eine Querstange in den Fond geschraubt, die es verunmöglichte, auf den Rücksitzen Platz zu nehmen. Die Schweizer Zulassungsbehörden haben diese Lösung akzeptiert und den Karif als Zweisitzer abgenommen.

ERSTE WAHL FÜR ZWEI

Wir machen uns auf zu einer Spritztour. Bruno lässt mich hinter dem Steuer Platz nehmen. Der fein austarierte Materialmix, der Geruch, das elegante Holzlenkrad und natürlich die ovale Maserati-Uhr in der Mitte des Armaturenbretts – alles fühlt sich hochwertig an und lässt keinen Zweifel daran, dass man in einem exquisiten Automobil sitzt. Selbstbewusst kraftvoll meldet sich der Sechszylinder zu Wort, bleibt aber stets diskret. So lässt sich souverän im Verkehr mitschwimmen. Dreht man den Karif allerdings hoch, melden sich die beiden Turbos zum Dienst und packen vehement mit an.

Es besteht kein Zweifel daran, dass der kleine Karif Ende der 1980er-Jahre das Zeug dazu hatte, die deutsche Konkurrenz bei Autobahnsprints auf die Ränge zu verweisen. Dass der Maserati dabei etwas kapriziöser war als die Mitbewerber, mag man ihm nachsehen. Heute erst recht. Wobei Bruno relativiert: «Ich hatte tatsächlich nie Probleme mit meinem Auto.» Allerdings handelt es sich bei seinem Karif um ein äusserst gepflegtes Exemplar mit unter 40'000 Kilometern auf dem Tacho. Bruno nutzt seinen GT regelmässig als stilvollen Begleiter für Wochenendtrips mit seiner Frau. Er sagt: «Der Karif ist erste Wahl, wenn wir zu zweit unterwegs sind.» Schliesslich dürfen die beiden Notsitze nicht genutzt werden, ist das Auto doch als Zweisitzer deklariert. Wenn die beiden Töchter ebenfalls mitreisen, hat Bruno glücklicherweise Alternativen in seiner Garage. Dem Dreizack bleibt er dabei treu.



DÖNNI CLASSIC CAR AG

Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration



Zu verkaufen:

*Jaguar E-Type 3.8 OTS, OBL, Flat Floor
Fr. 218'000.–*

Old Mill, CH-6265 Roggliswil, T 062 754 19 29, info@jaguarclassic.ch
www.jaguarclassic.ch

SINCE 1988



A full-page photograph serves as the background. It depicts two men shaking hands in front of a building entrance. The man on the left is older, with grey hair and glasses, wearing a dark leather jacket with patches and blue jeans. The man on the right is younger, with dark hair and a beard, wearing a dark suit and a white shirt. They are standing on a paved area. To the left, a stone wall with string lights and a small lamp are visible. A classic car is partially visible on the far left. The building entrance has large glass doors.

WELCOME IN ANDERMATT

Auf knapp 1500 Metern Höhe liegt im Urserental ein Hotel, dessen Name weltweit bekannt ist, obwohl es erst seit zehn Jahren existiert: «The Chedi Andermatt» gehört mit seinem Stil, seiner Exklusivität und seiner Küche zur Fünf-Sterne-Liga der führenden Hotels der Welt. Und es ist Teil einer noch viel grösseren Vision.

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Christian Egelmair, The Chedi Andermatt



Hört man zum ersten Mal vom Chedi – korrekt «The Chedi Andermatt» –, wird oft mit Anerkennung, Respekt und ein bisschen Ehrfurcht gesprochen. Denn das Chedi steht für Luxus, Lifestyle und Lebensfreude an einem ganz besonderen Ort. Nicht zufällig spricht das Hotel vom «5-Sterne-Hideway in den Alpen». Es bietet nicht nur exzellente Hotellerie, sondern ist mit seiner Lage in der Natur zugleich ein einzigartiger Rückzugsort. Ob im Hotel oder rundherum, es gibt vielfältige Möglichkeiten, dem Alltag zu entfliehen. Wellness oder Natur, Sterneküche oder Currywurst, Bergwandern oder Oldtimer-Touren: «The Chedi» ist der Ausgangspunkt für Erholung und Genuss.

Schon das Betreten des Hotels fühlt sich an, als schlüpfte man in einen Kokon, in dem die Uhren anders ticken: gedämpftes Licht, ein alpin-asiatischer Stil mit warmen und erdigen Farben und eine gediegene Ruhe umfassen den Gast. Insgesamt

119 Zimmer stehen zur Verfügung: vom Deluxe-Zimmer mit 52 Quadratmetern bis zu diversen Suiten ab 90 Quadratmetern. Luxusambiente pur bieten die mehr als 300 Quadratmeter grosse Gotthard- und Furka-Suite mit einem prächtigen Ausblick in die Alpen. Auf Wunsch kommt ein Hotelkoch in die Suite und kocht dort live für die Gäste. Dass so eine Suite für die ganze Familie zur Hochsaison 20'000 Franken kosten kann, erstaunt dabei nicht.

Doch es ist nicht nur die Qualität eines Luxushotels, das The Chedi Andermatt zu etwas Besonderem macht: Es ist das Unaufdringliche, die zurückhaltende Eleganz, mit der sich «The Chedi» in das Bergdorf Andermatt einfügt. Schon der Chalet-Stil des Hotels mit der Holz-Glas-Fassade wirkt klassisch-traditionell. Nicht mal der Hotelname steht in grossen Lettern am Gebäude, sondern nur dezent auf einer kleinen Steinmauer in der Zufahrt. Und versammelten sich im Innenhof nicht immer mal wieder ein Dutzend Porsche oder Ferrari, müsste man fast rätseln, was es mit dem stattlichen Gebäude auf sich hat.



Hausspezialitäten

Morgan Roadster zum Mieten, Cocktails mit frischen Ideen und ein Käseraum voller Köstlichkeiten.





«Wir wollen authentisch sein», sagt Gerrit Chng-Lüchau, Verkaufs- und Marketing-Direktor, «hier ist ein Ort zum Wohlfühlen, da braucht es keine übertriebene Etikette.» Trotz Charisma und First-Class-Ambiente gibt es deshalb ein paar zünftige Harley-Davidson zum Mieten, und es schlendern schon mal Biker in Kutte und mit einem Bier in der Hand durch die Empfangshalle. «Das wäre anderswo undenkbar», sagt Chng Lüchau, der am liebsten alle Zwänge abschaffen würde. «Schon ein Termin

zur Massage ist in den Ferien doch keine Entspannung. Am schönsten wäre es, wenn der Gast jederzeit einfach entscheiden kann, was er gerade möchte oder braucht. Das ist anspruchsvoll, aber machbar.»

Zum Beispiel mit dem Morgan Plus 4 vom Hotel spontan eine schöne Runde fahren und den Gotthard- oder Furka-Pass erkunden. Man kann aber genauso auch Fliegenfischen oder Golfen, Klettern oder Biken und im Winter natürlich Ski- oder Schlittenfahren. Andermatt hat viel zu

Zimmer nach Mass

Die Gemsstock-Suite bietet 134 Quadratmeter Wohlfühlatmosphäre.



GASTRONOMIE À LA THE CHEDI

Verhungern oder Verdursten ist unmöglich, es gibt diverse Möglichkeiten, die exquisite Küche zu geniessen. Ganz oben steht «The Japanese Restaurant» mit zwei Michelin-Sternen, seit 2023 geführt von den Zwillingen und Nachwuchs-Entdeckungen Dominik Sato und Fabio Toffolon. Angerichtet wird auch im «The Restaurant», der Lobby, in der «Wine and Cigar Library», an der Bar und im Living Room, am Pool, in «The Courtyard» sowie im «The Chalet».



bieten – und es soll noch mehr werden. «Unser «The Chedi» ist nur ein kleiner Teil des Gesamtkonzepts, das unser Investor Samih Sawiris umsetzt», erklärt General Manager Jörg Arnold. Insgesamt 1000 Wohnungen, fünf Hotels und 25 Villen sind geplant – «erst 2040 wird das alles vollendet sein», sagt Arnold. Damit vervielfacht sich das Leben im Dorf, das nach der Jahrtausendwende Gefahr lief, auszusterben. «Man kann es kaum glauben, dass wir hier früher in den Ausgang gefahren sind», sagt Arnold als gebürtiger Urner. In Andermatt war in den 1960er- und 1970er-Jahren immer was los, der Skitourismus kurbelte das Dorfleben an, es gab Bars und Clubs. So soll es wieder werden. «Aber dafür müssen wir ein ganzjähriges Angebot schaffen. Es muss für den Gast ein Wow-Effekt sein, an den er sich lange erinnert.»

Das sollte gelingen, denn «Wow» gibt es reichlich in Andermatt mit seiner einzigartigen Lage in den Bergen, und die passenden Ideen dazu gibt es ebenfalls. «The Japanese at Gütsch» auf dem Andermatter Hausberg ist so ein Wow, von dessen Terrasse sich ein unvergleichlicher Blick in die Alpen auftut. Dass dabei authentische japanische Köstlichkeiten serviert werden, mag verwundern, doch darf man nicht vergessen, dass mehr als die Hälfte der Chedi-Gäste aus dem Ausland kommen. Alternativen dazu gibt es: und immer wieder stösst man auf «The Chedi»: Ob es nun das kürzlich nolens volens übernommene «The Swiss House» am Golfplatz oder in den Sommermonaten an der bekannten Teufelsbrücke ein historisches Restaurant betreibt, ein Bijoux, das zu verfallen drohte.

Das alles gehört zur Vision, aus Andermatt eine Ferienoase zu machen, in der neue und alte Infrastruktur Hand in Hand gehen, um den Charme des Dorfes zu bewahren und die Wirtschaftskraft zu entwickeln. «Es muss Andermatt bleiben», betont Hoteldirektor Arnold, dem das als Urner ein Herzensbedürfnis ist. «Wir wollen kein zweites St. Moritz bauen, sondern die Schönheit der Region erlebbar machen», sagt der Mann, der sich schmunzelnd als «Hüttenwart» bezeichnet. Eine Hütte, die bereits mit so vielen Sternen und Punkten ausgezeichnet wurde, wie sonst zwei oder drei Hotels zusammen. Aber es sind nicht nur Wein und Ausstattung, die ein Hotel ausmachen – es sind immer auch die Menschen.



Andermatt

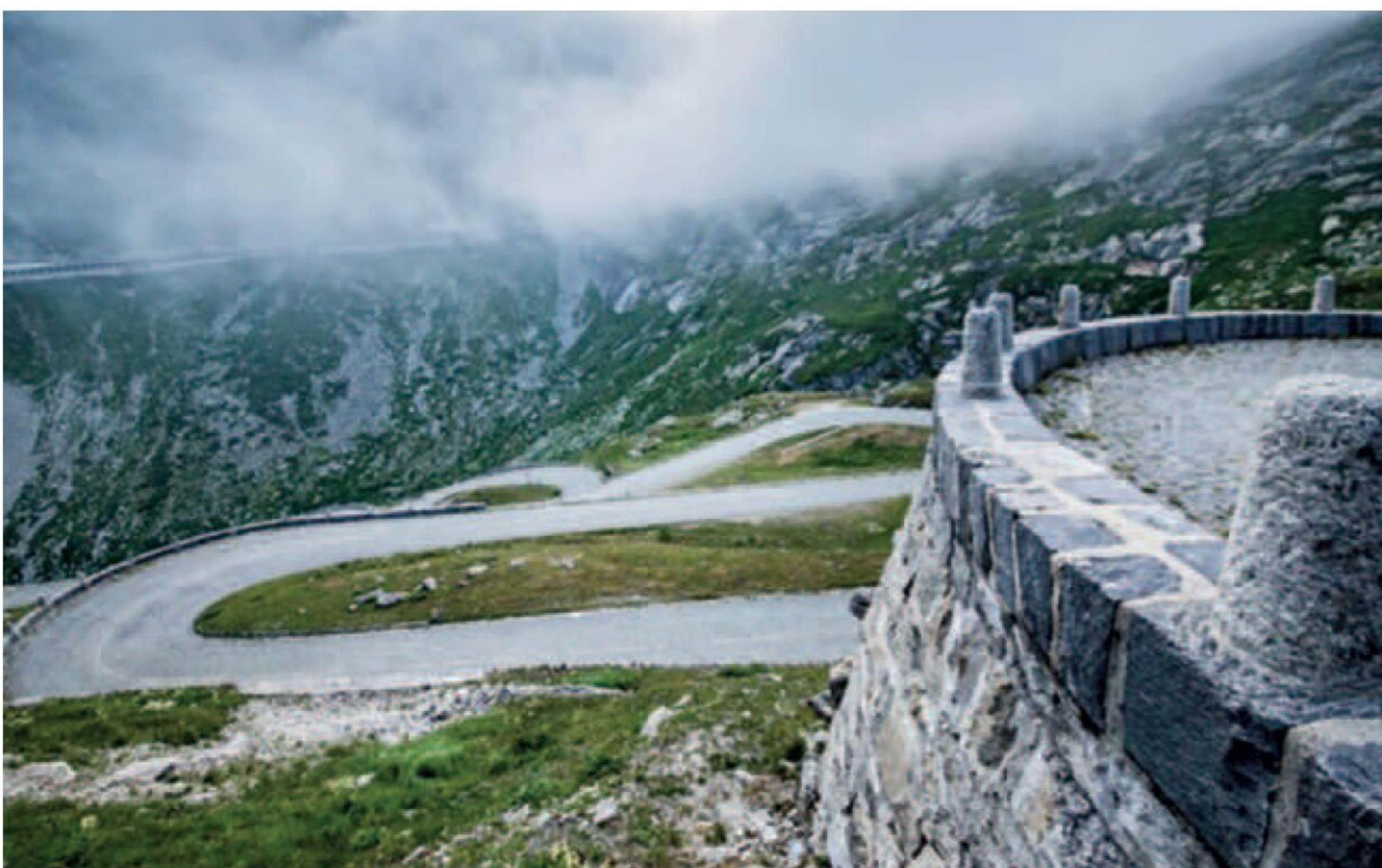
Das kleine Dorf hat noch viel von seinem alten Charme.

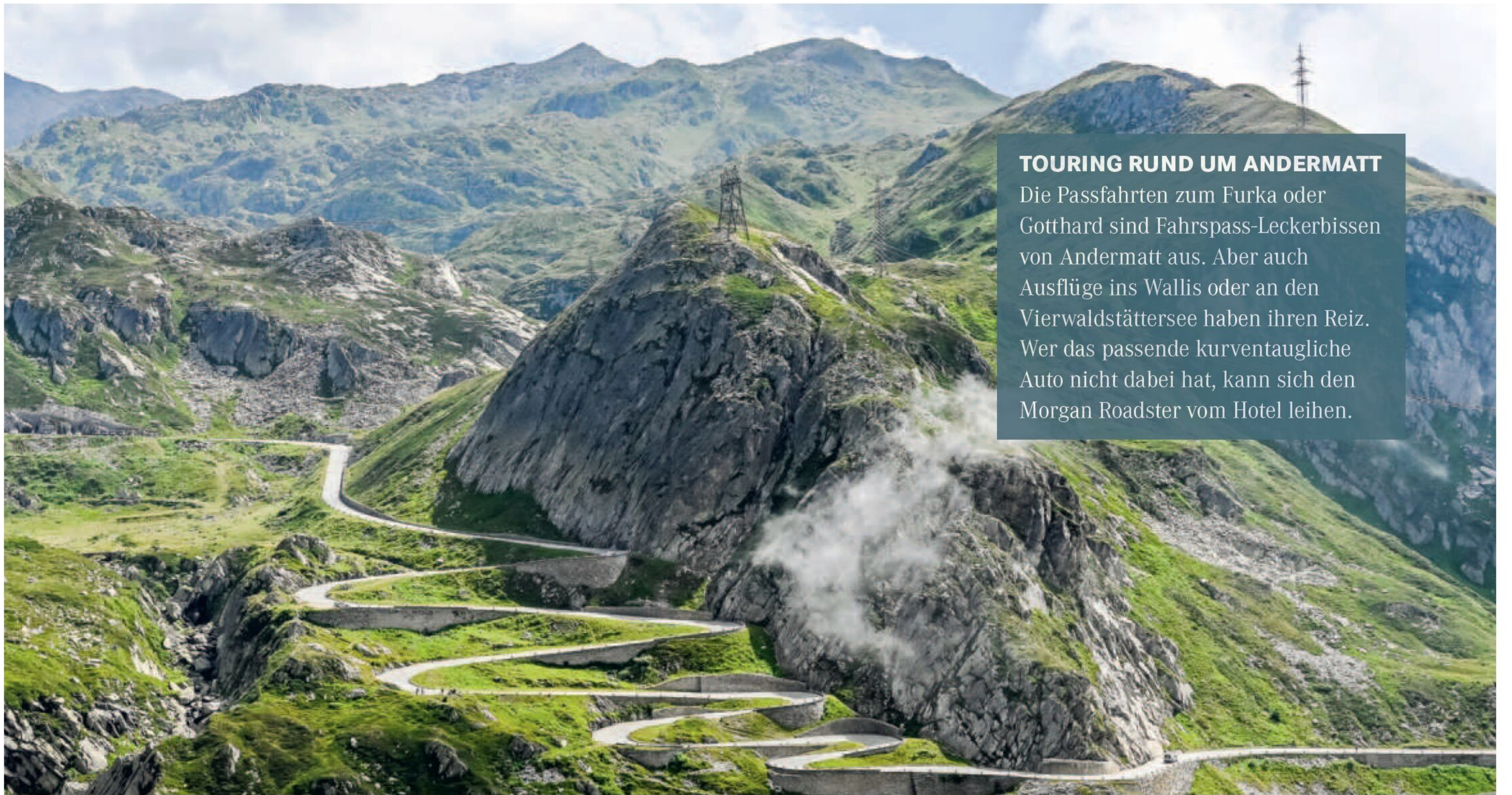
Einer von denen ist Tamàs Papp, der Chef-Concierge, der sich um die kleinen und grossen Wünsche der Gäste kümmert und mit seiner Wagenpark-Crew den ersten Kontakt zum Gast hat. «Der Concierge ist immer noch eine sehr gefragte Person», sagt Papp. «Alles, was nicht direkt das Hotel beantworten oder organisieren kann, muss der Concierge leisten. Man brauche viel Orts- und Menschenkenntnis sowie noch mehr Kontakte. «Die Reservierung in einem angesagten Restaurant in Milano? Das klappt nicht, wenn der Gast anruft, nicht mal wenn «The Chedi» anruft.

Aber ich kenne jemand in Mailand, der das regeln kann.» Die Herausforderung in Andermatt sei die Infrastruktur. «Wir haben hier nur einen Arzt, keinen Blumenladen und keine Sportwagen-Werkstatt. Da muss ich schon jemand kennen, der am Sonntag einen Plattfuss repariert. Und einen Blumenstrauß muss ich in Altdorf besorgen lassen, das dauert anderthalb Stunden.» Trotzdem macht es den gebürtigen Ungarn stolz, wenn er für jeden noch so ausgefallenen Wunsch eine Lösung anbieten kann – «Concierge ist ein Lebensziel».

Atemberaubend

Die legendäre Furka-Strasse und «The Chedi» im alpinen Chalet-Stil.





TOURING RUND UM ANDERMATT

Die Passfahrten zum Furka oder Gotthard sind Fahrspass-Leckerbissen von Andermatt aus. Aber auch Ausflüge ins Wallis oder an den Vierwaldstättersee haben ihren Reiz. Wer das passende kurventaugliche Auto nicht dabei hat, kann sich den Morgan Roadster vom Hotel leihen.

Die Leidenschaft des Concierge findet man im «The Chedi» genauso an der Bar bei Marios Fytilis oder in der Zigarren-Lounge bei Adam Török: «Man muss die Hotellerie lieben, damit man diesen Job machen kann, es ist ein hartes Business. Und weil fast immer Saison ist, kann man kaum selber in die Ferien gehen», sagt er lächelnd. Dass er heute im «The Chedi» der Zigarren-Master ist – «das ist hier nur mein Nickname, kein Titel» –, hat er seiner Beharrlichkeit und Leidenschaft zu verdanken. Denn Zeit für einen Sommelier-Kurs in Cuba hat er bisher nicht gefunden, schliesslich muss

er sich um 20'000 Zigarren kümmern, die das Hotel auf Lager hat – rekordverdächtig. In der kuscheligen Bar gibt es zur Zigarre den passenden Cognac oder Whisky. Oder Hausmarken, «The Chedi» lässt seinen eigenen Rum und Gin herstellen. Dazu ein raffiniertes Cocktail-Angebot, das regelmässig wechselt, damit keine Langeweile aufkommt. Tipp: Der Ice Age Martini mit einer Haselnuss – wer erinnert sich nicht an das Eichhörnchen, das vergeblich danach lechzte. Supervisor Mario hat genauso die Klassiker parat, aber was kann es Schöneres geben, als zusammen

mit dem Mann hinter der Bar einen neuen, raffinierten Cocktail zu kreieren? Ankommen, sich wohlfühlen, entdecken und geniessen, erleben und entspannen – die Kunst eines perfekten Hotels liegt im unaufdringlichen Charme, den Gast immer wieder neu zu überraschen und zu begeistern. Zum Beispiel mit Biosauna, Blütenbädern und Eisbrunnen im Spa. Nur drei Stichworte, die neugierig machen Und vielleicht glücklich.

Aussichtsreich

Direkt an der Schöllenenenschlucht liegt das «Historische Restaurant Teufelsbrücke», betrieben vom «The Chedi».



The Chedi Andermatt

Gotthardstrasse 4
6490 Andermatt
+41 41 888 74 88
thechedianderstatt.ch





ERST DIE FUNDE, DANN DIE SCHEUNE

Es ist ein verstecktes, kleines, aber feines Auto-Museum: Josef Bucheli-Vargas hat seit Kurzem in einer 200 Jahre alten Scheune traumschöne 18 Borgward ausgestellt. Das Ergebnis von 20 Jahren intensiver Sammel-leidenschaft – die Scheune kam zuletzt.

Text | Fotos Ulrich Safferling



An der Grenze zu Frankreich, im alten Dorfkern von Allschwil BL, steht eine Scheune von 1813. Schwarzbraunes Holztor, heller Putz, ein typisches Sundgauer Riegelhaus. Nur das am Tor montierte gelbe Emailschild mit der weiss-blauen Raute und dem Schriftzug «Borgward» ist auffällig. Schliesslich ist die norddeutsche Automarke 1961 untergegangen und nach einer ehemaligen Garage sieht die Scheune nicht aus. Doch wer einen Blick hinter die Holzfassade wirft, wird überrascht: Die Scheune beherbergt seit rund einem Jahr auf drei Stockwerken eine kleine Sammlung an Borgward-Modellen. Wobei klein relativ ist, bis zu 18 Fahrzeuge sind ausgestellt. Das ist das private Auto-Museum von Josef «Sepp» Bucheli-Vargas (75). Wobei privat genauso relativ ist: Auf Anfrage wird geöffnet, und Besuch ist willkommen.

In nur 20 Jahren hat Josef diese einmalige Sammlung aufgebaut, spricht: im Schnitt ein Fahrzeug pro Jahr gekauft, inklusive diverser Fahrzeugtausche. Angefangen hat alles mit einem «geköpften Coupé», wie Josef es nennt. Eine Isabella, die nachträglich zum Cabrio umgebaut wurde. Eine beliebte Methode und nicht anders, als es das Werk bei Karl Deutsch in Köln einst in Auftrag gab. Es war sein erster richtiger Oldtimer, die Auto-Leidenschaft begann aber früher: Bereits in seiner Mediziner-Studienzeit schraubte Josef an seinem R4. Noch heute kann er Wasser- oder Benzinpumpen selber wechseln.

«Den ersten Kontakt mit Borgward hatte ich über den Vater meiner ersten Frau. Mir gefiel die Form, und ich war fasziniert von den Innovationen. Borgwards waren damals moderne, kraftvolle Autos», erzählt er. So hatte er sich schon lange mit der Markengeschichte



Präsentation

Der P100 ist selten, das Tretauto restauriert und die Isabella wird von einer originalen Leuchtraute angestrahlt.



beschäftigt, bevor er 2003 zur Tat schritt und das geköpfte Coupé kaufte. Dieses musste aber seinen Platz räumen, als er ein originales Coupé-Cabrio fand. Und nicht nur eins. «Mal habe ich Autos über Inserate in Oldtimer-Zeitschriften gefunden, mal hat mein Restaurator einen Kontakt hergestellt. Einmal stand in Delémont sogar eine TS-Limousine vor einer Mercedes-Garage, die ich mitnehmen konnte.» So kam ein Auto zum anderen. Und nicht nur einmal hat er spontan am Telefon gekauft, um sich ein Fahrzeug zu sichern. Wie den Krankenwagen aus Mendrisio.

«Es gab noch zwei Interessenten, aber ich sagte telefonisch verbindlich zu und holte das Auto gerade ab, als der zweite Liebhaber mit seinem Trailer um die Ecke kam. Das ist ursprünglich ein Hansa 1500 Combi von 1956, der von der Firma in Miesen in Bonn umgebaut wurde», erklärt Josef. «Und es ist heute das einzige und letzte in diesem Zustand. Ein Arztkollege von mir hier im Dorf ist damit früher noch zum Sanitätsdienst gefahren.»

Mit gerade mal 40'000 Kilometern fast neuwertig, komplett mit Blaulicht, Rot-Kreuz-Schildern und ausfahrbarer Krankentrage sowie einem kleinen Spaten: «Vermutlich wegen des vielen Schnees in den Bergen, war der immer dabei», mutmasst der Sammler. Genauso rar ist das Isabella Coupé-Cabrio von Karl Deutsch im ersten Stock. Nicht nur von ihm umgebaut, sondern – seins. Das hat Josef bei einem Sammler entdeckt und nach zwei Wochen (!) dauernden Telefonaten kaufen können. Oder das Isabella Vorserien-Coupé Nr. 10, das im Kühlergrill noch den alten Namen Hansa 1500 stehen hat. Das hatte Borgward einst seinem Stuttgarter Zulieferer Trost geschenkt.

Natürlich nicht in diesem schönen Zustand, in dem es sich heute präsentiert. «Ich habe eigentlich fast alle Modelle komplett restaurieren lassen müssen», sagt Josef. «Die meisten waren in einem furchtbaren Zustand, in dem man sie nicht zeigen, geschweige denn fahren konnte.» Und bewegen tut der Borgward-Fan

Perfektion

Josef (rechts) zeigt seinem Sohn Matthias eine Fahrzeug-Dokumentation. Wenn die Substanz zu schlecht war, wurde umfassend restauriert.





Prestige

Ein schöner Borgward ist immer preiswürdig; es gab drei verschiedene Borgward-B auf der Haube; die Isabella ist eine Borgward-Ikone.

seine Autos schon gern, was bei 18 Stück Management verlangt. «Ich fahre gern ins Elsass, da kennt einen Borgward praktisch kein Mensch. Aber wenn ich im Schwarzwald unterwegs bin, spricht man mich öfter auf das Auto an.» Josef besucht regionale Treffen, fährt gern in den Wallfahrtsort Mariastein, bis ins Tessin und nach Italien hat er es schon geschafft.

Die passende «Garage» für seine Sammlung fand er vor fünf Jahren in der Hofscheune, keine 20 Meter von seinem Wohnhaus entfernt, die er von den Erben des verstorbenen Bauern kaufen konnte. Zum Glück, denn die Autos verteilten sich vorher auf diverse Standorte und Tiefgaragen. Beim Komplett-Umbau inklusive Fahrzeuglift streng nach Vorgaben der kantonalen Denkmalpflege war er tatkräftig dabei. Dort fand er Platz für alle seine Schätzchen und Automobilia, die unabdingbar zu einem Markenfreund gehören. Vom alten Borgward-Kantinen-Geschirr bis zu einem Holzmodell

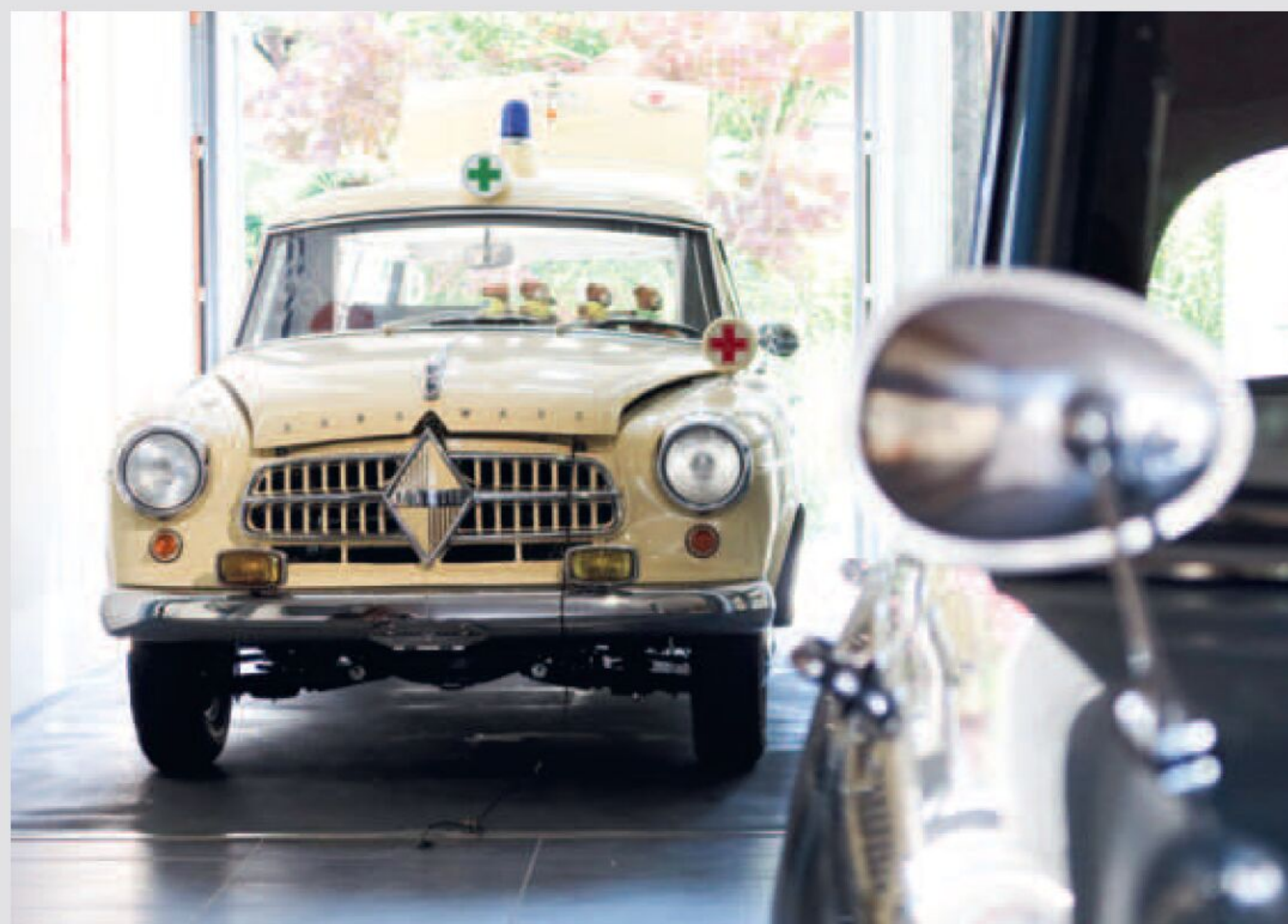


des P100 aus dem Windkanal. Ist jetzt Schluss? Josef: «Eigentlich schon, es ist genug und die Scheune ist voll. Aber wenn noch etwas ganz Besonderes kommen sollte ... finde ich noch einen Platz!»

Kontakt über josef.bucheli@gmx.ch

Parade

Das Deutsch-Cabrio von Karl Deutsch selbst, mehr Historie kann es nicht geben; der Krankenwagen aus dem Tessin ist das einzige Modell in diesem Zustand und weitgehend original.



VISION MIT HERZBLUT

Garage, Restaurant, Museum: Das «Panthéon Basel» ist eines der packendsten Oldtimer-Zentren im Land. Mittendrin Gründer und Inhaber Stephan Musfeld, der aus dem Schwärmen nicht herauskommt. Begegnung mit einem, der fürs alte Blech mit Herz und Seele brennt.

Text | Fotos Lucas Huber

Manchmal hat sogar ein Stephan Musfeld noch Gänsehaut, wenn er in ein Auto steigt, den Zündschlüssel dreht, dem Motorengeräusch lauscht und losfährt. Sanft hinausgleitet auf die Strasse, das Fenster hinuntergekurbelt, den Fahrtwind spürt – pures Glück. Bei ihm ist diese Hühnerhaut nämlich nicht mehr selbstverständlich, schliesslich ist er einer der profiliertesten Oldtimerkenner des Landes. Oder anders gesagt: Nach vielen Jahren Hühnerhaut stellt sie sich nicht mehr so schnell ein.

Wer sich in der Szene einigermaßen auskennt, für den ist der Name Musfeld schon fast ein Synonym für «den mit den Oldtimern» – ein Begriff. Und das vor allem als sogenannter Vater des Pantheon in Muttenz bei Basel. Ebendieses Pantheon macht seinem Namen derweil alle Ehre. Schliesslich ist die Sammlung nicht einfach ein Museum – das Pantheon, man kann es nicht anders sagen, ist eine automobile Sensation. Das liegt einerseits am Sammler selbst und seiner Vision, die er seit nunmehr 16 Jahren akribisch und mit viel Herzblut verfolgt. Das Sensationelle des Pantheon beruht schon auf der schieren Präsentation der Exponate. Denn das «Forum für Oldtimer» ist eine gigantische Rampe, die sich in mehreren Winden in den Nordwestschweizer Himmel schraubt. Aufwändig eingebaut in die einstige Reparatur- und Maschinenhalle der Baufirma Züblin mit mehr als 50 Metern Durchmesser. Ihr ikonisches Dach mit dem charakteristischen Bullauge wird von 2700 Drahtseilen gehalten. Diese mehrschlaufige Spirale ist mit einer Auswahl an Fahrzeugen bestückt, wie es sie in der Schweiz kein zweites Mal gibt.

MIT EINEM SPARSCHWEIN FING ES AN

Das Sortiment ist ein wilder Klassiker-Mix: aus Musfelds eigenen Fahrzeugen, also seiner effektiven Privatsammlung; aus einer regelmässig wechselnden Ausstellung, die sich einem spezifischen Thema widmet wie aktuell «Mini & Healey»; aus Fahrzeugen vom Verkehrshaus der Schweiz im obersten Teil der Ausstellungsfläche; und schliesslich vor allem aus Privatfahrzeugen, deren Halter hier die vielleicht gediegensten Garagenplätze nutzen, die sich mieten lassen. Mit dem kleinen Unterschied, dass ihre handverlesenen Eyecatcher eben als solche ausgestellt sind. Dazu kommen weitere Abteilungen wie eine Werkstatt für Oldtimer-Restauration und Unterkünfte für ganz gewöhnliche Fahrzeuge abseits der Ausstellung. Stephan Musfelds Passion für alte Autos geht bis in die Kindheit zurück. Und als er sich mit seinem ersten Lehrlingslohn und dem geplünderten Sparschwein sein erstes Fahrzeug kaufte, war das der Anfang einer Leidenschaft, die nie wieder erlöschen sollte. Er war 19, und das Auto war ein Austin Seven, Jahrgang 1932. Dieses Fahrzeug vermietete er 1974 für 1500 Franken der Crew, die Hermann Hesses «Steppenwolf» verfilmte. Er bekam ihn mit Kratzern zurück. Später verkaufte er seinen Austin Seven, und eigentlich wäre die gemeinsame Geschichte der beiden nun zu Ende – hätte Musfeld das Fahrzeug nicht vor ein paar Jahren auf der Strasse erkannt.

RÜCKKEHR DES ERSTLINGS

«Das liess mir keine Ruhe. Ich hatte mir das Nummernschild notiert, kontaktierte die MFK, per Brief nahm ich Kontakt mit dem Halter auf. Es dauerte zwei Jahre, bis wir uns einig waren, aber nun steht er wieder hier», erzählt Musfeld, der ganz einfach lächeln muss, wenn er von seinen automobilen Schätzen schwärmt.



Refugium

In seiner ganz privaten Werkstatt tüftelt, schraubt und werkelt Stephan Musfeld mit Verve.



Gänsehautauto

MG WA Cabriolet Reinbold & Christé, Jahrgang 1939, 2,5 Liter, 97 PS

«Wie es der Zufall wollte, hatte der Besitzer seinem Sohn gerade einen Besuch im Pantheon geschenkt. Er meinte, das sei doch die Gelegenheit.» Die Rückkehr seines Erstlings war für Stephan Musfeld eine emotionale Sache. «Noch einmal hergeben werde ich ihn übrigens nicht, der ist jetzt unverkäuflich!» Schliesslich hatten er und Ehefrau Esthi Musfeld das Auto in mühevoller Arbeit eigenhändig restauriert, Samstag für Samstag, Schraube für Schraube. Später fuhren sie in diesem Auto in die Flitterwochen. Musfeld erinnert sich an Passfahrten in dermassen gemächlichem Tempo, dass «beinahe das Blumenpflücken während der Fahrt» möglich gewesen wäre, erinnert sich Esthi Musfeld im Vorwort zur 2010 erschienenen Pantheon-Festschrift.

Flaniert man mit Stephan Musfeld durch sein Pantheon, hat er fast zu jedem Fahrzeug etwas zu erzählen. Etwa zu den wirklich alten Schweizern, die sich hier tummeln: beinah vergessene Marken wie Fischer und Martini oder der vierzylindrige Turicum, der 1907 in

Uster gebaut wurde. Vor allem sind es aber die britischen Marken, die es Musfeld angetan haben: der 1960er Bentley S2, der 1951er Rover P4 75 Saloon und der 1936er MG NB Magnette. Apropos MG: «Das hier ist eines der schönsten Fahrzeuge, die es gibt.» Es ist jenes Fahrzeug, das selbst einem Stephan Musfeld noch Gänsehaut bereitet: das MG WA Cabriolet Reinbold & Christé, sechs Zylinder, 2,5 Liter, 97 PS, Jahrgang 1939, ein Unikat mit nachgebauter Karosserie auf originalem Chassis mit Originalmotor. Besitzer ist ein Vaudois. «Der sagte zu mir: «Fahr du es!» Und darauf freue ich mich jedes Mal; denn das ist etwas Spezielles sogar für mich, obwohl ich ja hier von Oldtimern umgeben bin.»

WERKSTATT ALS REFUGIUM

Stephan Musfeld, der Ingenieur und Unternehmer, schraubt heute noch mit Leidenschaft an seinen Fahrzeugen. Und das mit Vorliebe in seiner ganz privaten Werkstatt in einem Nebengebäude des Pantheon-Rundbaus. Betritt man die Garage durch die hölzerne

Zweiradfaszination

Die historische Fahrradsammlung hat Stephan Musfeld vom insolventen Schweizer Sportmuseum übernommen.





Sammelplatz

Als Abstellplatz für private Oldtimer macht das Pantheon Basel sonst versteckte Sammlerobjekte zugänglich.

Tür, ist es, als tauche man ein in die 1930er-Jahre: ein Raum mit Dielenboden, Holzwänden, schummriger Beleuchtung, ledernen Sitzcken. «Das ist mein Refugium, mein Rückzugsort», sagt er. Was er selbst machen könne, mache er auch selbst, mit allem Weiteren beauftragt er die Pantheon Classic Garage mit den Profis, die vor allem auf britische Fahrzeuge und Mercedes spezialisiert sind. Aus der ganzen Schweiz und dem Ausland kommen die Halter alter Autos her, um sie hier auf Vordermann bringen zu lassen. Gerade biegt einer in einem Trident Venturer um die Ecke – einmal fitmachen bitte, fürs British Classic Car Meeting, das am Wochenende stattfinden würde.

Er sei eine Sammlernatur, sagt Stephan Musfeld von sich selbst. «Ich sammelte zum Beispiel auch schon Spazierstöcke oder Bügeleisen; einfach alt müssen sie sein.» So übernahm er die Fahrradsammlung des Schweizer Sportmuseums, als dieses, im nahen Münchenstein gelegen, vor ein paar Jahren in Insolvenz ging. Die Rennräder etwa

sind ebenfalls im Pantheon zu bestaunen. Und so ist die Ausstellung dieses Museums, das genauso Werkstatt, Veranstaltungsort und Restaurant ist, nicht nur der wahrgewordene Traum eines Mannes und ein Augenschmaus für Oldtimerfans. Das Pantheon ist ein Ort der Geschichte, das Zeugnis ablegt von Technik und Design, von Qualitätsbewusstsein, Pioniergeist und Männern mit Mut zum Risiko. Männern wie Stephan Musfeld.



pantheonbasel.ch

PREMIUM QUALITY

Caviar ist Vertrauenssache.

Amur Imperial

Keta Lachsrogen

Siberian Sturgeon

Amur Sturgeon

Oscietre Stör

White Sturgeon

www.trebla.ch/shop

TREBLA AG
Caviarimport & Delikatessen
seit 1946

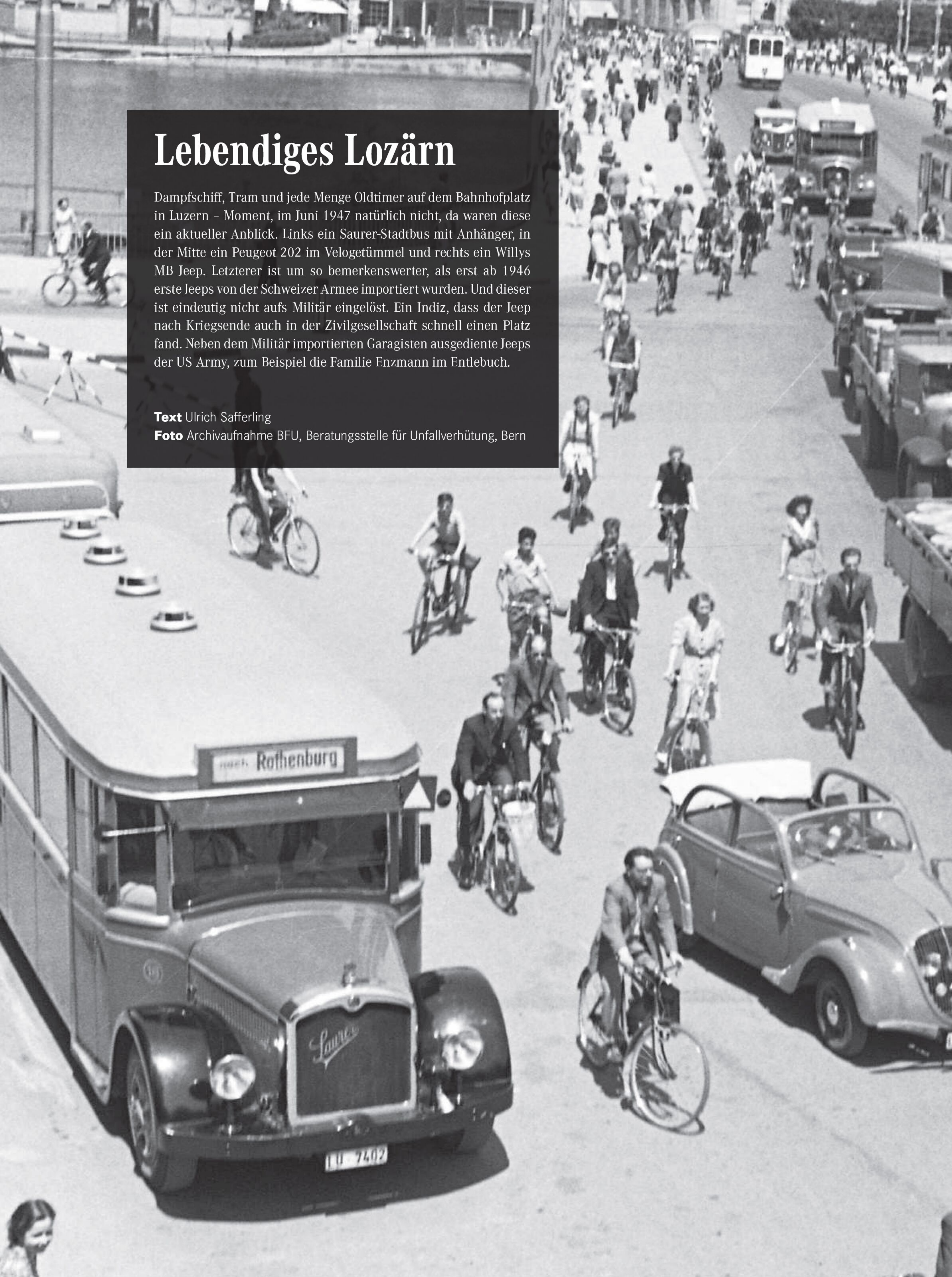
TREBLA AG · Caviarimport & Delikatessen · 4002 Basel · ☎ 061 313 88 18

Lebendiges Lozärn

Dampfschiff, Tram und jede Menge Oldtimer auf dem Bahnhofplatz in Luzern – Moment, im Juni 1947 natürlich nicht, da waren diese ein aktueller Anblick. Links ein Saurer-Stadtbuss mit Anhänger, in der Mitte ein Peugeot 202 im Velogetümmel und rechts ein Willys MB Jeep. Letzterer ist um so bemerkenswerter, als erst ab 1946 erste Jeeps von der Schweizer Armee importiert wurden. Und dieser ist eindeutig nicht aufs Militär eingelöst. Ein Indiz, dass der Jeep nach Kriegsende auch in der Zivilgesellschaft schnell einen Platz fand. Neben dem Militär importierten Garagisten ausgediente Jeeps der US Army, zum Beispiel die Familie Enzmann im Entlebuch.

Text Ulrich Safferling

Foto Archivaufnahme BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern





RÜCKKEHR NACH SCHINZNACH

Die AMAG begann 1949 mit der Montage Suisse, unter anderem für Dodge-Modelle. Jetzt kehrte ein Lancer exklusiv für SPIRIT noch einmal in die Montagehalle zurück, die er dort vor 62 Jahren verlassen hatte.

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Christian Egelmair





Für Patrick war es Liebe
auf den ersten Blick ...
mit Zustimmung seiner Frau!



Designzeichen

Typisch am Lancer sind die Heckflossen, die Anfang der 1960er-Jahre nicht mehr so gut ankamen. Die Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sind dagegen zeitlos.



Wo stellen wir ihn am besten hin? Fotograf, Autor und Dodge-Besitzer überlegen nicht lange, als sie in der heutigen Werkstatt-Halle der AMAG in Schinznach-Bad stehen. Dort, in der Spenglerei, sieht der abgeschabte Hallenboden noch nach dem Ursprung aus: Nach der Montage Suisse, die dort ab 1949 Chrysler-Marken wie DeSoto und Plymouth sowie Standard und Studebaker zusammenschraubte. Sowie den Dodge Lancer, wenn auch nur für die zwei Jahre 1961 und 1962. Genau davon haben wir zwei Modelle da, einen in Weiss von der AMAG und einen in Schwarz von Auto-Aficionado Patrick Ulmer, der das seltene Modell erst vor einigen Wochen im Internet entdeckt hat. Und sich sofort in das Schinznacher Modell verliebt hat.

Dodge spielte in den 1950er-Jahren noch keine grosse Rolle bei der Montage Suisse. Die Blütezeit begann erst in den 1960er-Jahren, in denen die AMAG laut Produktionstabelle knapp 4700 Dodge Dart und die Coupé-Variante Demon baute. Aber keine Lancer ausweist, dabei muss es sich bei der 1961/62er-Produktion um Lancer gehandelt haben. Das war der Vorgänger des Dart, der sich mit dem Valiant Chassis, Motor und viele Komponenten teilte. Das Mittelklassemodell Valiant, ab 1961 in Amerika als Plymouth Valiant vermarktet, war mit fast 14'000 Stück ein Bestseller der AMAG. Ein Fahrzeug mit moderner, selbsttragender Karosserie und einem Sechszylinder-Reihenmotor, der wegen seiner schrägen Einbaulage «Slant Six» genannt wurde. Das Schwestermodell mit optischen Retuschen war der Dodge Lancer. Beide Modelle waren Entwürfe des Designers Virgil Exner, der die Heckflossen der 1950er-Jahre zwar nicht erfunden hatte – das war Harley Earl von GM –, der sie aber stilistisch auf die Spitze trieb, bis sie Anfang der 1960er-Jahre abrupt unmodern wurden. Insofern ist der Lancer fast

Markenzeichen

Lancer für Lanzen, drei Stück davon zeigt das Logo. Der Schriftzug auch auf den Radkappen, an der Flanke, in den Türtafeln, im Cockpit – fast überall!



US-Wurzeln – CH-Montage

In Teilen wurde der Lancer importiert, verzollt, montiert und dann wieder «ausgezollt».





Ungewöhnliche Details

Eine vertikale Drucktasten-Automatik links im Cockpit, Sitzhalterung für einen Regenschirm und Komponenten wie ein Kühler aus der Schweiz – das war bei der Montage Suisse zollrechtlich gefordert.



so etwas wie ein letzter Gruss dieser aufsehenerregenden Epoche. Zurück zum Lancer, von dem vermutlich nur 1152 Stück entstanden, wenn man die AMAG-Tabelle für die zwei einzigen Produktionsjahre so interpretieren will. Es gab drei Varianten als Limousine, Coupé und Kombi: das Basismodell 170, die Luxusausstattung 770 sowie nur 1962 einen zweitürigen GT. Weil sich der Lancer nicht wie von Chrysler erhofft in Amerika verkaufen liess, folgte 1963 der Dodge Dart – auch in Schinznach –, der dem gleichzeitig erneuerten Valiant folgte und nichts mit dem Vorgänger gleichen Namens zu tun hatte. Wie seinerzeit üblich, gab es von Jahr zu Jahr teilweise gravierende Facelifts, sodass die 1961/62er-Designs fast eine eigene Klasse bilden. Und gleichzeitig die letzten sind, bei denen die Heckflossen noch derart prägnant ausfallen.

«Das Heck ist die Schokoladenseite», stellt Patrick fest: «Es sind zwar Flossen, aber es sieht nicht zu flossig aus.» Und das war mit ein Kaufgrund, denn eigentlich brauchte er keinen weiteren Oldtimer. Eigentlich. Aber als Jäger und Sammler hört man nie wirklich auf. «Ich habe im Internet eine Suchmaske angelegt, bis Baujahr 1972 und dann zum kleinen Preis und lasse mich immer wieder überraschen, was da so angeboten wird.» Und so tauchte vor drei Monaten ein Dodge Lancer bei einem Bentley-Händler auf. «Originallack, Schweizer Produktion, zweiter Hand und 112'000 Kilometer – den musste ich mir ansehen», erzählt Patrick. Und wie es so ist, wusste schon Goethe: «Halb zog sie ihn, halb sank er hin, schon war's um ihn geschehen.» Und so wurde der illustre Fuhrpark des Auto-Liebhhabers mit Studebaker Champion und Opel GT Roadster um ein Modell der Montage Suisse erweitert. Natürlich mit Zustimmung seiner Frau, die ebenfalls das Auto-Virus pflegt.

75 JAHRE ASAG

Nachdem Walter Haefner am 3. Januar 1945 die Neue AMAG am Utoquai in Zürich gegründet hatte, folgte 1947 der Ausbau der Montage- und Verwaltungsgebäude in Schinznach-Bad. Dort entstand 1949 eine AMAG-Tochterfirma, die Automontage Schinznach AG, kurz ASAG. Dort liefen die ersten 66 Plymouth Special Deluxe vom Band – als Montage Suisse.



Grund für die Produktion: Um die heimische Autoproduktion zu unterstützen, gab es hohe Zölle auf Importwagen, aber nicht auf Teile, aus denen Fahrzeuge in der Schweiz montiert wurden. Dabei mussten bis zu 25 Prozent Zulieferteile aus heimischer Produktion verbaut werden.

Am 13. September 2024 wird im Verkehrshaus der Schweiz eine Sonderausstellung zur Montage Suisse eröffnet. Am 13. und 14. September gibt es beim Concours d'Excellence eine Sonderwertung für Schinznacher Klassiker.

www.automontage.ch

DODGE LANCER TYP 770 «MONTAGE SUISSE»

Baujahr 1961–1962 | **Motor** 3681 ccm, R6, Einfachvergaser | **Leistung** 145 PS bei 4000 U/min
Drehmoment 291 Nm bei 2800 U/min | **Kraftübertragung** 3-Gang-Automat, Hinterradantrieb
Länge/Breite/Höhe 4813/1719/1355 mm | **Gewicht** ca. 1160 kg (leer) | **Verbrauch** ca. 15,7 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit 155 km/h | **Beschleunigung** 0 bis 100 km/h in 11,6 s
Preis 17'125 CHF (1962)





Laut Wagenpass war der Erstbesitzer ein Zürcher Bäckereimeister, der den Lancer über vier Jahrzehnte fuhr und pflegte. Garantieheft, Pflegeanleitung, Inspektions-Gutscheine – das alles hat Patrick zur Fahrzeug-Historie noch in einer Türtasche entdeckt. Der Zweitbesitzer investierte dann etwas in das Auto, so kam der Edelstahlhlauspuff unters Auto und die Nebellichter wurden auf Tagfahrlicht umgestellt. Vermutlich wurde dann zugleich der serienmässige, schweisstreibende Kunststoffbezug der Sitzbank durch einen Stoff ersetzt, auf dem es sich zum Sommer hin im wahrsten Sinne cooler sitzen lässt. Ungewöhnlich sind nur die Pneus, die fast nach Rallye-Einsatz aussehen, was man dem Fahrzeug aber weder zutraut noch zutrauen möchte.

Patrick selber musste ausser der Wasserpumpe und den Servopumpenschläuchen nichts am Auto machen. «Fahren und glücklich sein», sagt er lächelnd, nur Stäubchen auf dem Lack ärgern ihn. «Schwarz sieht ja elegant aus, aber es ist so empfindlich.» Doch gefahren wird trotzdem: Ein Auto muss regelmässig bewegt werden, lautet seine Devise. «Für mich ist das weder ein Sammler- noch ein Investitions- oder Concoursobjekt, sondern Fahrspass aus den 1960er-Jahren.» Und der fühlt sich trotz der 3-Gang-Automatik mit den vertikalen Druckschaltern dank des Sechszylinders gut an. «145 PS sind zwar nicht viel, aber das Auto ist ja recht leicht, man kann zügig mit ihm unterwegs sein, wenn man muss.» Muss Patrick aber nur selten, selbst wenn die «Route 66» in Aarburg lockt. Die passende Kulisse für einen Ami aus der Schweiz.

Schokoladenseite für Geniesser

Sogar das Kontrollschild passt zum Montageort in Schinznach. Patrick Ulmer freut sich auf seinen ersten Sommer mit dem Schweizer Modell, das er ausfahren und nicht wegstellen möchte.





ES GIBT IMMER EINEN GRUND

Lachs von Dyhrberg zu geniessen



Stöbern Sie im
Online-Shop oder
besuchen Sie unsere
beiden Verkaufsläden.

Berikon

Bahnhofstrasse 63
8965 Berikon (AG)

Balsthal

Solothurnerstrasse 32
4710 Klus/Balsthal (SO)


Dyhrberg

Manufaktur Dyhrberg, Solothurnerstrasse 40, 4710 Balsthal, 062 386 80 00, dyhrberg.ch

ECHT · GENUSS · HANDGEMACHT

OLDTIMER, YOUNGTIMER, EVERYTIMER!

Ein Fünzigster muss gefeiert werden! Darum hat SPIRIT mit allen acht Generationen des VW Golf eine Ausfahrt gemacht und erlebte wie im Zeitraffer die Evolution des Erfolgsmodells in acht Stufen.

Text Patrik Hellmüller | **Fotos** VW

Ein Bestseller ist eine echte Herausforderung: Kein Nachfolger darf schlechter sein als der Vorgänger. Auf der einen Seite immer neue Bestmarken setzen, auf der anderen Seite die liebgewonnene Tradition bewahren – ein schwieriger Spagat. So ist sich der Golf in einer sich konstant wandelnden Umgebung immer treu geblieben und ist trotzdem stets mit der Zeit gegangen. Form und Ausstattung haben sich beständig weiterentwickelt, aber nie grundlegend geändert. Das Konzept des Golf ist zeitlos – was ihm die Schwierigkeit beschert, als echter Veteran gesehen zu werden. Der Golf ist einfach 50 Jahre jung.

Den Geburtstag nehmen wir zum Anlass, alle acht Generationen des Golf in chronologischer Reihenfolge zu fahren. Angefangen beim Golf I: Von Giorgio Giugiaro visionär und mit klaren Kanten gezeichnet war er 1974 ein überzeugendes Kompaktpaket und



Begründer eines eigenen Segments, der Golf-Klasse. Spätestens der Golf II machte dann klar: Der Golf ist für die Ewigkeit. Er ist ein Auto, mit dem man für nahezu jede Lebenssituation gewappnet ist, für kleine und grosse Abenteuer. Ein Auto, das in allen Milieus gleichermassen geschätzt wird und damit zutiefst demokratisch ist. Kein Wunder, hat VW seit 1974 bereits mehr als 37 Millionen Golf verkauft – bald doppeltso viele wie vom legendären Bestseller Käfer.

Pünktlich zum Jubiläum hat sich die VW-Konzernleitung auf den Golf zurückbesonnen, nachdem die Wolfsburger etwas euphorisch mit der ID-Reihe vorgeprescht waren. Und die Frage am Horizont auftauchte, ob es einen Golf IX geben würde. Mittlerweile, so scheint es, ist der Golf im Konzern wieder sakrosankt. VW hat erkannt, dass dieses Modell – man drehe es, wie man wolle – einen beträchtlichen Teil der Marken-DNA ausmacht. Und hat mit dem ID. GTI Concept 01 einen Ausblick auf die Golf-Zukunft gegeben.

Zum runden Geburtstag wurde der Golf VIII gründlich überarbeitet, von dem seit seinem Debüt 2019 mehr als eine Million Exemplare verkauft worden sind – eine vergleichsweise bescheidene Zahl, beim Golf I hatte man statt fünf nur zwei Jahre für eine Million gebraucht. Besonders Golf I und II waren mit je mehr als sechs Millionen Stück die erfolgreichsten Baureihen.

Trotz rückläufiger Zahlen ist der Golf gesamthaft heute noch das meistverkaufte Auto Europas. Und das meistverkaufte Auto der Schweiz: 676'385 Exemplare wurden von Juli 1974 bis Dezember 2023 ausgeliefert. In dieser Zeit war der Wolfsburger 41 Mal die Nummer 1 der Zulassungsstatistik.

Blick in die Zukunft

Sieht Golf IX aus wie das ID. GTI Concept?



Jubel, Trubel, Heiterkeit

Alle acht Generationen nebeneinander, die überarbeitete Version VIII allerdings in einem schlichten Weiss neben den historischen Silberbücken.





1974–1983

GESAMTPRODUKTION: 6,9 MILLIONEN

GOLF I – FRONTOFFENSIVE

Am 29. März 1974 lief in Wolfsburg der erste Golf vom Band. Das war eine Zäsur in der Unternehmensgeschichte und hat VW zurück auf die Erfolgsspur gebracht. Mit dem Golf begann die Epoche des quer eingebauten Frontmotors und des Frontantriebs. Bereits im Oktober 1976 wurde der einmillionste Golf gefeiert. Bald kamen mit dem Golf GTI (1976), dem Golf Cabriolet (1979) und dem Golf GTD (1982) erste Modellvarianten auf den Markt.



1983–1991

GESAMTPRODUKTION: 6,3 MILLIONEN

GOLF II – QUALITÄTSOFFENSIVE

Der Golf II manifestiert die modelltypische Qualität. Zwar hatte VW bereits beim Golf I schnell reagiert und anfängliche Qualitätsprobleme beseitigt. Mit dem Golf II wurde die Qualität aber auf ein neues Level gehoben. Bester Beweis sind die Modelle, die noch heute durch den Alltag kurven. Zudem brachte der Golf II ABS und einen geregelten Katalysator. Der SUV-Vorreiter Golf Country blieb eine Fussnote in der Modellgeschichte, war aber – wie wir heute wissen – ein Trendsetter.

1991–1997

GESAMTPRODUKTION: 4,8 MILLIONEN

GOLF III – TECHNOLOGIETRÄGER

Der Golf III hat das Qualitätsversprechen des Golf II nicht ganz so ernsthaft weitergeführt, war aber trotzdem ein solides Auto. Zudem hat er für die Demokratisierung von Technologie gesorgt: Front- und Seitenairbags, ausgefeilte Knautschzonen, Tempomat – und besonders wichtig – erstmals bestellbar mit einem VR6-Motor. Damit wurde der Golf definitiv zum Autobahnschreck. Eine weitere Premiere, welche der Golf III beansprucht: erstmals als Kombiversion Variant erhältlich.



1997–2003

GESAMTPRODUKTION: 4,9 MILLIONEN

GOLF IV – SCHÖNHEITSPREIS

Der Golf IV wirkt heute noch höchst akkurat. Das zeitloseste aller Golf-Designs. Zudem hat VW in puncto Qualität wieder eine Schippe draufgelegt. Erstmals waren ESP, Benzindirekteinspritzung, Sechsganggetriebe und Kopfairbags erhältlich. Weiter wurde mit dem R32 der Über-Golf lanciert. 250 km/h schnell, war er ein typisches Auto der Piech-Ära. Der R32 hat neue Standards im Segment der «hot hatch» vorgegeben und den Grundstein für den heutigen Golf R gelegt.





2003–2008

GESAMTPRODUKTION: 3,4 MILLIONEN

GOLF V – AUSSTATTUNGSPREIS

Formal kann der Golf V seinem Vorgänger das Wasser nicht reichen. Betreffend Ausstattung, Qualität und Sicherheit hat VW aber wieder Standards gesetzt. Bis zu acht Airbags, Vierlenkerhinterachse, optionales 7-Gang-DSG-Getriebe und Bi-Xenonscheinwerfer waren im Golf V erhältlich. Neue Karosserievarianten kamen mit dem Golf Plus (2006) und dem CrossGolf (2007) erstmals auf den Markt.



2008–2012

GESAMTPRODUKTION: 3,6 MILLIONEN

GOLF VI – SICHERHEITSTRÄGER

Mit dem Golf VI wurde die Fahrzeugsicherheit weiter ausgebaut. Die stabile Karosserie bescherte dem Golf VI die maximale Punktzahl beim EuroNCAP-Crashtest. Zudem konnte der Golf VI mit einer Vielzahl an Assistenzsystemen ausgerüstet werden. Bei den Verbrennern senkten die TSI-Motoren mit Benzindirekteinspritzung den Verbrauch, sorgten allerdings für Steuerketten-Probleme.

2012–2019

GESAMTPRODUKTION: 6,3 MILLIONEN

GOLF VII – ELEKTRISIERUNG

Das Gewicht wurde gegenüber dem Vorgänger gesenkt, genauso wie der Verbrauch dank Start-Stopp-Automatik. Mit dem e-Golf nahm VW ab 2014 Kurs auf die Elektromobilität. Weiter war der Golf VII erstmals als Plug-in-Hybrid erhältlich. Zu den neuen Assistenzsystemen gehörten die Multikollisionsbremse, ein proaktives Insassenschutzsystem, eine automatische Distanzregelung und ein Umfeldbeobachtungssystem. Nach dem Facelift 2016 hielt sogar Gestensteuerung Einzug in die Kompaktklasse.



SEIT 2019

GESAMTPRODUKTION: MEHR ALS 1 MILLION

GOLF VIII – DIGITALISIERUNG

Die achte Generation Golf wird seit 2019 gebaut. Optisch unverkennbar ein Golf, hat sich technologisch vieles getan. Augenfällig sind das digitale Cockpit mit dem grossen Display und die LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten. Zum ersten Mal kommt der Mild-Hybrid eTSI zum Einsatz. Dieser verfügt über einen Benzinmotor, der an ein 48-Volt-System plus 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt ist. Auffälligstes Designmerkmal ist das hinterleuchtete VW-Logo.







BITTE EINSTEIGEN FÜR DIE **TECHNIK- ZEITREISE!**

Die «Enter Technikwelt Solothurn» ist das grösste interaktive Museum der Schweiz für analoge und digitale Technik. Hier wird vom ersten Schweizer Radiostudio bis zur Erfindung der KI Technikgeschichte lebendig. Staunen, erleben, verstehen, lautet die Erfolgsformel der gigantischen Techniksammlung.

Text Ulrich Safferling | **Fotos** U. Safferling, Enter Technikwelt

Zeitreise à la Hollywood

Einen besseren Botschafter als den DeLorean kann es für die Technikwelt nicht geben. Spielekonsolen, Telefone und Autos – man kommt aus dem Staunen nicht heraus.





Batmans Tumbler

Eines der spektakulärsten Batmobile aus «Batman Begins» und «The Dark Knight».

Wer den sachlich gehaltenen Neubau mit der grauen Fassade im Industriegebiet von Derendingen sieht, vermutet kaum, welche Schätze dort aufbewahrt werden. Technische Kulturgüter muss man sagen, denn es sind einzigartige Objekte darunter wie der erste Schweizer Radiosender «Le Champ de l'Air», der am 14. Oktober 1922 auf Sendung ging – mit einem Livekonzert, obwohl offiziell nur Wetterinformationen an Flugzeuge übertragen werden durften. Und das ist nur eine der vielen kleinen Geschichten hinter der Technik, die sinnbildlich für das ganze Museum steht – hier gibt es nicht Technik pur, sondern Technik-Leben. Denn diese Geräte sind mehr als nur Ausstellungsstücke: Sie erzählen Geschichten. Und das fasziniert, weckt Emotionen und macht das Thema Technik erst richtig spannend.

Wer würde nicht gern einen Blick in die Garage werfen, in der Steve Jobs Apple erfand? Sie findet sich im ersten Stock. «Sah sie wirklich so aus?» Felix Kunz (63), Elektro-Ingenieur, Unternehmer, Initiator der Technikwelt und Präsident der Stiftung ENTER schmunzelt. «Wer weiss», sagt er geheimnisvoll. «Aber so ungefähr könnte sie ausgesehen haben, die Ausstattung ist

zeitgenössisch und soll veranschaulichen, woher die Marke kommt.» Vom Apple I bis zu aktuellen Geräten gibt es eine ganze Themenwelt mit dem legendären Apfel-Logo – eine der wenigen vollständigen Apple-Sammlungen der Welt. «Ohne Sponsoring von Apple», betont Kunz, «aber es ist einfach eine sehr erfolgreiche Computer-Marke, die im Gegensatz zu vielen andern überlebt hat.»

PIONIERGEIST ZELEBRIEREN

Man merkt ihm an, dass er vor solchen Leistungen Respekt hat. Dabei ist Felix Kunz selbst ein sehr erfolgreicher Gründer, mehr als 20 Firmen hat er ins Leben gerufen. Er spürt Trends oder Bedürfnisse und setzt seine Pläne dann höchst professionell um. So wie seine Technikwelt, die er 2010 zusammen mit dem Unternehmer und Sammler Peter

Felix Kunz' Sammlung

Unternehmer, Elektro-Ingenieur und Technik-Sammler – rechts der erste Schweizer Radiosender von 1922.



Regenass gründete. Und in die er seine private Elektronik-Sammlung eingebracht hat. Er hat gesammelt, was andere nicht mehr wollten. Und so stehen im obersten Stock nicht nur ausgediente, raumfüllende Grossrechner, sondern auch einzigartige Zeitzeugen der Technikgeschichte: In riesigen Vitrinen stehen sie da, die ersten Labormodelle, mit denen man Elektrizität ausprobiert hat. «Wurde vor langer Zeit bei der ETH gebaut und sollte entsorgt werden, da habe ich es genommen», sagt Kunz. Von der Edison-Glühbirne über Rechenmaschinen, Computer, Telefone, die ersten Fernseher, Spielekonsolen, Radios, Schweizer Erfindungen bis zur berühmten Chiffriermaschine Enigma der deutschen Wehrmacht – es scheint, als gäbe es nichts, was sich in dieser Wunderwelt der Technik nicht finden liesse. Da staunt man. Und neu gibt es sogar eine

Druckerei à la Gutenberg. Da können Jung und Alt nochmal schauen und staunen, wie aufwendig die Vervielfältigung von Informationen einmal war. Und dennoch revolutionär. Wie heisst es so treffend: Das Blei im Setzkasten hat die Welt mehr verändert als das Blei in der Flinte.

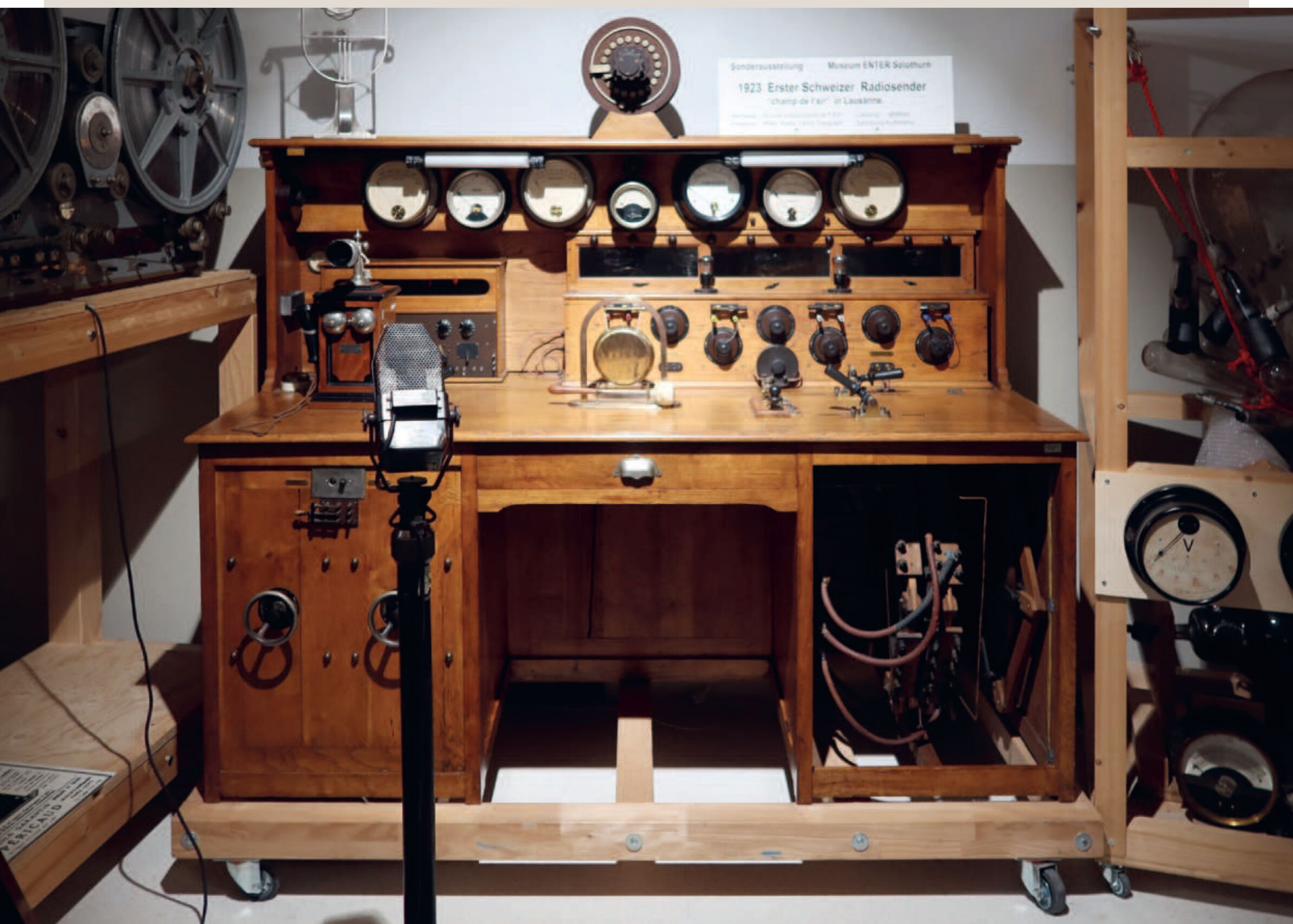
TECHNIK GESTALTEN

Besonders stolz ist Kunz auf die zehn Themenwelten, die eben mehr sind als nur Vitrinen mit alten Geräten. Da wird ein Büro aus den 1930er-Jahren wieder lebendig, oder ein Wohnzimmer aus den 1970er-Jahren. Original eingerichtet vom Möbel bis zur Schreibmaschine oder dem Fernseher – da passt der Ausdruck Zeitreise wirklich, so authentisch sieht alles aus. «Wir haben einen Telex-Anschluss und ein komplettes Analog-Fernsehstudio, das auf Sendung gehen könnte»,



Steve Jobs Garage

So könnte der Arbeitsplatz ausgesehen haben, an dem der erste Apple erfunden wurde.





Achtung, Sendung!

Radiogeräte aus mehr als 100 Jahren stehen in der Technikwelt. Und sie funktionieren. Wenn nicht, sind sie reparierbar. In der eigenen Werkstatt natürlich.

erzählt Kunz, und seine Begeisterung über die alte gerettete Technik ist ihm anzumerken. Vieles davon kann man ausprobieren, testen, anfassen. Denn auch das ist ihm wichtig – alles funktioniert. «Mehr oder weniger, bei 30'000 Objekten kann nicht alles laufen, aber das meiste tut es, und was es nicht tut, kann oder könnte man reparieren.» Und das ist nicht nur dahergesagt: In seiner Werkstatt hat er Hunderttausende Elektronik-Ersatzteile

in Hunderten von Schubladen und Kästen. Aber auch alte Radioknöpfe, wenn mal einer verloren geht. Wer einen braucht, kommt hierher zum Flohmarkt, auf dem auch überzählige Altgeräte verkauft werden. Denn das Lager ist voll. Und wird immer voller.

Selbermachen ist noch eine Lebensphilosophie von Felix Kunz. «Warum soll ich etwas teuer einkaufen, wenn ich es viel günstiger

selber machen kann?» Alle Grossvitrinen, Schilder, Notbeleuchtungen, selbst die Audio-Guides für die Ausstellungsführung hat er zusammen mit seinen Mitarbeitern konstruiert und gebaut. «Der Audioguide erzählt unterhaltsam die Geschichten zu den Objekten. Im Ganzen sind das achtstündige Inhalte, die in 28 Sprachen ausgespielt werden können. Das kann man nirgends so kaufen. Wir bieten es jetzt anderen Museen an», sagt Kunz, der



Selfmademan. Die Technikwelt beschäftigt Mechaniker, Elektriker, Schreiner und sogar einen Sattler. «Wir haben einen Rolls-Royce gekauft, so einen wie Goldfinger bei James Bond fährt. Den Innenraum neu zu machen, kostet ein Vermögen, da habe ich den Sattler gleich angestellt.» Und damit ist Kunz bei seiner zweiten grossen Leidenschaft – den Autos.

FAHRZEUGE ERLEBEN

Im Untergeschoss stehen rund 60 seiner privaten Fahrzeuge. Vom Döschwo bis zum Honda NSX, alles fahrbar und top gepflegt. Ob Umbau oder Motorrevision, die Technikwelt-Werkstatt kann fast alles selbst machen. Eine Sammlung, die deutlich spezieller ist als andere Auto-Sammlungen oder -Museen, denn mehr als die Hälfte sind berühmte Filmautos, sprich: Modelle, die den Hero Cars aus legendären Spielfilmen nachempfunden sind. Zum Beispiel aus dem Trickfilm «Cars», der Döschwo von 007-James-Bond und der martialische The Tumbler von Batman. Der DeLorean aus «Zurück in die Zukunft», ist ein Original-Nachbau in Lizenz der Filmproduktion. Der steht im ersten Stock als Hingucker.

«Nur alte Technik, ist nicht attraktiv, das ist nur was für Fans», sagt Kunz. «Es braucht Geschichten, Erlebnisse und Events. Wir hatten jetzt in fünf Monaten seit der Eröffnung rund 16'000 Besucherinnen und Besucher. Das wäre ohne die Auto-sammlung und Auto-Events nicht möglich gewesen.» Kommen die Auto-Fans zu den wöchentlichen Fahrzeugtreffen in der Technikwelt – und sie kommen reichlich –, dann schaut mancher schnell noch in die Ausstellung rein. Und geht bei Hunger



Achtung, Aufnahme!

Ein komplettes, noch analoges Fernsehstudio. Wenn man wollte, könnte man hier noch produzieren.

und Durst ins Enter-Restaurant. So ist für regelmässige Auslastung gesorgt, ohne die sich so ein Projekt nicht betreiben lässt. Dazu kommen unter der Woche Schulklassen, Seminarräume werden vermietet, Technik-Workshops angeboten und die Eventhalle für bis zu 500 Gäste ausgelastet. Bei den Swiss Location Awards 2024 wurde die Enter Technikwelt just zu einer der besten Erlebnislocations der Schweiz gekürt. Und das erstaunt nicht – denn die Technikwelt ist einzigartig.



Enter Technikwelt Solothurn

Gwerbestrasse 4
4552 Derendingen
www.enter.ch

Achtung, Schätze!

Ein Film-Döschwo, massenhaft Ersatzteile, die Enigma-Chiffriermaschine, Klassiker plus Zapfsäule und Schweizer Erfindungen – in der Technikwelt lebt Geschichte in tausenderlei Formen.





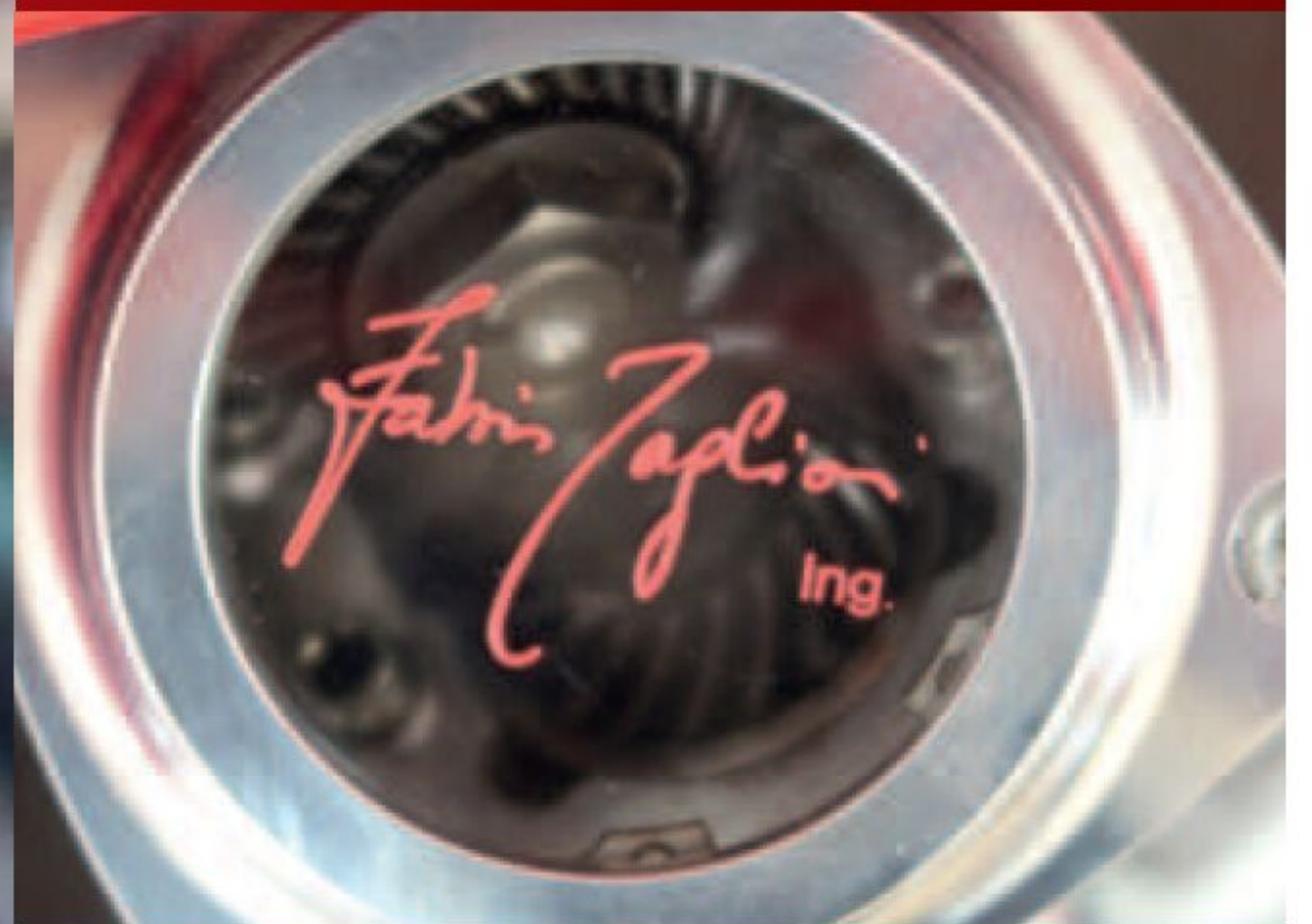


SIMPLY RED

Ducati-Ausstellung in der Motorworld

Fast zwei Dutzend Ducati-Modelle stehen seit Kurzem in der Motorworld Kempththal. Die Sammlerstücke dokumentieren, womit die Marke auf der Strasse und vor allem auf der Rennstrecke erfolgreich war. Ein Augenschmaus für Töff-Liebhaber.

Text | Fotos Ulrich Safferling



In zwei Jahren feiert eine der legendärsten Motorradmarken der Welt ihren 100. Geburtstag – Ducati. Die italienische Marke aus Bologna hat eine wechselvolle Geschichte, was unter anderem daran liegt, dass Gründer Antonio Ducati und seine drei Söhne zunächst Radios produzierten. Die Fabrik wurde im Krieg zerstört und 1948 verstaatlicht. Da hatte man mit dem Cucciolo gerade das erste motorisierte Zweirad auf den Markt gebracht, und die Erfolgsaussichten waren gut, denn es war die Zeit, als auch eine Lambretta und Vespa zur Mobilisierung beitrugen. Doch die wichtigsten Namen in den 1950er-Jahren sind Giuseppe Montano als Direktor und sein Chefindingenieur Fabio Taglioni, der 30 Jahre lang Ducati-Modelle entwickelte. Eine Legende.

Fast zwei Dutzend zumeist feuerrote Ducati-Modelle stehen seit Kurzem in der Motorworld Kempththal, auch als «The Valley» bekannt. Sie vermitteln mit ihrer Bandbreite aus fast 100 Jahren Firmengeschichte einen ersten Überblick, was die Marke auf der Strasse und vor allem der Rennstrecke geleistet hat. Einer ihrer profiliertesten Vertreter in der Schweiz war Gerold Vogel (75) aus Weinfelden. Einst Händler, heute Liebhaber. «Schreib bloss nicht so viel über mich», sagt er energisch, «es geht um die Marke und die

Motorräder, nicht um mich.» Das ist eher schwierig, schliesslich ist er der Zeremonienmeister hinter der Dauerausstellung der roten Renner. Und keiner kennt ihre Geschichten besser als er. Stundenlang kann er erzählen: von den Kunden, den Fahrern und den Helden vor und hinter den Kulissen. Einer davon geniesst seine besondere Anerkennung – Fabio Taglioni.

Seine Unterschrift findet sich auf dem wohl berühmtesten Stück der Ausstellung, der Ducati MHR 1000/Mille Ltd (siehe SPIRIT 3.24): auf dem Schauglas, das den Nockenwellenantrieb per Königswelle offenbart. Dass es dieses Motorrad als Sonderedition gab, hat die Ducati-Welt Gerold Vogel zu verdanken. Der mehr war als nur ein Händler – ein Enthusiast und Künstler. Der sich hinsetzte und ein Konzept für diese Idee schrieb, inklusive Zeichnungen. Damit nach Bologna fuhr und ohne Italienisch-Kenntnisse mit Hilfe eines Übersetzers den grossen Taglioni von seiner Idee überzeugte, sich auf einer Spezialversion der Sonderedition zu verewigen. Ganze 25 Maschinen wurden nach Vogels Vorlage umgerüstet, die letzten Exemplare der MHR 1000-Serie. Vogel wusste – das wird ein Klassiker. Und er hat recht behalten. Die Mike-Hailwood-Replica war 1988 eine Sensation – zehn Jahre nachdem Mike Hailwood sensationell das TT-Rennen gewonnen hatte.



Aber keine Angst, lieber Gerold, mehr soll gar nicht erzählt werden. Das kannst du erstens besser und zweitens sprechen tatsächlich die meisten Ducati für sich, die dort eine ganze Parade bilden. Ein knappes Dutzend steht auf der Galerie, gleich beim Eingang der Motorworld, oberhalb der kleinen, aber feinen Harley-Davidson-Ausstellung, die ebenfalls Gerold Vogel bestückt hat – sein zweites Standbein als Händler waren die kultigen Motorräder aus Milwaukee. Aber das ist eine andere Geschichte.

Unterhalb der Galerie gibt es im Erdgeschoss des hinteren Hallenbereichs dann eine richtige Ducati-Ecke, in der die zweite Motoren-Epoche von Ducati anschaulich wird: Zahnriemen statt Königswelle, technisch nicht ganz so elegant, aber vielseitig. Die Ducati Pantah machte 1977 zuerst diesen Schritt, und wer an diesem Punkt der Ausstellung noch nicht weiss, was Desmodromik bedeutet – und das Schlagwort Desmo steht so gut wie auf jeder Maschine –, der sollte nochmal zurückgehen und gründlich nachlesen. Auf den Schautafeln zu den Motorrädern ist beschrieben, was es damit auf sich hat – der zwangsgesteuerte Ventiltrieb.

Doch es reicht schon, sich an der eindrucksvollen Motorradauswahl zu berauschen: von der Ducati Mach 1 bis zur MotoGP Weltmeisterschaftsmaschine Panigale Bagnaia Ltd.113/260. Da steht noch nicht alles am richtigen Platz. «Wir sind noch am Umstellen», sagt Gerold Vogel, «bis wirklich alles perfekt ist, kann es noch etwas dauern, aber anschauen kann man sich jetzt schon alles.» Das stimmt natürlich und dauert schon einen Moment, wenn man sich eingehend mit den verschiedenen Maschinen befasst und zum Vergleich zwischen ihnen auch mal hin- und herläuft. Schon das Rot ist nicht immer gleich, aber allein die Lösung vieler technischer Details ist ein Augenschmaus – bis hin zu den cool unter den Sattel verlegten Auspuffrohren bei der Ducati 1098/1098S.



Evolution der Verkleidung

Die legendäre 1988er MHR 1000/Mille Ltd. von Gerold Vogel und eine Ducati 900 Supersport von 1990.

Galerie der Schönheiten

Von links: eine Ducati 916, 600 SL Pantah (vorn), MH 900e, PaulSmart 1000 Ltd. (oben) und 900 SS.





Kenner und Liebhaber

Gerold Vogel kennt alle Ducati-Modelle in- und auswendig – auch als Blechspielzeug oder Bausatz.

Obwohl alle Ducati schnell aussehen und ihren Nimbus aus dem Motorradrennsport beziehen – seit 1988 wurden 14 Fahrer- und 16 Konstrukteurstitel in der Superbike-Weltmeisterschaft gewonnen – ist Gerold Vogel nie Rennen gefahren. Für ihn als gelernten Velo- und Motorradmechanikermeister sowie später Händler lag die Faszination immer im Design und der Leistung. Nachdem er seine ersten Runden auf einer DKW drehte und sich in jungen Jahren sogar mal mit Kawasaki beschäftigt hatte, blieb seine grosse Liebe doch immer Ducati. Plus Harley-Davidson, «aber das ist eine andere Philosophie», betont er. Und eine ganz andere Kundschaft.

«Ducatis sehen einfach schön aus, haben eine unglaubliche Performance, und der Sound ist göttlich», sagt der gebürtige Luzerner, der im Thurgau heimisch wurde, als er dort vor bald 50 Jahren ein alteingesessenes Geschäft übernehmen konnte. Und daraus eine Motorrad-Welt machte. Zusammen mit einer tüchtigen Frau, der Mutter seiner drei Kinder. Vor bald 20 Jahren hat er sich aus dem Geschäft zurückgezogen, der richtige Zeitpunkt, es einem Nachfolger zu übergeben. Damals trennte er sich von vielen

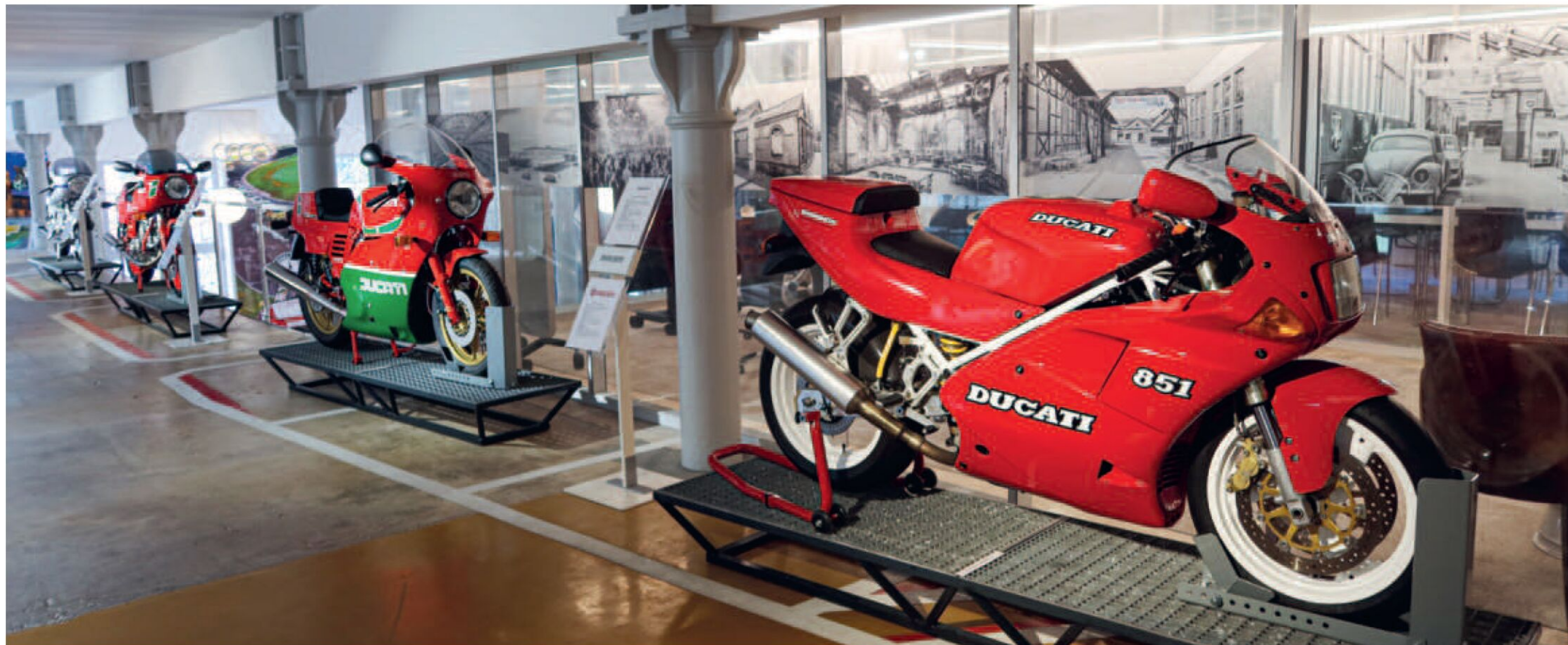
Maschinen, die er gesammelt hatte. Doch ganz loslassen konnte er nicht, seine Autos stehen meist vor der Privatgarage, weil er innen Platz für seine kleine Freizeitwerkstatt braucht. Und das eine oder andere Motorrad. So entstand eine neue Sammlung, die er jetzt grosszügig in der Motorworld ausstellt: «So haben doch viele andere noch eine Freude daran.»

So wie er sein Leben lang solide und zuverlässig geschafft hat, so präsentiert sich die Sammlung in Kempththal: Die Ducatis stehen jeweils auf einem kleinen Podest, sind gesichert und werden auf einer Schautafel ausführlich beschrieben. «Man müsste noch mehr machen, könnte einiges noch schöner darstellen, aber betrachten wir das mal als ersten Schritt.» Da muss der ehemalige Ducati-Meister sich in Geduld üben, eine Tugend, die ihm nicht leichtfällt. Doch mit Beharrlichkeit wird er dieses Projekt genauso konsequent entwickeln wie einst seine Motorrad-Ideen.

thevalley.ch, motorworld.ch

Galerie-Aufstellung

Ducati 851 Strada, dahinter eine MHR Mille sowie die Legende.





Porsche & Mercedes

Expertise in Service und Restauration



swiss-classic-car.ch

industriestrasse 10 | 8117 fällanden ZH

WAHN

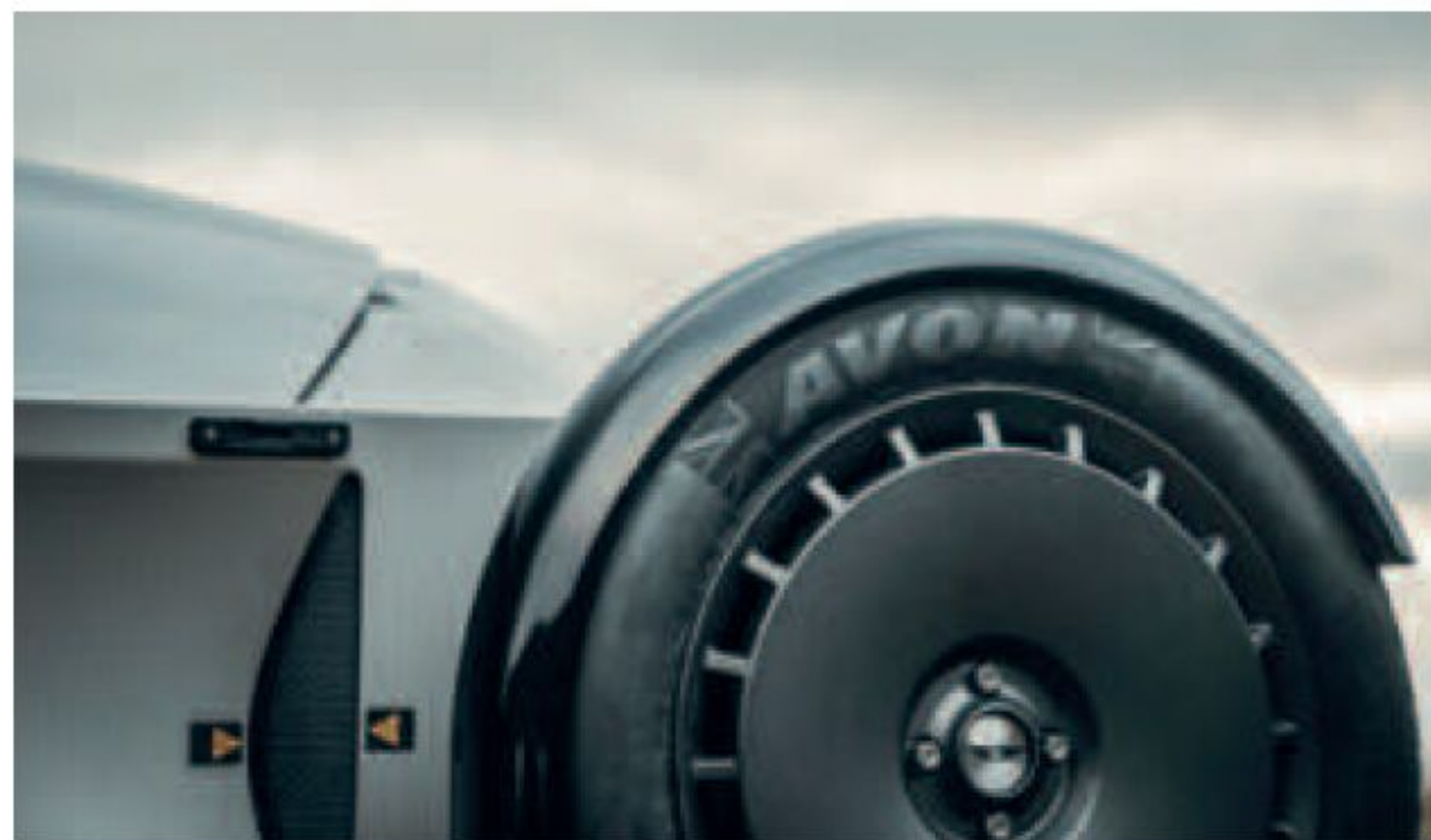


NS AUF DREI RÄDERN!

Dass es noch immer einen Threewheeler gibt, ist einerseits verrückt, andererseits bewundernswert. Und nur britischen Petrol Heads zu verdanken. Der radikal offene Zweisitzer bietet kaum Komfort, aber jede Menge Spass. Das Ziel heisst Fahren, nicht Ankommen.

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Morgan Motor Company





Speziell britisch

Seitlich angehängte Taschen, 20-Zoll-Räder und Spannbänder fürs grobe Gepäck – aussen!



Es ist skurril, es ist verrückt, es ist abenteuerlich – ein Morgan Threewheeler sprengt den Rahmen dessen, was wir im automobilen Alltag erleben. Wobei sich schon gleich als erste Frage stellt, ob das Dreirad überhaupt als Auto durchgehen kann. Ein Rad zu viel für einen Töff, eins zu wenig für ein Auto – es ist eine eigene Gattung. Und die ist mehr als 110 Jahre alt, denn das erste Dreirad stand 1910 in der Londoner Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung. So wurde es auch als Töff besteuert und durfte mit einem Motorradfahrausweis gefahren werden – das Geheimnis seines damaligen Erfolgs. Nach dem Zweiten Weltkrieg war aber selbst den Briten dieser Purismus zu viel, nach wenigen Hundert Stück endete die Geschichte 1952. Erst 2012 gab es eine Neuauflage, die dem Original noch stark nachempfunden war.

Die technische Revolution fand erst 2022 statt mit der dritten Serie, dem Morgan Super 3. Aus dem Vau-Zwei- wurde ein Reihen-Dreizylinder, die Leistung stieg erstmals über 100 PS, und der Motor steht nicht mehr frei vor der Karosserie. Geblieben ist es beim Einzel-Hinterrad, den freistehenden Rädern vorn und dem zigarrenartigen Chassis, wie man es von Weltkriegs-Flugzeugen kennt. Aus dem Ersten, nicht dem Zweiten. Letzteres macht den Threewheeler zu DEM Hingucker an jeder Tankstelle. Klar, auch bei einem schönen Ferrari schauen Menschen hin, und eine MV Augusta ist ebenfalls ein Blickfang. Aber bei dem englischen Dreirad amüsieren sich die Menschen, weil es irgendwie absurd ist, dass in unserer modernen Welt so etwas Skurrilklassisches noch



Natürlich authentisch

Fahren in seiner ursprünglichsten Form. Und obwohl es mit den freistehenden Rädern kurios aussieht – es fährt verdammt schnell!





MORGAN SUPER 3

Baujahr seit 2022 | **Motor** 1432 ccm, R3, DOHC | **Leistung** 118 PS bei 6500 U/min | **Drehmoment** 150 Nm bei 4500 U/min
Kraftübertragung Manuelles 5-Ganggetriebe, Hinterradantrieb | **Länge/Breite/Höhe** 3581/1840/1132 mm | **Gewicht** 635 kg (leer)
Verbrauch ca. 7 l/100 km | **Höchstgeschwindigkeit** 209 km/h | **Beschleunigung** 0 bis 100 km/h in ca. 7 s
Preis ab 54'500 CHF (2022)





Lustige Details

Freie Scheinwerfer, digitale Instrumente im Cockpit-Design und ein Bottle-Holder der Extraklasse.

auf der Strasse unterwegs ist. Allein das macht den Super 3 zu einem modernen Klassiker. Die Dreirad-Idee stammt von einem englischen Car-Maniac namens Henry Frederick Stanley Morgan (1881–1959), der einen Zweizylinder zwischen die Vorderräder seines «Runabout» platzierte. In den 1930er-Jahren leistete der Motor 40 PS, das reichte für das rund 450 Kilo schwere Wägelchen völlig aus. Auch heute harmonisieren 118 PS aus einem freisaugenden Ford-Dreizylinder mit bescheidenen 635 Kilo, was den Sprint auf Tempo 100 in sieben Sekunden und mehr als 200 Stundenkilometer ermöglichen soll. Das knackige Fünfgang-Getriebe stammt von Mazda und erlaubt ein schaltfaules Fahren. Selbst in der fünften Stufe kann bei Autobahntempo noch lässig beschleunigt werden. In den Gängen darunter ist der Threewheeler regelrecht giftig und scharrt schon mal mit dem angetriebenen Hinterrad.

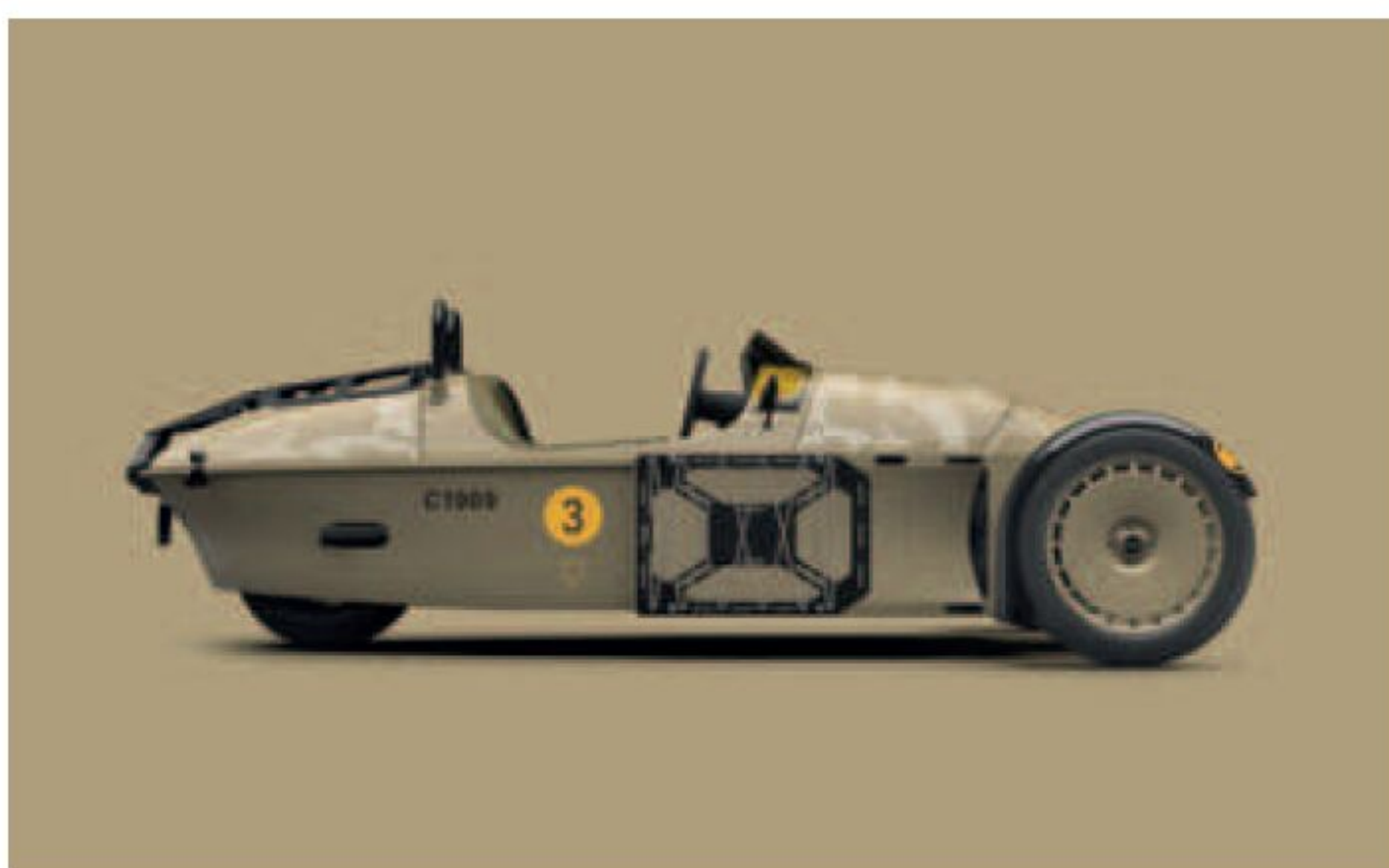
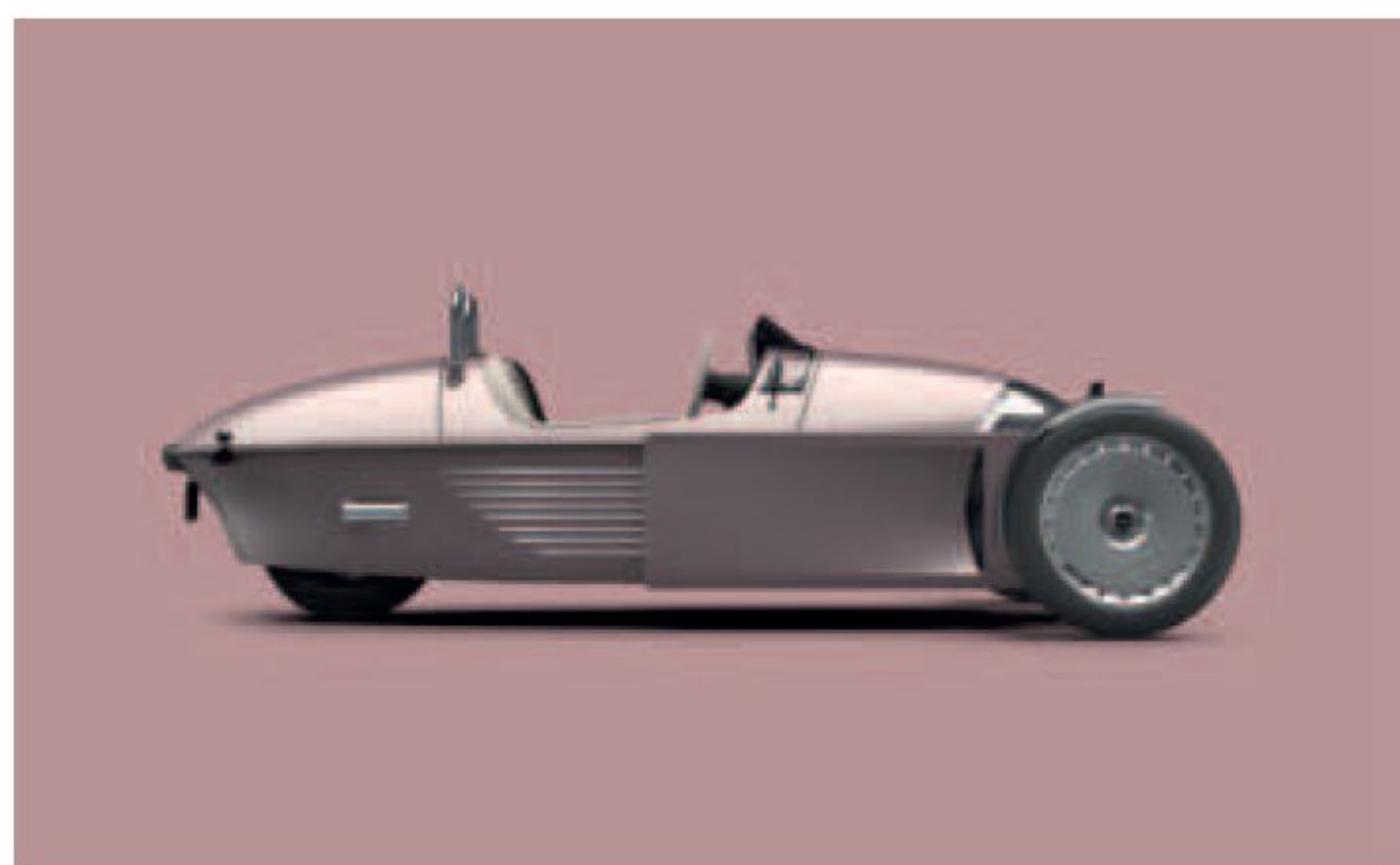
Nach wie vor kommt das Dreirad ohne Windschutzscheibe (die Windschilde wirken eher dekorativ), ohne Dach, ohne Türen (was akrobatisches Einsteigen erfordert) und mit zwei Überrollbügeln, was das Tragen eines Helms überflüssig macht. Aber ganz ehrlich: Mit Jethelm sehen die Insassen viel cooler aus. Und wenn es dann doch mal regnet – sagten wir schon, dass Verrückte damit bei Wind und Wetter unterwegs sind? – bleibt der Kopf trocken. Sowieso wird der Threewheeler nur zur Badewanne, wenn es wie aus Kübeln schüttet. Unter Nieselregen fliegt der Morgan durch, dickere Tropfen trocknen im Fahrtwind in Windeseile weg. Das offene Innenleben ist wasserdicht, einen Totalausfall der Elektronik soll es nicht geben.

Nur wenn einem der Regen ins Gesicht peitscht, braucht es etwas «Braveheart», die Fahrt nicht zu unterbrechen. Eine Rennfahrerbrille und ein Gesichtstuch helfen, diese Widrigkeiten zu überstehen. Lästig ist nur der Regenfang auf der Fahrerseite, der das himmlische Nass direkt aufs linke Bein ableitet. Dafür gibt es eine anknöpfbare Schürze als Regenschutz. Aber das ist irgendwie uncool und wird erst gebraucht, wenn sich eine Sintflut ankündigt.

Regenwischer gibt es natürlich nicht, dafür kann man die Lenkbewegung direkt an den riesigen 20-Zoll-Rädern und die aufspritzende Gischt beobachten. Es ist diese Unmittelbarkeit des Fahrens, die sonst nur ein Töff vermittelt. Moderne Autos schotten einen ab, vor Lärm, Kälte, Regen. Im Super 3 ist alles da, die Sinne werden berührt bei einer einzigen Fahrt. Man riecht das nasse Laub, man hört die Kuhglocken und spürt den Wind – es ist Fahren in seiner ursprünglichen Form, selbst wenn es im

Morgan Super 3 Origins

Neun Sondermodelle (hier und nächste Seite) nach Designentwürfen, die bisher nicht umgesetzt wurden. Limitiert auf je neun Stück.



spirit
CLASSIC – & SPORTSCARS
MOTORBIKES, LIFESTYLE

SPIRIT DRIVING DAY 2024

**+ Spirit of
Passion**



LAST CALL!

13. AUGUST CLASSIC FAHRTRAINING MIT SICHERHEIT FAHRSPASS

- Kurzbriefing 45 Minuten
- 2 Stunden praktische fahrdynamische Übungen (Handling, Sitzposition Lenktechnik). Notbremsungen mit verschiedenen Geschwindigkeiten und auf verschiedenen Haftungen
- Kurve unter und übersteuern, Bremsen und Ausweichen.
- Hilfestellung durch erfahrene Instruktoren

**DIE TEILNEHMERZAHL IST
BEGRENZT AUF 24 TEILNEHMER**

- 12 Personen von 08.30 Uhr bis 12.00 Uhr
- 12 Personen von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr.

Exklusiv für SPIRIT Leserinnen und Leser:

Gemeinsam mit unserem Partner Emil Frey Classics und dem Driving-Center Safenwil erleben Sie ihren Old- oder Youngtimer wie noch nie. Bei unserem exklusiven Fahrtraining heben wir Ihre Leidenschaft für klassische Automobile auf ein neues Level. Sie fahren mit Ihrem eigenen Oldtimer/Youngtimer in einer kleinen, individuellen Gruppe.

Es erwartet Sie ein massgeschneiderter Kurs. Erleben Sie, wie Sie Ihren Klassiker mit Stil und Sicherheit im Alltagsverkehr bewegen können – ganz ohne moderne Fahrassistenzsysteme. Unser spezielles Klassiker-Training legt besonderen Wert auf den schonenden Umgang mit Ihrem Fahrzeug und vermittelt essenzielle Kenntnisse.

Die Teilnahmegebühr beträgt CHF 290.– pro Person/Fahrzeug. Kaffeepausen und die Verpflegung am Mittag sind inklusive.

Dies ist ein Spezialpreis

für Leserinnen und Leser des SPIRIT-Magazins.
Melden Sie sich jetzt telefonisch an unter 062 386 05 11
oder per E-Mail via info@spirit-magazin.ch.

Wir freuen uns auf motivierte Drivestylerrinnen und Drivestylerr mit ihren Fahrzeugen.

www.spirit-magazin.ch



Helm auf zum Gebet!

Die Überrollbügel schützen schon, aber mit Helm wirkt das Ganze noch mehr wie ein Doppeldecker am Boden. Und sieht einfach mega-cool aus.

Morgan eine Servolenkung und Sitzheizung gibt. Unwichtig, das pure Fahrerlebnis überwiegt alle anderen Eindrücke. Bei einem Leistungsgewicht wie ein Golf GTI kommt die kleine Zigarre flott aus der Box. Gefühlt sitzt man fast auf dem Asphalt und ist aufs Fahren konzentriert, das mit jedem Kilometer mehr Spass macht.

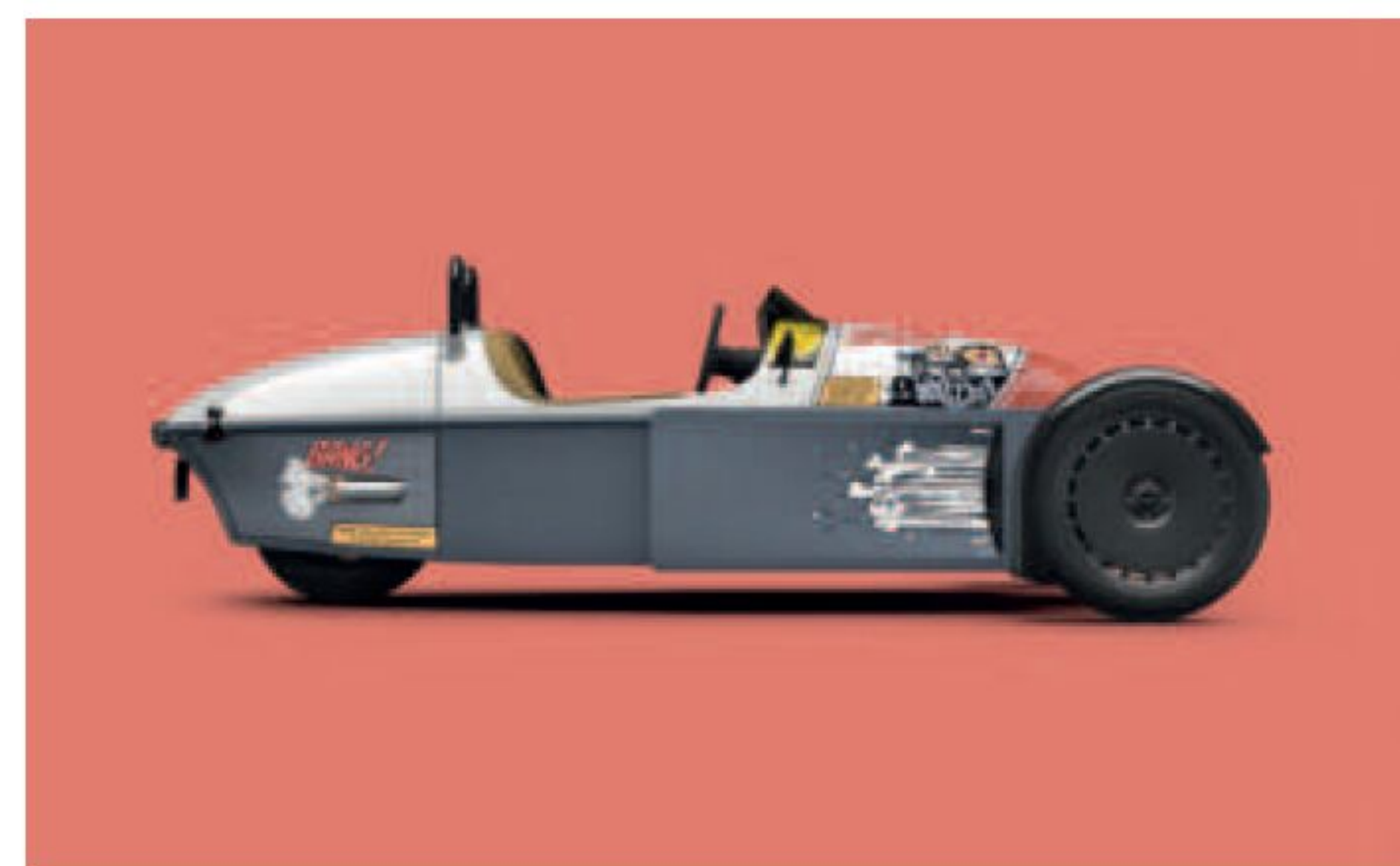
Zieht man den Helm über, klettert in den Threewheeler und schaut über die Windschilde, erinnert das sehr an die Anfänge der Fliegerei vor mehr als 100 Jahren: Es ist rau, unbequem und ein bisschen abenteuerlich – nur die Flügel fehlen. Ein winziges Cockpit (dem leider die analogen Instrumente zum Opfer gefallen sind), nur 3,58 Meter Länge und 1,13 Meter Höhe bei 1,84 Metern Breite wegen des Radstands: Im Super 3 sitzt man kuschlig eng. Die Sitze sind übrigens fix montiert, der Fahrer kann nur Lenkrad und Pedale einstellen, um die Bedienbarkeit zu optimieren. Das hat allerdings enge Grenzen, zu gross oder zu schwer dürfen die Passagiere nicht sein, wenn das Dreirad noch Spass machen soll.

Gepäck? Was für eine Frage. Es gibt auf Wunsch sogenannte Blades wie bei Motorrädern, an denen sich per Adapter Zubehöerteile wie Taschen anbringen lassen, sonst müssen einfache Gummispanner reichen. Fürs Heck gibt es ein Trägersystem, aber wer will schon Gewicht dort oben montieren, wen man durch Kurven fliegen möchte. Weder für Geld noch gute Worte gibt es Airbags, Assistenzsysteme oder ein Verdeck. Gott sei Dank. Dafür jede Menge Aufkleber, mit denen sich der Morgan individualisieren lässt: Tarnmuster, Union Jack, Startnummern und Symbole für Autos und Traktoren wie Abschusszeichen an Jagdmaschinen. Ein bisschen verrückt. Ein bisschen Threewheeler. Und wer sich nicht recht zwischen den vielen Farben entscheiden kann, der nimmt eine der neuen Origins-Versionen: Neun Modelle, jeweils auf neun Stück limitiert, inspiriert von Entwürfen aus dem Morgan-Designstudio. Jedes unverwechselbar, einzigartig und echt Super 3.

morgan.kestenholzgruppe.com/ch



Das pure Fahrerlebnis
überwiegt alle
anderen Eindrücke.



WAS MAN DIESEN SOMMER BEZAHLT HAT

Highlights und Preise der Auktionen im Juni/Juli 2024

Text Egbert Schwartz | Fotos Auktionshäuser



Porsche 930 Turbo Gr. 5 für 292'460 Euro



Citroën SM V6 für 24'260 Euro

Welchen nehmen? Das ist immer die Wahl-Qual beim Besuch einer Automobil-Auktion. Wie angenehm, wenn die Portokasse allenfalls eine Handvoll Rappen ausspuckt. Das reduziert den Entscheidungszwang auf Null, und man kann dem eigenen Spirit folgen. Das haben wir im Juni/Juli gemacht und uns aus den Versteigerungen ein paar Schmankerl herausgepickt, für die wir ohnehin keinen Platz in unserer Garage gehabt hätten.

Beim späten Juni-Event des französischen Hauses Aguttes, das immer wieder mal ein feines Klassiker-Potpourri feilbietet, wäre es ein 1971er Citroën SM V6 in himmelblauer Lackierung gewesen. Jener Farbe, die seinerzeit den siegreichen Werks-SM bei der Rally du Maroc zierte. Seinen motorsportlichen Charakter untermalten Teilnahme-Pickerl, die dem mit Co-Driver-Equipment ausgerüsteten Exemplar eine Teilnahme an Classic-Wettbewerben attestieren – unter anderem der Monte Carlo Historique. Den Mindestschätzpreis von € 25'000 Euro verfehlte der SM mit einem Hammerpreis von € 24'260 nur ganz knapp. Und auch der Porsche 930 Turbo Gr. 5 von 1976 hätte uns mit seiner Rennsportkarriere – dreifacher Le Mans-Teilnehmer in den Siebzigern, fünffacher

Einsatz bei den Le Mans Classics seit 2010 – gereizt. Er wurde für € 292'460 verkauft.

Ein halbes Hundert Autos standen zur Auktion der Oldtimer Galerie Toffen im Rahmen der Classic World in Luzern. Wir hätten uns auf Antrieb für das höchstgehandelte Lot, eine Shelby Cobra 427 S/C Continuation von 1965, entschieden. Ihr markanter V8-Sound animierte zu einem Maximalgebot von CHF 270'000 (nein, nicht von uns), das dann unter Vorbehalt zugeschlagen wurde. Unser zweiter Favorit stammte von 1963: Ein rares Simca 1000 Bertone-Coupé in mausgrau, das seinen oberen Taxwert von CHF 23'500 um glatte CHF 20 übertraf. Als optisches wie historisches Schmankerl hätten wir uns zudem einen 1950er Nash Airflyte Statesman Super in die Garage gestellt: Die Aerodynamik-Limousine kostete den erfolgreichen Bieter CHF 27'000. Topseller war mit CHF 224'000 übrigens ein Mercedes-Benz 600 von 1970. Ein adretter 1990er Porsche 911 (964) Carrera 4 im Turbo Look ging für CHF 100'800 weg.

Alles verkauft! Mit dieser stolzen Bilanz schloss RM Sotheby's seine Dare-to-dream-Versteigerung in Toronto ab. Den Topseller der 81 offerierten Autos hätten wir mit-



Mercedes-Benz 600 für 224'000 Franken



Kawasaki Z1 für 11'500 Franken
Monteverdi Safari für 90'000 Franken, nicht verkauft





Lamborghini Miura P400 SV für 4,9 Millionen Dollar

genommen: Einen Lamborghini Miura P400 SV Bertone von 1972 in italienischer Nationalfarbe, der mit einem Preis von \$ 4'900'000 die rote Phalanx der Ferrari-Modelle klar übertrumpfte. Unser Favorit war ein edles Bike: Eine Lotus C-01 «John Player Special» von 2014. Der Rahmen stammt vom deutschen Moto2-WM-Chassishersteller Kalex, der V2-Motor ist von der KTM RC8R adaptiert und leistet 200 PS. Es wurden nur 100 Stück gebaut. Die Rarität wurde für \$ 280'000 geschnappt. Farblich passend hätte es noch einen Sunbeam Tiger MK IA von 1966 (\$ 92'400) und eine 1949er Vincent HRD Black Shadow Serie C (\$ 90'000) gegeben.

Auch für das ein bis andere Schnäppchen bei der RMS Auktion im Cliveden House Hotel in Berkshire wär es sich finanziell nicht ausgegangen. Als echte Überraschung unter den 61 Fahrzeuglots entpuppte sich ein Austin Seven «Chummy» Tourer von 1924, der mit £ 17'250 für seinen doppelten Schätzwert verkauft wurde. Wir hät-

ten ja gerne auf einen besonderen Jaguar geboten: Ein 1955er XK 140 SE Michelotti Coupé im Schätzfenster zwischen £ 300'000 und 350'000. Das einzigartige Fastback-Alukleid erhielt der XK erst nach einem Unfall 1957, der die Originalkarosse sowie den Motor komplett zerstörte. Nach einem langen Alltagsleben wollte ihn sein letzter Besitzer komplett restaurieren, er verstarb aber 2016. Nun wartet der XK 140 weiter auf einen Enthusiasten, der das Projekt fortsetzt – er wurde nicht verkauft.

Im Gegensatz zu einer anderen Rarität: Vom Iso Rivolta Lele mit Ford V8 sollen weniger als 160 Stück gebaut worden sein. Wir hätten das 1974er Exemplar für die £ 17'250, die es erzielte, auch gerne mitgenommen und wieder fahrbereit gemacht. Ach ja, der Topseller: Ein feiner Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso by Fantuzzi für £ 1'130'000.

Auf dem Golfplatz Bonmont in Cheserex kamen wir in diesem Jahr nicht dazu, einzu-

Iso Rivolta Lele für 17'250 Pfund



TOP TEN PREISE

JUNI/JULI 2024

\$ 4'900'000

LAMBORGHINI MIURA P400 SV, 1972

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 4'295'000

FERRARI ENZO, 2003

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 4'240'000

FERRARI F50, 1996

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 3'882'500

FERRARI 288 GTO, 1985

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 3'800'000

MASERATI MC12, 2005

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 3'690'000

FERRARI LAFERRARI, 2015

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 3'646'600

**MERCEDES-BENZ 36/220 S-TYPE
4-SITZER SPORT TOURER, 1928**

Bonhams Goodwood Festival of Speed Auction,
Chichester/GB

\$ 3'470'000

FERRARI F40, 1990

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 3'305'000

FERRARI 275 GTB/4 SCAGLIETTI, 1967

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN

\$ 2'095'000

MCLAREN P1, 2015

RM Sotheby's Dare-to-Dream Collection,
Toronto/CAN



Southern GT40 für 86'250 Pfund **McQueen-Gemälde** für 896 Pfund
Force India-Ferrari für 80'500 Pfund

putten: Bonhams hatte 52 Fahrzeuge und acht Motorräder eingeparkt. Von den Bikes gefiel uns eine top gepflegte Kawasaki Z1 von 1976 mit 74'340 Kilometern auf der Uhr. Der Hammer fiel bei CHF 11'500.

Unter den Automobilen stach uns eine Schweizer Ikone ins Auge: Ein Monteverdi Safari, Baujahr 1978, Chassis N° A4679. Der von Fissore karossierte Geländekombi strahlte in blendendem Silber mit schwarzem Interieur, war bis 2021 im Erstbesitz und weniger als 20'000 km gefahren. Dennoch konnte sich kein Bieter für die auf CHF 90'000 bis 110'000 taxierte Rarität begeistern. Das Gegenteil war der Fall bei einem von zwei in «Mauvine Metallic» (vulgo: Lila) lackierten McLaren P1, anno 2015 als 99stes Exemplar von insgesamt 375 produziert: Mit knapp 14'000 km rollte er für CHF 966'000 von dannen.

Monaco Car Auctions brachte für die «L'Astarossa»-Auktion etliche Preziosen von Maranello mit, aus denen wir einen Frontflügel des Lauda'schen 312T von 1975 – offenbar den ersten verstellbaren in der Ferrari-F1-Historie – für die Redaktionswand herausgepickt hätten (€ 11'000).

Aus dem Fahrzeugangebot wäre uns die Wahl schwergefallen: Nehmen wir den bianco-weissen 1964er 330 GT 2+2 Serie 1 mit nur 50'964 km auf dem Chassis und gerade mal 32 km auf dem frisch revidierten V12, dessen Taxpreis bei maximal € 310'000 lag (nicht verkauft)? Oder doch den eleganten in Blu Scuro lackierten 400i Automatic von 1982 als eines von 161 gebauten Modellen, das mit gelinden 86'863 km anrollte und sich im Rahmen von € 80'000 bis 100'000 bewegte (nicht verkauft)? Möglicherweise wäre es doch

WEITERE PREIS- UND MODELL-HIGHLIGHTS

RM SOTHEBY'S CLIVEDEN AUKTION

£ 1'242'500, Ferrari 330 GTS Pininfarina von 1967
 £ 1'130'000, Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso by Fantuzzi, 1963
 £ 725'000, Porsche 356 A Carrera 1500 GS Speedster by Reutter, 1956

OLDTIMER GALERIE TOFFEN, CLASSIC WORLD LUZERN

CHF 99'680, Jaguar E-Type V12 Roadster, 1973
 CHF 91'840, Porsche 911 (933) Carrera 4 Cabriolet, 1996

BONHAMS BONMONT

CHF 920'000, McLaren Elva, 2021
 CHF 517'000, Lexus FLA, 2013
 CHF 460'000, Ferrari 250 GTE, 1961 (matching numbers)

ARTCURIAL GARDEN PARTY AUKTION

€ 905'920, Mercedes-Benz 300 SL Roadster, 1958
 € 834'400, Lancia B24S Spider, 1955

BONHAMS GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

£ 1'135'000, Mercedes-Benz 300 SL Coupé, 1955 (rhd, matching numbers)
 £ 608'600, Alfa Romeo 2300 Spider Corto Carrozzeria Touring, 1932
 £ 408'250, Ferrari 488 Pista Piloti Coupé, 2020 (Erstbesitz, 100 Meilen)

der klassisch rote BB 512 geworden, der in seinem Geburtsjahr 1980 lediglich 240 Mal vom Montageband lief (verkauft für € 229'600). Und dazu die rote «Schedoni x Conti»-Kaffeemaschine, ein Einzelstück, für € 5310 weggeschnappt.

Von Monaco aus sind es nur rund 125 km bis nach Saint-Tropez. Hier hatte Artcurial zur «Garden Party»-Versteigerung mit mediterranem Flair in den Golf Club geladen. 98 Autos und eine reichliche Sammlung von Michael-Schumacher-affinen Automobilia

Alfa Romeo TZ für 667'520 Euro



Citroën Mehari für 35'760 Euro





Lotus Renault F1 für 56'024 Euro

standen zur Wahl. Aus letzterer hätten wir uns eine Girard Perregaux-Automatic-Uhr gegönnt, die Ferrari zur Feier der F1-WM 2002 auflegen liess. Das Exemplar N° 752 wurde für € 4986 ersteigert. Als charmante franko-italienische Offerte schien uns ein «Little GTO» verlockend, wie Fans den Alfa Romeo TZ (Turbolare Zagato) gerne bezeichnen. Dieser spezielle von 1965 zierte im September 2009 die Titelseite der französischen Ausgabe von «Classic & Sports Car» und wurde seinerzeit vom rennfahrenden Journalisten Jose Rosinski porträtiert. Die Historie war dem Bieter € 667'520 wert. Mit ein bisschen mehr Platz hätten wir eventuell den Lotus Renault F1 R31 Showcar von 2011 mitgenommen. Für € 56'024 fast ein Schnäppchen im Vergleich zu einem Citroën Mehari 4x4 von 1980 im Originalzustand mit nur 27'000 km auf dem Tacho. Der war für € 35'760 zu haben, allerdings fahrbereit und mit praktischer Ladefläche für Freizeitequipment.

Zurück auf die Insel und zu Bonhams beim Goodwood Festival of Speed mit einem verlockenden Mix aus 177 Racing-Devotionalien sowie Sport- und Rennwagen. Aus letzteren stachen uns zwei ikonisch lackierte Racer ins Auge: ein in den klassischen Gulf-Farben prangender Southern GT 40 von 2008. Das innert vier Jahren aufwändig nach Originalvorbild aufgebaute Exemplar mit 5,4-Liter Weslake V8 ist als zehnfacher Klassensieger eine Goodwood-Legende und war dem Käufer doch £ 86'250 wert.

Der 2008er Force India-Ferrari VJM01 «Art Car», seinerzeit farblich gestaltet vom britischen Kunstmaler Dexter Brown und gefahren von Giancarlo Fisichella. Das mit Autogrammen geadelte Einzelstück wurde für £ 80'500 ersteigert. Apropos Kunst: Ein Gemälde mit Steve McQueen als «Bullit» (Acryl auf Leinwand) ging für £ 896 über den Auktionstisch, ein ähnliches Motiv blieb unverkauft – und wir prüfen noch mal unsere Portokasse.

Ferrari 400i für 80'000 Euro, nicht verkauft



AUKTIONS-KALENDER

AUGUST BIS OKTOBER 2024

AUGUST

- 15.–16. 08. Monterey Jet Center
Monterey/USA | www.broadarrowauctions.com
- 15.–17. 08. Monterey Auctions
Monterey/USA | www.mecum.com
- 15.–17. 08. Monterey Auctions
Monterey/USA | www.rmsothebys.com
- 16. 08. The Quail Auction
Carmel/USA | www.bonhams.com
- 16.–17. 08. Pebble Beach Auctions
Pebble Beach/USA | www.goodingco.com
- 23.–24. 08. The Classic Sale at Silverstone
Silverstone/GB | www.iconicauctioneers.com
- 24. 08. Emil Frey Classic Auctions
Safenwil/CH | www.classicauctions.ch
- 29.–30. 08. Auburn Auction
Auburn/USA | www.worldwideaucitoneers.com
- 30. 08. London Auction
London/GB | www.goodingco.com

SEPTEMBER

- 04. – 07. 09. Dallas Auction
Dallas/USA | www.mecum.com
- 07. 09. Collector's Motor Cars & Automobilia
Goodwood/GB | www.bonhams.com
- 28. 09. Classic Car Sale
Stoneleigh/GB | www.classiccarauctions.co.uk

OKTOBER

- 04. 10. Audrain Concours Auction
Newport/USA | www.bonhams.com
- 05. 10. Autoworld Auction & Motion
Neuilly/F | www.aguttes.com
- 06. 10. Zoute-Sale
Knokke-Heist/B | www.bonhams.com
- 09. 10. Classic Motorcars Auction
Duxford/GB | www.handh.co.uk
- 09.–10. 10. Auction AACA National Fall Meet
Hershey/USA | www.rmsothebys.com
- 10.–13. 10. Scottsdale Fall Auction
Scottsdale/USA | www.barrett-jackson.com
- 12. 10. Auktion klassische Automobile & Motorräder
Toffen/CH | www.oldtimergalerie.ch

LAUFENDE ONLINE-AUKTIONEN

- | | |
|--|--|
| angliacarauctions.co.uk | mynextclassic.net |
| broadarrowgroup.com | silverstonedigitalauctions.com |
| de.getyourclassic.com | mycarmunity.com |
| bidaclassic.com | rmsothebys.com |
| collectingcars.com | www.sothebysmotorsport.com |
| kickdown.com | themarket.co.uk |
| catawiki.com/de | sbxcars.com |

In jedem dieser Schweizer Inserate finden Sie eine Internet-adresse, die zum Fahrzeug auf www.classic-trader.com führt.

Dort finden Sie **weitere Informationen und Bilder** zum gewünschten Fahrzeug und können **per Mail Kontakt zum Verkäufer** aufnehmen.



ALFA ROMEO 6C 2500 SUPER SPORT (1949)

Coupé | 110 PS | KM: 25'292
CH - Féchy
🌐 classic-trader.com/ct388411
Preis: a. A.



ALFA ROMEO 2.0 SPIDER (1992)

Cabriolet | 120 PS | KM: 77'777
CH - Baar
🌐 classic-trader.com/ct378126
Preis: 22'425 CHF



ALFA ROMEO 2.0 SPIDER (1991)

Cabriolet | 118 PS | KM: 90'600
CH - Baar
🌐 classic-trader.com/ct352438
Preis: 24'793 CHF



ALVIS TD 21 (1963)

Coupé | 115 PS | KM: 8233
CH - Féchy
🌐 classic-trader.com/ct388421
Preis: 150'400 CHF



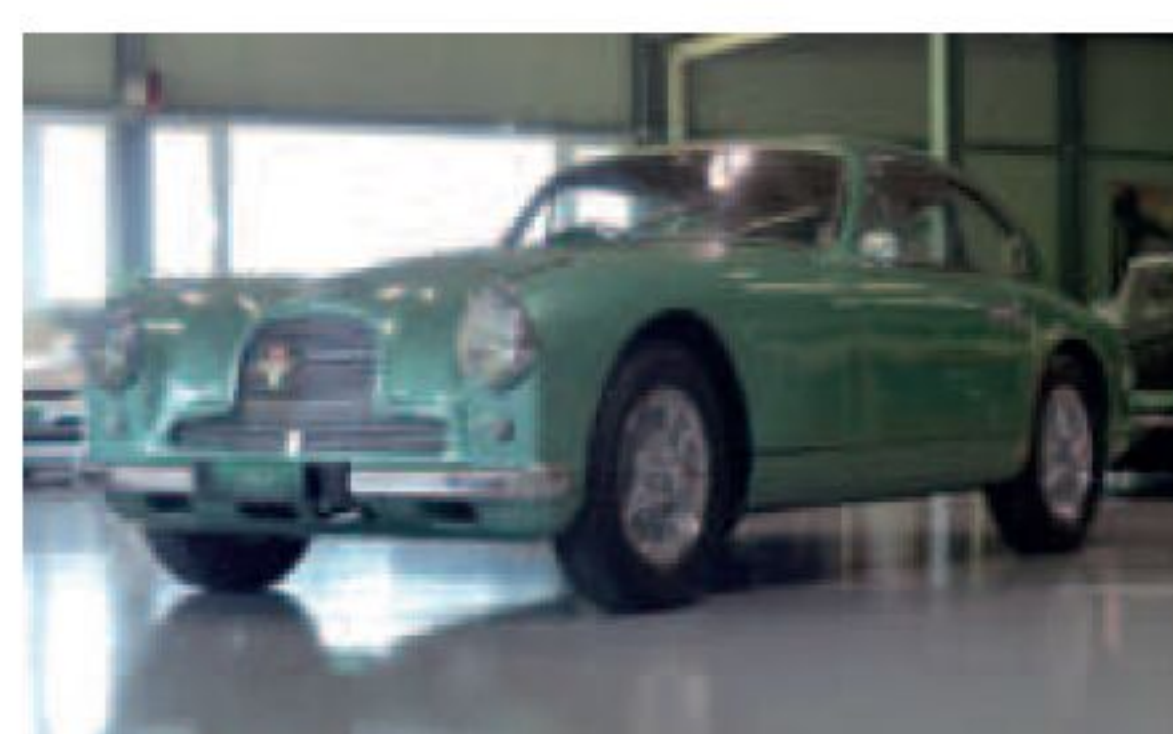
ASTON MARTIN DB 7 VANTAGE VOLANTE (2001)

Cabriolet | 416 PS | KM: 51'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct383004
Preis: 56'395 CHF



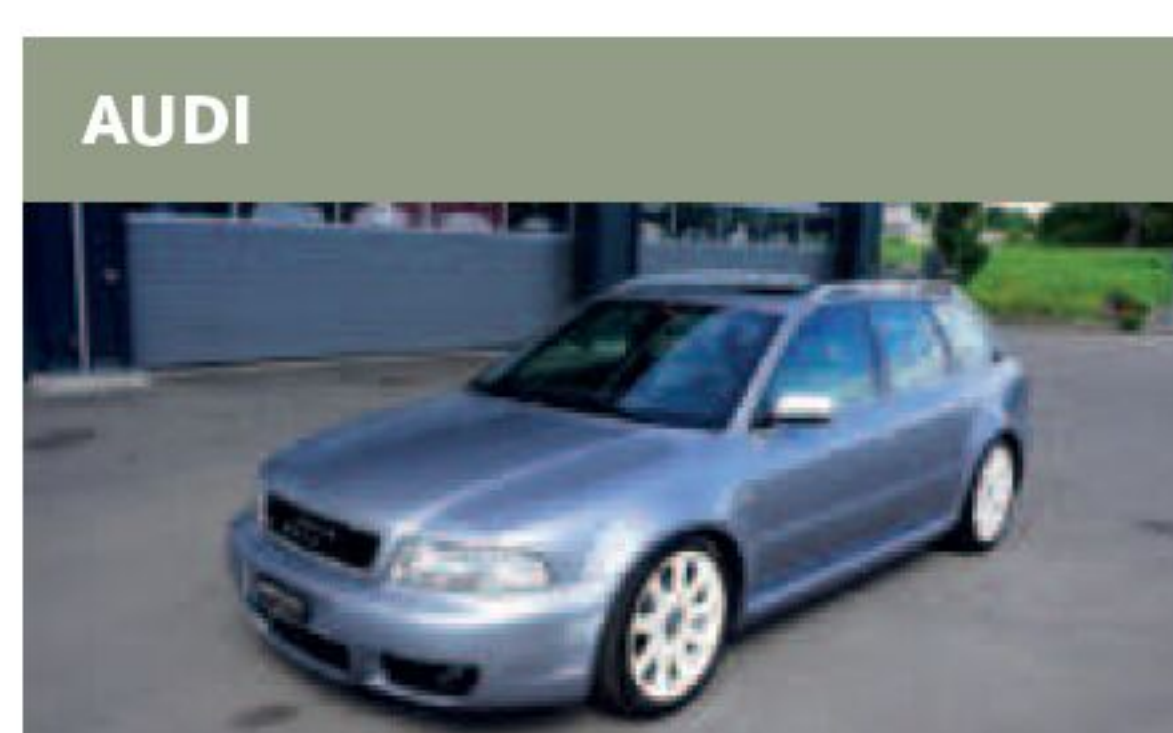
ASTON MARTIN V8 (1978)

Coupé | 300 PS | KM: 66'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct358923
Preis: 165'007 CHF



ASTON MARTIN DB 2/4 MK I (1954)

Coupé | 123 PS | KM: 10'155
CH - St. Margrethen
🌐 classic-trader.com/ct349262
Preis: a. A.



AUDI RS4 AVANT (2001)

Kombi | 440 PS | KM: 224'000
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct390849
Preis: 37'264 CHF



AUDI 80 QUATTRO (1984)

Limousine | 136 PS | KM: 233'000
CH - Heiligkreuz
🌐 classic-trader.com/ct345545
Preis: 26'206 CHF



BMW TOURING 2000 TII (1972)

Limousine | 130 PS | KM: 108'000
CH - Genève
🌐 classic-trader.com/ct378525
Preis: 40'748 CHF



BMW Z8 (2003)

Cabriolet | 400 PS | KM: 7100
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct389498
Preis: 245'480 CHF



BMW 319 (1935)

Cabriolet | 45 PS | KM: 66'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct378446
Preis: 81'823 CHF



BMW 525i (1991)

Limousine | 192 PS | KM: 92'000
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct362913
Preis: 17'268 CHF



BMW 325i (1990)

Cabriolet | 170 PS | KM: 135'000
CH - Heiligkreuz
🌐 classic-trader.com/ct283940
Preis: 20'989 CHF



BUICK SKYLARK CONVERTIBLE (1965)

Cabriolet | 210 PS | KM: 65'000
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct382808
Preis: 40'769 CHF



CHEVROLET CAMARO Z28 (1978)

Coupé | 188 PS | KM: 81'200
CH - Schlieren
🌐 classic-trader.com/ct368985
Preis: 27'071 CHF



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY (1972)
Cabriolet | 203 PS | KM: 91'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct380127
Preis: 51'359 CHF



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY (1973)
Coupé | 250 PS | KM: 34'971
CH - Grosswangen
classic-trader.com/ct379659
Preis: 29'632 CHF



CHEVROLET CAMARO LT (1974)
Coupé | 280 PS | KM: 36'360
CH - Grosswangen
classic-trader.com/ct362908
Preis: 37'120 CHF



CHEVROLET CORVETTE STING RAY (1965)
Coupé | 350 PS | KM: 74'000
CH - Grosswangen
classic-trader.com/ct362929
Preis: 121'965 CHF



CHEVROLET CAMARO SS (1969)
Coupé | 295 PS | KM: 22'300
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct354609
Preis: 73'225 CHF



CITROËN DS 19 (1956)
Limousine | 75 PS | KM: 92'968
CH - Féchy
classic-trader.com/ct388413
Preis: 50'000 CHF



CITROËN DS 23 PALLAS IE (1972)
Limousine | 130 PS | KM: 111'000
CH - Wollerau
classic-trader.com/ct348478
Preis: 49'015 CHF



CITROËN ID 19 (1964)
Limousine | 70 PS | KM: 98'100
CH - St. Margrethen
classic-trader.com/ct349275
Preis: 72'071 CHF



DATSUN FAIRLADY 1600 (1967)
Cabriolet | 90 PS | KM: k. A.
CH - Genève
classic-trader.com/ct378528
Preis: 30'536 CHF



DODGE CHALLENGER SRT HELLCAT REDEYE (2020)
Coupé | 717 PS | KM: 16'500
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct348970
Preis: 100'836 CHF



FERRARI 328 GTS (1987)
Cabriolet | 255 PS | KM: 42'000
CH - Genève
classic-trader.com/ct378745
Preis: 112'235 CHF



FERRARI 412 (1986)
Coupé | 340 PS | KM: 81'000
CH - Genève
classic-trader.com/ct382853
Preis: a. A.



FERRARI 400i (1981)
Coupé | 310 PS | KM: 73'000
CH - Schlieren
classic-trader.com/ct384464
Preis: 60'000 CHF



FERRARI 612 SCAGLIETTI (2007)
Coupé | 540 PS | KM: 18'000
CH - Lugano
classic-trader.com/ct375109
Preis: 123'573 CHF



FERRARI 308 GTBI (1981)
Coupé | 205 PS | KM: 67'565
CH - Grosswangen
classic-trader.com/ct372988
Preis: 89'380 CHF



FIAT 1100-103 TV PININFARINA (1954)
Coupé | 50 PS | KM: k. A.
CH - Genève
classic-trader.com/ct378521
Preis: a. A.



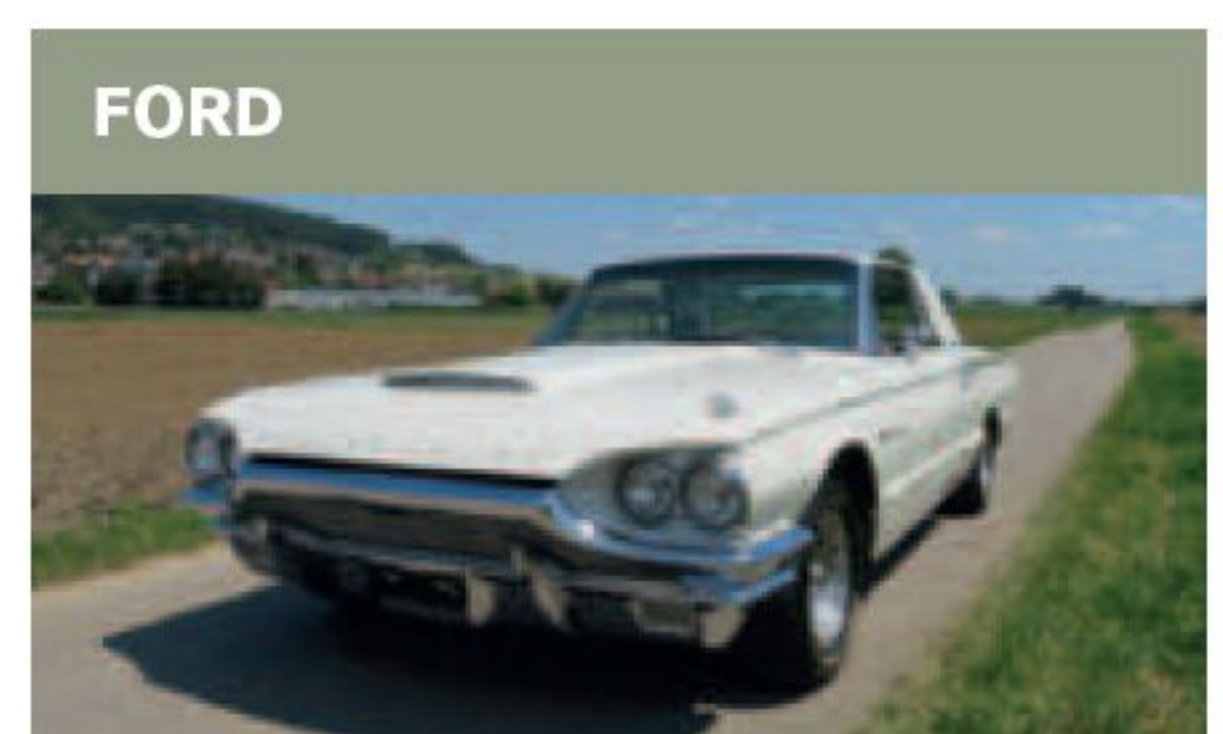
FIAT RITMO 125 TC ABARTH (1986)
Limousine | 125 PS | KM: 175'000
CH - Schlieren
classic-trader.com/ct384127
Preis: 20'043 CHF



FIAT 1500 S (1960)
Cabriolet | 90 PS | KM: 48'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct379013
Preis: 37'548 CHF



FIAT DINO SPIDER (1968)
Cabriolet | 160 PS | KM: 71'664
CH - St. Margrethen
classic-trader.com/ct375762
Preis: 151'058 CHF



FORD THUNDERBIRD (1964)
Coupé | 300 PS | KM: 98'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct367035
Preis: 16'573 CHF



FORD SHELBY GT 500 (1967)
Coupé | 355 PS | mls: 73'500
CH - Spreitenbach
classic-trader.com/ct351285
Preis: 240'486 CHF



FORD THUNDERBIRD (1956)
Cabriolet | 228 PS | KM: 71'000
CH - Grosswangen
classic-trader.com/ct379619
Preis: 70'337 CHF



FORD TORINO GT SPORTSROOF 429 COBRA JET (1970)
Coupé | 370 PS | KM: 65'000
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct298799
Preis: 76'344 CHF



FORD THUNDERBIRD (1956)
Cabriolet | 228 PS | KM: 80'000
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct297517
Preis: 82'601 CHF



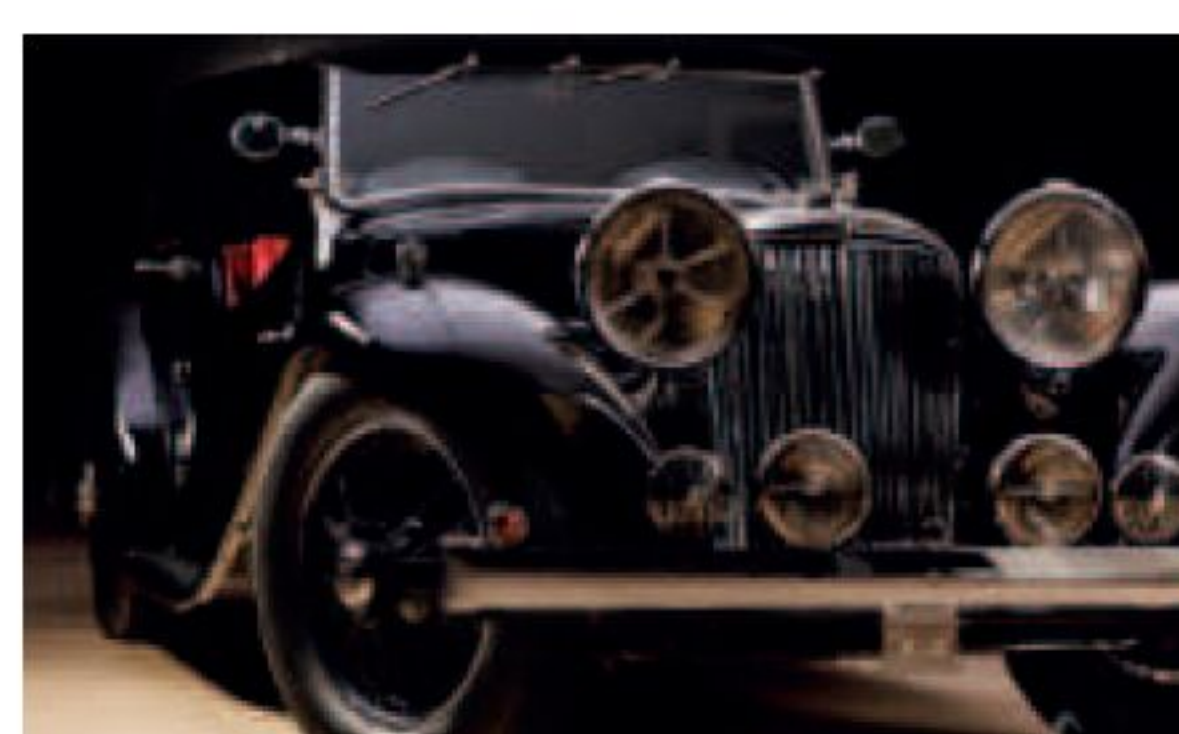
HOTCHKISS 680 GRABER (1936)
Cabriolet | 72 PS | KM: 9732
CH - Féchy
classic-trader.com/ct388415
Preis: a. A.



JAGUAR MK II 3.4 (1965)
Limousine | 210 PS | KM: 92'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct374366
Preis: 37'381 CHF



JAGUAR MK II 3.8 (1961)
Limousine | 205 PS | KM: 27'600
CH - Schindellegi
classic-trader.com/ct371861
Preis: 43'819 CHF



JAGUAR SS 1 (1936)
Cabriolet | 102 PS | KM: 4600
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct310143
Preis: 253'283 CHF



JAGUAR SS 100 3,5 LITER (1937)
Cabriolet | 125 PS | KM: 86'600
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct246731
Preis: 458'669 CHF



LAGONDA 4,5 LITER LG 45 (1937)
Cabriolet | 120 PS | mls: 92'000
CH - Münchenstein
classic-trader.com/ct385766
Preis: 251'915 CHF



LANCIA FULVIA SPORT 1.6 (ZAGATO) (1972)
Coupé | 115 PS | KM: k. A.
CH - Baar
classic-trader.com/ct336498
Preis: 64'686 CHF



LAND ROVER RANGE ROVER CLASSIC VOGUE (1986)
Geländewagen | 125 PS | KM: 192'000
CH - Schlieren
classic-trader.com/ct380481
Preis: 32'391 CHF



LINCOLN ZEPHYR (1947)
Coupé | 153 PS | KM: 102'000
CH - Grosswangen
classic-trader.com/ct362915
Preis: 62'618 CHF



MERCEDES-BENZ 300 SL (1988)
Cabriolet | 180 PS | KM: 102'300
CH - Rüschlikon
classic-trader.com/ct383397
Preis: 57'700 CHF



MERCEDES-BENZ 300 SL (1986)
Cabriolet | 188 PS | KM: 86'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct367427
Preis: 45'846 CHF



MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET (1957)
Cabriolet | 100 PS | KM: 105'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct349927
Preis: 144'337 CHF



MERCEDES-BENZ 300 CE-24 (1993)
Cabriolet | 220 PS | KM: 175'000
CH - Oberweningen
classic-trader.com/ct380179
Preis: 23'024 CHF



MERCEDES-BENZ 190 E 2.6 (1990)
Limousine | 160 PS | KM: 159'900
CH - Schaffhausen
classic-trader.com/ct376077
Preis: 12'900 CHF



MERCEDES-BENZ 300 SE (1965)
Cabriolet | 170 PS | KM: 46'786
CH - St. Margrethen
classic-trader.com/ct385315
Preis: 237'254 CHF



MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5 (1971)
Limousine | 200 PS | KM: 198'000
CH - Heiligkreuz
classic-trader.com/ct306990
Preis: 25'091 CHF



ENERGY PARK

EVENTLOCATION, OLDTIMER- & TANKSÄULENMUSEUM

«Einzigartige Momente»

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

www.energypark.ch

EVENTS & SEMINARE BIS 500 PERSONEN | 600 TANKSÄULEN | 50 OLDTIMER & JUKEBOXSAMMLUNG | EIGENES CATERING



Wir gehören zu den offiziell
besten Erlebnislocations
der Schweiz!

8.7 Punkte

MG**MG MIDGET (1966)**

Cabriolet | 59 PS | KM: 51'000
CH - Genève
🌐 classic-trader.com/ct385769
Preis: 23'076 CHF

**MG MGB (1976)**

Cabriolet | 96 PS | KM: 17'000
CH - Schlieren
🌐 classic-trader.com/ct387591
Preis: 16'414 CHF

**MG MGA 1600 (1962)**

Cabriolet | 86 PS | KM: 42'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct387555
Preis: 38'712 CHF

**MG TD (1952)**

Cabriolet | 54 PS | KM: 100'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct382990
Preis: 28'281 CHF

OLDSMOBILE**OLDSMOBILE 442 (1969)**

Coupé | 330 PS | KM: 10'000
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct362957
Preis: 95'173 CHF

PLYMOUTH**PLYMOUTH BARRACUDA CUD (1973)**

Coupé | 245 PS | KM: 1000
CH - Pfeffikon
🌐 classic-trader.com/ct385935
Preis: 69'500 CHF

PONTIAC**PONTIAC GTO (1967)**

Cabriolet | 335 PS | mls: 86'898
CH - Féchy
🌐 classic-trader.com/ct388417
Preis: 80'905 CHF

**PONTIAC GTO (1969)**

Coupé | 400 PS | KM: 46'500
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct375908
Preis: 50'957 CHF

**PONTIAC FIREBIRD TRANSAM (1976)**

Coupé | 270 PS | KM: 61'000
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct362918
Preis: 41'362 CHF

PORSCHE**PORSCHE 912 (1965)**

Coupé | 90 PS | KM: 43'000
CH - Genève
🌐 classic-trader.com/ct378513
Preis: 76'492 CHF

**PORSCHE 911 CARRERA 2 (1990)**

Cabriolet | 250 PS | KM: 144'000
CH - Genève
🌐 classic-trader.com/ct378113
Preis: 91'810 CHF

**PORSCHE 911 CARRERA 3.2 (1986)**

Cabriolet | 231 PS | KM: 111'000
CH - Wollerau
🌐 classic-trader.com/ct348305
Preis: 95'913 CHF

**PORSCHE 911 2.0 E (1969)**

Coupé | 140 PS | KM: 172'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct385211
Preis: 99'049 CHF

**PORSCHE 928 S4 (1989)**

Coupé | 320 PS | KM: 113'294
CH - St. Margrethen
🌐 classic-trader.com/ct375802
Preis: 44'276 CHF

QVALE**QVALE MANGUSTA (2002)**

Cabriolet | 320 PS | KM: 53'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct388907
Preis: 48'144 CHF

RENAULT**RENAULT R 5 EXCLUSIV (1989)**

Limousine | 94 PS | KM: 73'000
CH - Genève
🌐 classic-trader.com/ct378740
Preis: 13'175 CHF

**ROLLS-ROYCE CORNICHE (1978)**

Coupé | 200 PS | mls: 92'000
CH - Genève
🌐 classic-trader.com/ct380588
Preis: a. A.

**ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW I (1968)**

Limousine | 178 PS | KM: 52'000
CH - Grosswangen
🌐 classic-trader.com/ct362954
Preis: 37'583 CHF

SUNBEAM**SUNBEAM ALPINE MK IV (1965)**

Cabriolet | 82 PS | KM: 47'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct349939
Preis: 24'363 CHF

TVR**TVR S3C (1992)**

Cabriolet | 170 PS | KM: 107'000
CH - Oberweningen
🌐 classic-trader.com/ct358926
Preis: 23'766 CHF


CHEVROLET CORVETTE C3

JG 1968, Frame Off Restauration. Es wurden über 120'000 CHF investiert. Ab MFK 2022. Hubraum 5700 mit neuem Tuningmotor. Ein Traum zum Fahren.

Preis gesenkt auf 59'000 CHF. Informationen unter Martin Jaggi, Tel. 079 330 65 13 oder jaggi-martens@bluewin.ch


TANKSÄULEN ZU VERKAUFEN

Viele Tanksäulen zu verkaufen aus den 1940er- und 1950er-Jahren. USA und europäische Modelle. Preise ab 4500 CHF. Informationen unter Martin Jaggi, Tel. 079 330 65 13 oder jaggi-martens@bluewin.ch


PANHARD PL 17, 1959

Zu verkaufen ab Platz, ältere Restauration. 14'500 CHF Informationen unter Martin Jaggi, Tel. 079 330 65 13 oder jaggi-martens@bluewin.ch


**DKW SCHNELLASTER F 89
MIT TIEFLADEPRITSCH**

JG 1951, einer der Ersten. Ein traumhafter Schnellaster mit original 3000 km auf dem Tacho. Er stand 30 Jahre im Museum und wird als Restaurationsobjekt verkauft. Interieur wie neu, Motor dreht. 21'000 CHF. Informationen unter Martin Jaggi, Tel. 079 330 65 13 oder jaggi-martens@bluewin.ch

VOLKSWAGEN

**VOLKSWAGEN T2B CAMPER
(1978)**

Bus | 58 PS | KM: k. A.

CH - Grosswangen

classic-trader.com/ct370225

Preis: 29'632 CHF


VOLKSWAGEN 1600 (1972)

Limousine | 54 PS | KM: 86'000

CH - Grosswangen

classic-trader.com/ct362958

Preis: 26'467 CHF


**VOLKSWAGEN T3
CARAVELLE 2.1 (1986)**

Bus | 112 PS | KM: 228'600

CH - Grosswangen

classic-trader.com/ct380905

Preis: 23'658 CHF


**VOLKSWAGEN KÄFER 1200
(1965)**

Limousine | 80 PS | KM: 30'000

CH - Gorduno

classic-trader.com/ct384106

Preis: 20'452 CHF

VOLVO

VOLVO 1800 ES (1972)

Kombi | 115 PS | KM: k. A.

CH - Grosswangen

classic-trader.com/ct362911

Preis: 33'746 CHF

Die Macher vom **SPIRIT** Magazin.

Ihr Partner für
Werbung, Grafik
und **Websites**
seit 22 Jahren.

sp(i)rit
für ihre kommunikation



Typ 1 (1956)
Faltdach Ovali
Preis: € 21'500.-
Belgien



Typ 1 (1951)
Brezelkäfer
Preis: CHF 38'900.-
Schweiz



Typ 2 (1978)
T2b Pritsche
Preis: CHF 25'500.-
Schweiz



Typ 2 (1983)
T3
Preis: CHF 5800.-
Schweiz



Typ 1 (1957)
Faltdach Ovali
Preis: € 29'950.-
Niederlande



Typ 1 (1970)
DoBrasil
Preis: € 39'900.-
Brasilien



Typ 2 (1969)
T2a Pritsche
Preis: EUR 19'900.-
Österreich



Typ 2 (1989)
T3 Synchro
Preis: CHF 21'500.-
Schweiz



Typ 1 (1964)
1200 Käfer
Preis: € 11'250.-
Kroatien



Typ 2 (1964)
T1, 11 Fenster
Preis: € 49'999.-
Spanien



Typ 3 (1973)
Langschnauzer
Preis: £ 10'450.-
Grossbritannien



Typ 17 (1983)
Golf, MK I
Preis: € 10'950.-
Niederlande



Typ 1 (1958)
1200 Käfer
Preis: € 12'500.-
Frankreich



Typ 2 (1976)
DoBrasil
Preis: CHF 25'900.-
Brasilien



Typ 3 (1968)
Kurzschnauzer
Preis: € 23'000.-
Grossbritannien



Typ 17 (1986)
Golf MK II - GTI
Preis: € 17'950.-
Niederlande

JETZT FOLGEN UNTER:
INSTAGRAM.COM/BUGBUS
FACEBOOK.COM/BUGBUS



**Täglich neue
Fahrzeuge findest
Du auf www.bUGbUs.net
Der Kleinanzeigenmarkt rund um
klassische Volkswagen und Porsche
— kostenlos und europaweit**



EIN SCHNELLES LEBEN

Pilot, Abenteurer, Motorrad- und ein talentierter Autorennfahrer: Benoît Musy liebte das Tempo und das Risiko. Nach nur drei Jahren verunfallte er bei einem Rennen tödlich. Und wurde zum Idol eines anderen Schweizer Rennfahrers – Jo Siffert.

Text Hans Trembl | **Fotos** Edouard Musy



Schweizer Kopf

Das Helmdesign inspirierte Jo Siffert.

Benoît Musy stammt aus einer illustren Familie, deren Geschichte bis in das 14. Jahrhundert zurückreicht. Ein Vorfahr, André Musy, zeichnete sich in der Schlacht von Murten 1476 aus, und Musys Vater Jean-Marie, der während der unruhigen Zeit zwischen den Weltkriegen von 1919 bis 1934 als Vertreter des Kantons Fribourg und Mitglied der Katholisch-Konservativen Partei im Bundesrat agierte, bekleidete von 1925 bis 1930 das Amt des Bundespräsidenten. Sein Bruder Pierre erwarb im Militär den Offiziersrang, feierte Erfolge als Renn- und Springreiter und gewann als Mitglied des Schweizer Viererbobs die Goldmedaille bei der Winterolympiade 1936 in Garmisch-Partenkirchen. Vor diesem Hintergrund scheint Benoît gar keine andere Wahl gehabt zu haben, als ein ungewöhnliches Leben zu führen.

Italienische Marke

Auf Maserati war Musy erfolgreich – bis zum tödlichen Ende.

Am 13. Dezember 1917 kam Benoît Nicolas Musy in Bern zur Welt. Nach einer Ausbildung zum Agraringenieur arbeitete er für verschiedene Lebensmittelfirmen. Während des Krieges kam er als Leutnant zur Luftwaffe und flog über 1700 Einsätze auf dem Morane-Kampfflugzeug zum Schutz der Schweizer Grenze. 1947 war er einer der Ersten, die eine Lizenz als Militärfallschirmspringer erwarben. Und er riskierte Hemd und Kragen bei riskanten Rettungsaktionen gegen Kriegsende, in die ihn sein Vater hineinzog. Denn Jean-Marie Musy hatte aufgrund seiner konservativen, um nicht zu sagen rechtsradikalen Einstellung schon früh Kontakte zu hohen Vertretern der NSDAP in Deutschland aufgenommen. Nach seinem Rücktritt als Bundesrat geriet er deswegen zunehmend ins politische Abseits.

Gegen Ende des Krieges schien er jedoch realisiert zu haben, mit wem er sich da eingelassen hatte. So begann er seine Beziehungen zu Nazigrössen bis hin zu SS-Führer Heinrich Himmler gezielt einzusetzen, um zuerst einzelnen Juden

und später einem ganzen Zug mit 1200 Häftlingen des Konzentrationslagers Theresienstadt die Übersiedlung in die Schweiz zu ermöglichen. Geholfen hat ihm dabei Benoît, der ihn durch Deutschland zu den Verhandlungen chauffierte – ein gefährliches Unterfangen angesichts der Bombardierungen und gefährlichen Tieffliegern, und keines, für welches das Vater-Sohn-Gespann Applaus erntete.

Nach dem Krieg wandte sich Benoît dem Motorsport zu. Ab 1947 setzte er Motorräder von Moto Guzzi der Klassen 250 und 500 ccm erfolgreich in der Schweizer Meisterschaft ein. Sechsmal wurde er Schweizer Meister und nahm ab 1949 an den Grand Prix der Schweiz teil – mit einem 4. Rang als bestem Ergebnis. Mit seiner kleinen Statur und unerschrockenen Art war er gewiss für den Sport geeignet, doch realisierte er bald, dass er gegen Piloten mit stetig weiterentwickelten Werksmaschinen keine Chance hatte. Eine neue Herausforderung musste her, er stieg auf vier Räder um. Mit knapp 37 Jahren erwarb er 1954 einen Maserati A6GCS des





Berner Pilot

Sechsmal wurde Musy Schweizer Meister – auf Moto Guzzi.

Vorjahres vom Werk, was bei seinen Zeitgenossen Kopfschütteln ausgelöst haben soll. Musy verlor keine Zeit mit lokalen Veranstaltungen, sondern begab sich gleich auf die grosse Bühne. Die ersten Einsätze bei internationalen Rennen brachten keine Erfolge, weil das Auto oft nicht durchhielt. Doch mit Unterstützung des Werksteams konnte er neuere Modelle wie den 150, den 200S und den 200Si pilotieren und beweisen, dass er nicht nur Mut besass, sondern auch Talent und Besonnenheit. 1954 siegte er in Spa und Montlhéry und wurde Zweiter sowohl in Zandvoort als auch in Bremgarten bei Bern.

Im Folgejahr fuhr er mit einem Maserati 300S schon in der Weltelite. Er siegte in Chimay, Karlskoga sowie Messina, gewann im Oulton Park die British Empire Trophy und schlug dabei den späteren F1-Weltmeister Mike Hawthorn auf Lotus sowie die Jaguar D-Type der Ecurie Ecosse. Er war in Schweden, Porto, Agadir, Silverstone, Rouen, Bari, Casablanca und Les Sables d'Olonne am Start. In Chimay gewann er 1956 erneut vor dem Lokalmatador Johnny Claes und Le-Mans-Sieger Duncan Hamilton, worauf ihn Maserati als Werksfahrer für den Grossen Preis von Venezuela meldete. Davor, am 7. Oktober 1956, ging er noch mit seinem 200S in Montlhéry bei Paris an den Start. Es sollte ein schwarzer Tag werden. Musy fiel aus der ersten Startreihe hinter den Brasilianer da Silva Ramos auf Gordini zurück, holte aber bei nasser Fahrbahn mit der schnellsten Runde bald auf. In der achten Runde verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug, fuhr mit 240 km/h über den Rand der Steilkurve und fiel 18 Meter in die Tiefe. Er hatte keine Chance. Wie sich später herausstellte, war der Steuermechanismus gebrochen.

Trotz seiner kurzen Karriere von nur drei Jahren, galt Musy als einer der besten Schweizer Rennfahrer seiner Zeit. Dass er nicht in Vergessenheit geriet, dafür sorgte vor allem ein Landsmann aus Fribourg, der genauso talentiert, genauso mutig war und genauso Opfer des Rennsports werden sollte: Joseph Siffert. Er war ein früher Bewunderer von Musy und kopierte von ihm das Design des Helms mit den weissen Streifen und dem weissen Schweizerkreuz auf rotem Grund. Eine Ikone.

spirit

**CLASSIC – & SPORTSCARS
MOTORBIKES, LIFESTYLE**



**Spirit of
Passion**



**DAS DRIVESTYLE-
MAGAZIN FÜR
KENNER UND GENIESSER**

- + QR-Code scannen,
Jahres-ABO Print- & Digital auswählen
- + Direkt portofrei zu Ihnen nach Hause
- + Gültig ab der nächsten Ausgabe
- + Jederzeit kündbar

6 Ausgaben

72.- CHF



SCAN ME

Mond- süchtig



Auch wenn die Speedmaster im Schaufenster nicht selbst auf dem Mond gewesen ist, hey, das Modell war es aber, und sollte damit allen Anforderungen auf der Erde gewachsen sein. Und wer den Mond anschaut, denkt an sie ...

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Omega SA.

«Moonwatch», was für ein Renommee! Auch wenn die Uhr im Schaufenster nicht selbst auf dem Mond gewesen ist, hey, das Modell war es aber, und sollte damit allen menschlichen Anforderungen auf der Erde gewachsen sein. Toll, eine Uhr, die auf dem Mond funktioniert.

Offiziell heisst die Uhr «Omega Speedmaster Professional», und sie war die erste, die Piloten mit ins All und bis auf den Mond nahmen. Dass es danach noch andere Modelle gab, ist Pech – für die anderen, denn den Titel als Monduhr gibt die «Speedmaster» natürlich nie mehr her. Und es war ein fairer Wettbewerb, als die NASA, die amerikanische Raumfahrtbehörde, nach einer Arbeitsuhr fürs Weltall suchte.

Zum Jahresende 1964 verschickte die NASA die geforderten Spezifikationen: Die Uhr musste möglichst genau sein, dem Druck in 50 Metern Wassertiefe standhalten, stossfest, wasserdicht und antimagnetisch sein. Ausserdem war





Von Mondauf- bis untergang

Eine Legende aus Stahl.

gute Ablesbarkeit gefordert, selbst bei fast völliger Finsternis, das Glas musste splitterfest sein und die Uhr eine Start-Stopp-Funktion haben. Der Antrieb war beliebig, in jedem Fall musste es eine mechanische Aufzugsmöglichkeit geben.

Version 2024

Mal in Weiss statt in Schwarz.



Und last not least verlangte die NASA, dass die Uhr ein Jahr problemlos funktionieren müsste. Nur vier Uhrenmarken reagierten auf diese Anforderungen: Longines, Hamilton, Rolex und Omega. Alle hatten Erfahrungen mit Extrem-Uhren. Longines hatte Charles Lindbergh bei seinem Atlantikflug ausgestattet und die Wankdorf-Uhr fürs Stadion gebaut, Omega seit 1932 die Olympischen Spiele zeitvermessen und die britischen Streitkräfte im Zweiten Weltkrieg ausgestattet.

Rolex hatte mit der «Explorer» am Arm von Edmund Hillary den Mount Everest bestiegen und Hamilton die US-Armee ausgerüstet. Doch den NASA-Test bestand nur die Omega. Bis heute ist die «Speedmaster» die einzige qualifizierte Uhr für Aussenbordeinsätze der NASA. In diesem Frühjahr präsentierte Omega eine «Moonwatch» in Weiss, die am Arm von James-Bond-Darsteller Daniel Craig gesichtet wurde. Und Bond ist ja schon lange Omega-Fan.

Übrigens: Omega feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag. Louis-Paul und Cesar Brandt gründeten vor genau 130 Jahren die Uhrenfirma Omega, nachdem sie das revolutionäre 19-Linien-Kaliber «Omega» erfunden hatten. Das «Ω» als der letzte Buchstabe des griechischen Alphabets steht metaphorisch für «Vollendung».



Kaliber 321

Zeitmesser für alle Apollo-11-Astronauten.



EVENT RÜCKBLICK

Text Ulrich Safferling | Fotos SCW, U. Safferling, Dream-cars.ch, LMC



Qual der Wahl | Italien oder England?

MESSE AUF ERFOLGSKURS 10. SWISS CLASSIC WORLD IN LUZERN

Der Wettergott meinte es am ersten Tag zwar nicht gut mit den Klassikfreunden auf der Freifläche, dafür trieb er Publikum unters Hallendach. Und das neue Rahmenprogramm sorgte am Ende für einen Besucherrekord auf der grössten Schweizer Klassik-Messe.

Die diesjährige Swiss Classic World (SCW) feierte vom 31. Mai bis 2. Juni ihr zehnjähriges Jubiläum und hat sich ihren festen Platz im Klassik-Jahr erobert. Zumal die Messen in Fribourg, jetzt Genf, und St. Gallen ihren ganz eigenen Charakter haben. In Luzern stehen fast schon traditionsgemäss viele bedeutende und bekannte Garagisten und Händler, die mehr als Dienstleistungen oder Ersatzteile anbieten – hier geht es um rollende Ware, die stante pede bei der nächsten Rallye eingesetzt werden kann. Entsprechend

bunt zeigte sich der Strauss an Angeboten, vom Käfer bis zum Ferrari F40. Und obwohl es nicht alles Schnäppchen waren, gab es doch vor allem bei den Youngtimern interessante Occasionen, und viele Fahrzeuge wurden direkt verkauft.

In diesem Jahr waren vor allem die vielen Aktionen ein Publikumsmagnet: Erstmals gab es eine Oldtimer-Rallye, dazu Ausfahrten für Vorkriegsfahrzeuge und Youngtimer sowie die Verlosung von zwei Klassikern für ein Jahr Nutzungsdauer



Kultobjekte | Monteverdi 375 und Ford GT40.





Benzingespräche | Treffpunkt der Experten.

Stelldichein | Treffpunkt der Sammler.

durch das Verkehrshaus und last not least wieder eine Auktion der Oldtimer-galerie Toffen. Die zehnte Schweizer Old- und Youngtimermesse lockte damit zum Jubiläum mehr als 16'300 Besucherinnen und Besucher nach Luzern, ein Zuwachs von stolzen zehn Prozent im Vergleich zum Vorjahr. «Wir sind überwältigt vom Enthusiasmus und der Leidenschaft und haben ein unvergessliches Wochenende voller spannender Begegnungen erleben dürfen», zieht Messeleiter Bernd Link Bilanz. «Das Engagement und die

Unterstützung von allen Beteiligten machen die Swiss Classic World zu dem, was sie ist – ein einzigartiger Treffpunkt für Liebhaberinnen und Liebhaber klassischer Fahrzeuge.»

Remo Brunschweiler, OK-Verantwortlicher der Rallye, blickt ebenfalls positiv auf die Rallye zurück: «Zur ersten Swiss-Classic-World-Rallye starteten am 1. Juni 2024 auf dem Messeplatz in Luzern bereits 75 Teams. Beim gemeinsamen Nachtessen wurden neben der Gesamtwertung die

Kategorien «Längste Anreise», «Jüngstes Team», «Regularity» und «Damen» ausgezeichnet. Den Gesamtsieg sicherte sich das Team «Hoffmann & Hoffmann» mit einem Mercedes-Benz 280 SL und die Damenwertung ging an das Team «Rudolf & Odenius» mit einem Austin Healey 3000 MkIII. Das OK sammelt nun alle Eindrücke und Feedbacks und plant schon bald die Ausgabe 2025.»

🌐 swissclassicworld.ch

Cowboy-Halle | US-Cars mit grossen Namen.





Steilwand-Impressionen | Ein einmaliges Fahrerlebnis.





Fahrerlager | Schnuppern am Blech.

WEHE, WENN SIE LOSGELASSEN ...

Bei der 21. Indianapolis in Oerlikon liessen es die Fahrerinnen und Fahrer der Rennwagen und Rennmotorräder richtig krachen. Die «Demofahrten» mit röhrenden Motoren in den Steilkurven sorgten wieder für echte Rennatmosphäre.

«So voll war es noch nie» hiess es unisono bei der diesjährigen «Indianapolis» auf der offenen Radrennbahn in Oerlikon. Bei bestem Wetter trafen sich 65 Renn- und Sportwagen, Motorräder, Gespanne, Monoposti und Indy Cars zur ganz grossen Show. Und obwohl es sich offiziell nur um Demofahrten handelt, obwohl keine Zeiten gemessen werden und obwohl keine Rundenrekorde geknackt werden müssen – die Atmosphäre ist so authentisch, als würde man wirklich in Indianapolis bei einem Rennen stehen. Einem historischen selbstverständlich: Der älteste Renner war ein 1924er BMP 8C von Edy Schorno aus Küsnacht.

Gefahren wurden drei Läufe mit jeweils neun Starterfeldern. Zum Auftakt liessen es die Vorkriegsmodelle noch behutsam angehen, bevor die Motorräder die Steilkurven stürmten. Und das taten sie wirklich mit viel Elan. Jo Kaufmann fegte mit seiner Moto Guzzi Condor von 1939 meist auf der obersten Spur entlang, man munkelt, er habe doppelt so viele Runden wie die anderen geschafft.

Obwohl viele Altmeister am Start waren, gab es doch noch Debüts wie bei Kuno Schär aus Solothurn, dem Historic Racing

quasi auf der Stirn steht. Zum ersten Mal pilotierte er ein Auto in Oerlikon, und er hat nichts Geringeres dabei als einen Fiat Abarth 2000 SP, das Siegerauto der Berg-Europameisterschaft von 1970. Das konnte genauso studiert werden wie alle anderen Raritäten, denn im Fahrerlager war man auf Du und Du. Die eine Hälfte kannte sich bereits, die andere lernte sich kennen,

auch das macht Indianapolis in Oerlikon aus. War noch was? Ach ja, immer diese Radfahrer – zwischen den Läufen fuhren die Hausherren und -damen auf ihren Rennvelos. Und ein Steher-Wettbewerb ist mittlerweile eine Rarität. Merci, dass die Motorsportfreunde zwischendurch wieder mal auf die Rennbahn durften.

rennbahn-oerlikon.ch





Alfa | Spiel zum Ersten ...

ADRENALIN FÜR GROSS UND KLEIN

Auf der höchstgelegenen Rundstrecke Europas bekamen Zuschauer wieder glänzende Augen, als automobile Raritäten Gas geben durften – die 11. Lenzerheide Motor Classics bleibt ein Highlight im Klassik-Jahr.

Respekt | Vorkriegskräfte waren gefragt.



Nur noch ein leichter Geruch von Gummi, Motorenöl und synthetischem Benzin hing in der Luft, als am Montag nach der 11. Lenzerheide Motor Classics wieder der Alltag auf der Strasse einkehrte. Und der Aufräumdienst die letzten Gummireste von der Fahrbahn kratzte – ein Beleg dafür, dass es wieder richtig Spass gemacht hatte, dabei zu sein. Selbst Petrus spielte bis Sonntagnachmittag mit, nur die beiden letzten Rennläufe vielen einem Gewitter zum Opfer und mussten von Rennleiter Hans Orsatti abgebrochen werden. Doch da war der Erfolg bereits in trockenen Tüchern – knapp 12'000 Zuschauende waren auf die Lenzerheide gepilgert, um in neun Rennfeldern Zeitzeugen aus fast 100 Jahren Renngeschichte in Action zu sehen. Und wer den automobilen Raritäten ganz nah sein wollte, der konnte im frei zugänglichen Fahrerlager mit den Piloten über Mensch und Maschine fachsimpeln.

Denn bei den Autos und Motorrädern fanden sich unzählige Raritäten, die hier leider keinen Platz finden. SPIRIT-Partner DREAMCARS.CH hat alle digital verewigt und stellt sie auf der Webseite vor. Herausgehoben sei nur der XK 120 von Jaguar-Sammler Christian Jenny, mit dem Albert «Bätsch» Scherrer 1951 das Rennen Tiefencastel-Lenzerheide in der prestigeträchtigen Klasse über 3000 ccm gewann. Christian Jenny bekam für den Erhalt und die Präsentation dieses legendären Fahrzeugs aus der Lenzerheide-Historie den



Gordini | ... und Spass zum Zweiten!

«LMC Special Recognition Award 2024». Positiv wurde von vielen die zahlreichen Foodstände im erweiterten Paddock empfunden, die für das leibliche Wohl sorgten. Und während der Nachwuchs an einer Vintage Carrera-Rennbahn aus den 1970er-Jahren sein fahrerisches Können unter Beweis stellen konnte, buchten die Grossen eine Fahrt im Renntaxi, bei der sie mit einem Profi am Steuer über die Rennstrecke driften und Rennatmosphäre erleben konnten – Adrenalin pur! Nach den LMC ist vor den LMC: Die 12. Lenzerheide Motor Classics findet vom 13. bis 15. Juni 2025 statt.

[lenzerheidemotorclassicst.ch](https://www.lenzerheidemotorclassicst.ch)





Rennatmosphäre | Für Fahrer und Zuschauer ein Hochgenuss.



EVENT VORSCHAU

SPiRiT PARTNER WWW.DREAM-CARS.CH

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Veranstalter, U. Safferling



Bulli-Parkplatz | Es darf campiert werden!

BULLI-PARADE IN DEN BERGEN

3. VW BUS TREFFEN, LENK,
9.-11. AUGUST 2024

Es ist bereits das dritte Internationale Treffen des VW Bus Club Schweiz in Lenk nach 2018 und 2022 – im schönsten Talkessel der Schweizer Bergwelt auf mehr als 1000 Metern Höhe, wie die Veranstalter erklären. Dort locken nicht

nur viele Ausflugsmöglichkeiten, sondern es gibt auch eine Bar für Benzingespräche, ein Raclette-Stübli, einen Teilemarkt und eine Tombola. Und es sind Bullis aller Baureihen willkommen, ob uralter T1 oder brandneuer T6, allerdings sind die Plätze beim Kurs- und Sportzentrum Kuspo auf 200 limitiert. Wichtiger Hinweis für alle Teilnehmer: Es hat genug Strom, aber nur wenige Verteilerkästen deshalb ausreichend Kabel-Material mitbringen!

vwbusclub.ch



LET'S ROCK IN AARBURG!

ROUTE 66, AARBURG,
23.-25. AUGUST 2024

Es ist einzigartig, es ist riesig, es ist Party pur: das grösste Klassik- und Rock 'n' Roll-Festival der Schweiz in Aarburg. Erwartet werden an drei Tagen wieder 70'000 Besucher und 3000 Oldtimer – mindestens. Natürlich gibt es reichlich Musik «Open Air» mit Live-Bands, die Roller-girls in ihren Petticoats werden erwartet, es gibt den beliebten PinUp-Contest und einen Vintage Market, Oldstyle Camping und wer sich traut – Live Tattoo! Die ersten 900 Oldtimer pro Tag – bis Baujahr 1979 – bekommen ein kostenloses Festival-

Ticket inklusive Riverside-Konzerte im Wert von 180 Franken. Dafür muss einfach nur eine Platzreservierung für 2.80 Franken gebucht werden, der Eintritt ist für den Fahrer respektive die Fahrerin kostenlos.

route66aarburg.com

Rollergirls | Es darf getanzt werden!



PANDISTI ALLER LÄNDER, TREFFT EUCH!

1. PANDA MEET, SEON, 24. AUGUST 2024

Das ist mutig, aber auch überfällig – ein Treffen aller Panda, der «tollen Kiste», wie das Kult-Auto auch genannt wird. So heisst eigentlich nur der Ur-Panda, aber alle Jahrgänge sind willkommen und das kann eine interessante Paarung werden, wie SPIRIT bereits in Ausgabe 2.2024 gezeigt hat. Treffpunkt ist in der Garage «Team 23 Motorsport» im Gewerbepark Oholten 21 in Seon. Erwartet werden Pandisti, Fiatfreunde, «Gwundrige» und alle anderen, die noch da sind – das spricht für eine offene Stimmung und Team 23 verspricht, dass Salvo vom Foodtruck Pizza Lab die besten Pizzen backen wird, aber nur solange s hett ...

team23motorsport.ch



Weltreisende | Es darf erzählt werden!



Raritäten-Show | Es darf gestaunt werden!



PREZIOSEN IM SCHÖNEN SCHLOSSPARK

20. ASC CLASSIC GALA, SCHWETZINGEN (D),
30. AUGUST – 1. SEPTEMBER 2024

Er ist einer der renommiertesten Concours der Welt: die internationale Classic Gala im Schlosspark von Schwetzingen bei Heidelberg. Dort treffen sich jährlich mehr als 100 der schönsten Oldtimer der Automobilgeschichte. Und es werden besondere Geburtstage gefeiert: In diesem Jahr gehört das 125-jährige Jubiläum von Opel dazu, parallel ist ein Teil des Barockgartens Rolls Royce gewidmet, die vor 120 Jahren die ersten Automobile bauten. Da wirkt der ebenfalls zelebrierte 100. Geburtstag der Marke Chrysler fast jugendlich. Die Schirmherrschaft hat der Allgemeine Schnauferl-Club (ASC), der schon 1900 als Club der Automobil-Erfinder gegründet wurde.

concours-delegance.de



AUGUST

9.-11. August 2024

51. OLDTIMER GRAND PRIX

Nürburgring,
Rheinland-Pfalz (D)
oldtimergrandprix.com

CLASSIC VOLKSWAGEN BY BUGBUS.NET

9.-11. August 2024


**TREFFEN –
VW EN FORGE**
Undervelier (CH)

9.-11. August 2024


TREFFEN – VW BUS
Lenk (CH)

9.-11. August 2024


**TREFFEN:
KÄFERTREFFEN**
Ostelsheim (D)

11. August 2024

OLDER CLASSICS

Kemptthal, Zürich (CH)
www.olderclassics.ch

12.-15./15.-18. August 2024

11. ROTH AUS

SCHWARZWALD CLASSIC

Grafenhausen,
Baden-Württemberg (D)
www.schwarzwald-classic.de

14. August 2024

12. ZÜRICH CLASSIC

CAR AWARD

Zürich (CH)
www.swisscarconcours.ch

15.-18. August 2024

ADAC EIFELRUNDFAHRT

Königswinter,
Rheinland-Pfalz (D)
oldtimerwandern-nordrhein.de

16.-17. August 2024

7. ADAC LANDPARTIE CLASSIC

Seenland Oder-Spree,
randenburg (D)
www.adac-landpartieclassic.de

16.-18. August 2024

8. RØMØ MOTOR FESTIVAL

Insel Rømø (DK)
www.romomotorfestival.dk

CLASSIC VOLKSWAGEN BY BUGBUS.NET

16.-18. August 2024


**LUFTGEKÜHLT
AM SEE**
Ebersdorfer See (A)

SA 07.09.2024 Museum, ohne Anmeldung 10.00 – 17.00 Uhr	11.00 Uhr SPIRIT TALK VORTRAG «DIE SAMMLUNG ENERGY PARK» Martin Jaggi
SA 05.10.2024 Museum, ohne Anmeldung 10.00 – 17.00 Uhr	11.00 Uhr SPIRIT TALK VORTRAG «FASZINATION JAGUAR» Georg Dönni
SA 02.11.2024 Museum, ohne Anmeldung 10.00 – 17.00 Uhr	11.00 Uhr SPIRIT TALK VORTRAG «LOCKHEED MARTIN» Patrick Nyfeler
SO 24.11.2024 Museum, ohne Anmeldung 10.00 – 17.00 Uhr	8.00-13.00 Uhr MARKT SAMMLER & SCHILDERBÖRSE
SA 07.12.2024 Museum, ohne Anmeldung 10.00 – 17.00 Uhr	11.00 Uhr SPIRIT TALK VORTRAG RICHTIGES EINWINTERN VON KLASSISCHEN FAHRZEUGEN Roland Müller

Bleienbach

Immer am letzten Sonntag
im Monat, April – Oktober!

CLASSIC VOLKSWAGEN BY BUGBUS.NET

16.-18. August 2024


**TREFFEN: BULLI-
TREFFEN ZÜRCHER
UNTERLAND**
Rorbas (CH)

16.-18. August 2024


**TREFFEN: VDUB AT
THE PUB**
Wimborne (UK)

16.-18. August 2024


**TREFFEN: LUFT-
GEKÜHLT AM SEE**
Ebersdorfer See (A)

16.-18. August 2024


**TREFFEN: VW BUS
FESTIVAL**
Berlin (D)

16.-18. August 2024


**TREFFEN:
VIVA SKEG VEGAS**
Revesby (UK)

16.-18. August 2024

4. CLASSIC MOTOR WEEKEND

Schlotheim, Thüringen (D)
automobiles-kulturgut.org

17. August 2024

13. SCHLESWIG-
HOLSTEIN-FAHRT

Wulfshagen,
Schleswig-Holstein (D)
www.shac-classics.de

17.-18. August 2024

21. OLDTIMER-TREFF

Langenbruck, Basel (CH)
www.altesblech.ch

18. August 2024

ABGESAGT

ALBIGÜTLI CLASSIC
CARS & BIKES

Zürich (CH)
www.albisguetli.ch

18. August 2024

PEBBLE BEACH

CONCOURS

D'ELEGANCE

Monterey, Kalifornien (USA)
www.pebblebeachconcours.net

18. August 2024

20. OLDTIMERTREFFEN

WIEDLISBACH

Wiedlisbach, Aargau (CH)
oldtimertreffen-wiedlisbach.ch



CLASSIC VOLKSWAGEN BY  BUGBUS.NET

23.–25. August 2024



**TREFFEN – MATESE
VOLKS CAMP**
Campitello Matese (I)

23.–26. August 2024



**TREFFEN – MITT-
SOMMER VW BUS**
Niederbipp (CH)

23.–25. August 2024

GRENNER FEST (SMVC)
Grenchen, Solothurn (CH)
www.grenchnerfest.ch

23.–25. August 2024

**3. DESSAU REVIVAL IM
HUGO-JUNKERS-MUSEUM**
Dessau, Sachsen-Anhalt (D)
hdieter.goerg@gmail.com

23.–25. August 2024

ROUTE 66 OLD CAR FESTIVAL
Aarburg, Aargau (CH)
www.route66aarburg.com

23.–25. August 2024

PASSIONE ENGADINA
St. Moritz, Graubünden (CH)
www.passione-engadina.ch

24. August 2024

1. PANDA MEET
Seon, Aargau (CH)
www.team23motorsport.ch

24. August 2024

10. OLDTIMERTAG
Donauwörth, Bayern (D)
www.donauwoerth.de

24.–25. August 2024

BERGRENNEN OBERHALLAU
Hallau, Schaffhausen (CH)
bergrennen-oberhallau.ch

24.–25. August 2024

7. PISTA & PILOTI
Pferdsfeld, Rheinland-Pfalz (D)
www.pista-piloti.de

24.–25. August 2024

**21. VIENNA
CLASSIC DAYS**
Wien (A)
www.viennaclasicdays.com

24.–25. August 2024

**14. FESTIVAL
SCHÖNE STERNE**
Hattingen,
Nordrhein-Westfalen (D)
www.schoene-sterne.de

25. August 2024

OLDTIMER TREFFPUNKT
Bleienbach, Bern (CH)
www.fluegerli.ch

CLASSIC VOLKSWAGEN BY  BUGBUS.NET

25. August 2024



**TREFFEN:
VW CLASSICS**
Lier (B)

25. August 2024

VOLVO & SAAB CLASSIC SHOW
Buochs, Nidwalden (CH)
www.swissvolvomeeting.ch

25. August 2024

43. BRITISH CAR MEETING
Mollis, Glarus (CH)
www.britishcarmeeing.ch

25. August 2024

35. SUPER CORVETTE SUNDAY
Langenthal, Aargau (CH)
www.scci.ch

29. August – 1. September 2024

20. AROSA CLASSIC CAR
Arosa, Graubünden (CH)
www.arosaclassicar.ch

CLASSIC VOLKSWAGEN BY  BUGBUS.NET

30. August – 1. September 2024



**TREFFEN: VW
AIRCOOLED DU
CHÂTEAU**
Rolle (CH)

30. August – 1. September 2024



**TREFFEN: VW FIELD
OF DREAMS**
Escrick (UK)

30. August – 1. September 2024



**TREFFEN: IONIAN
VOLKSFEST**
Kefalonia (GR)

31. August – 1. September 2024



**TREFFEN: VW
KLASSIKERTREFFEN**
Ferlach (A)

31. August – 1. September 2024



TREFFEN: COX83
Artignosc-sur-
Verdon (F)

31. August – 1. September 2024

**20. CLASSIC GALA
SCHWETZINGEN**
Heidelberg,
Baden-Württemberg (D)
www.concours-delegance.de

EVENTHIGHLIGHTS

SO
11
AUG

11. AUGUST 2024

OLDER CLASSICS

09 – 16 Uhr

Mehr Info:

www.olderclassics.ch

SA
31
AUG

31. AUGUST – 01. SEPTEMBER

TÖFFTRÄFF

Sa. 09 – 02 Uhr / So. 09 – 18 Uhr

Tickets und mehr Info:

www.toefftraeff.ch

FR
06
SEP

06. SEPTEMBER 2024

GOODWOOD BY NIGHT

ab 17 Uhr

Mehr Info:

www.motorworld.ch

SA
07
SEP

07. & 08. SEPTEMBER 2024

THE SPIRIT OF GOODWOOD

09 – 16 Uhr

Mehr Info:

www.motorworld.ch

SO
08
SEP

08. SEPTEMBER 2024

OLDER CLASSICS

09 – 16 Uhr

Mehr Info:

www.olderclassics.ch

SA
14
SEP

14. SEPTEMBER 2024

HEART EVENTS

13 – 22 Uhr

Mehr Info:

www.heartevents.ch

SO
15
SEP

15. SEPTEMBER 2024

SUBSET FESTIVAL

13 – 22 Uhr

Mehr Info:

www.subset-festival.com

SO
06
OKT

06. OKTOBER 2024

GERMAN CAR MEETING

09 – 16 Uhr

Mehr Info:

www.openairtours.ch

SA
14
DEZ

14. DEZEMBER 2024

XMAS DRIVE BY THEDRIVERSAPP

09 – 12 Uhr

Mehr Info:

www.thedrivers.app



MOTORWORLD.CH

31. August 2024
**38. SAURER-
BERNA-TREFFEN**
Sursee, Luzern (CH)
www.saurer-club.ch

31. August – 1. September 2024
TÖFFTRÄFF
Kemptthal, Zürich (CH)
www.töffmäss.ch

31. August – 1. September 2024
V8 CIRCUS
Islikon, Thurgau (CH)
www.streetbillys.com

SEPTEMBER

1. September 2024
7. LÄGERN CLASSIC
Würenlos, Zürich (CH)
www.laegern-classic.ch

1. September 2024
1. TÖFFLI RIDE
Ettiswil, Luzern (CH)
www.töffli-ride.ch

1. September 2024
12. OLDTIMER-TREFFEN
Vaduz (LI)
www.oldtimermesse-ch.com

1. September 2024
10. OLDTIMER-TRÄFF LAUFEN
Laufen, Basel (CH)
www.smvc.ch

1. September 2024
**20. FRUTIGTALER
OLDTIMERTREFF**
Reichenbach i.K., Bern (CH)
frutigtaler-oldtimertreff.ch

1. September 2024
**6. FAM YOUNGTIMER- UND
OLDIE TREFFEN**
Frauenfeld, Thurgau (CH)
www.fam-amv.ch

CLASSIC-RACER.CH

ALLES FÜR IHREN EVENT

- // MERCHANDISING ARTIKEL
- // CUSTOM TEXTILIEN
- // CAPS & SCHILDER
- // BANNER & FAHNEN



NEUE WEBSEITE

A BRAND OF
GRAFIC
DESIGN



2.–5. September 2024
ADAC EUROPA CLASSIC
Schenna, Südtirol (I)
www.adac.de

4.–7. September 2024
ELBAUEN CLASSICS
Lutherstadt Wittenberg,
Sachsen-Anhalt (D)
www.elbauenclassics.de

6.–8. September 2024
**GOODWOOD
REVIVAL**
Goodwood, West Sussex (GB)
www.goodwood.co.uk

6.–8. September 2024
THE SPIRIT OF GOODWOOD
Kemptthal, Zürich (CH)
www.motorworld.ch

7.–8. September 2024
PANZERWEEKEND
Full, Aargau (CH)
www.festungsmuseum.ch

7.–8. September 2024
**2. RENDEZVOUS AM
KLEINEN KLAUSEN**
Opfertshofen,
Schaffhausen (CH)
www.kleinerklausen.ch

CLASSIC VOLKSWAGEN BY  BUGBUS.NET

06.–08. September 2024
 **TREFFEN:
BUS BEIM GASTHOF**
Bürglen (CH)

07. September 2024
 **TREFFEN:
OLD VAG DAY**
Grolley (CH)

07.–08. September 2024
 **TREFFEN:
VW CHAMP**
Champagny (F)

07.–08. September 2024
 **TREFFEN:
CAMP'S VW**
Châtres-sur-Cher (F)

8. September 2024
ROLLENDES MUSEUM
Schweigen-Rechtenbach,
Rheinland-Pfalz (D)
www.kulturgut-mobilitaet.de

8. September 2024
YOUNGTIMER SHOW
Herten, Nordrhein-Westfalen (D)
www.youngtimer-show.de

8. September 2024
**OLDTIMERTREFFEN
LAUFENBURG**
Laufenburg, Aargau (CH)
www.kult-werkstatt.ch

8. September 2024
OLDER CLASSICS
Kemptthal, Zürich (CH)
www.olderclassics.ch

11.–14. September 2024
**23. CREME21
YOUNGTIMER RALLYE**
Oldenburg, Niedersachsen (D)
www.creme21rallye.de

12.–15. September 2024
**CHANTILLY ARTS &
ELEGANCE**
Chantilly, Paris (F)
chantillyartsetelegance.com

CLASSIC VOLKSWAGEN BY  BUGBUS.NET

13. September 2024
 **SHOW: FNL VW
SHOW**
Cornwall (UK)

WIR KAUFEN IHREN KLASSIKER IN JEDEM ZUSTAND

SPEZIELL GESUCHT: Facel Vega, Packard,
Porsche 356, Triumph GT6, Motorräder aus der Schweiz

Angebote unter: jaggi-martens@bluewin.ch
oder Tel 079 330 65 13



ENTER

Wir machen Technikfans.



Jedes
Wochenende:
Fahrzeugtreffen
enter.ch/cars

Kultfahrzeuge, Rennboliden
und Klassiker erleben – in
unserer Sammlung und an
unseren Events.

Enter Technikwelt Solothurn

Enter Technikwelt Solothurn
Gewerbstrasse 4
4552 Derendingen
enter.ch



CLASSIC VOLKSWAGEN BY BUGBUS.NET

13.–15. September 2024



**TREFFEN: BULLI-
TREFFEN**
Kleinenzhof (DE)

14. September 2024



**TREFFEN: AVVWQ
VOLKSFEST**
Boul Base-de-Roc
Joliette (CAN)

14. September 2024



**TREFFEN: GLARNER
OLD & YOUNGTIMER**
Ennenda (CH)

13.–14. September 2024

**ACS CONCOURS
D'EXCELLENCE
INTERNATIONAL**
Luzern (CH)
www.verkehrshaus.ch

13.–15. September 2024

**CLASSIC
GP ASSEN**
Assen (NL)
www.classicgp-assen.com

13.–15. September 2024

1. ST. CHARLES CLASSICS
Meggen, Luzern (CH)

13.–15. September 2024

1. RHEIN-MAIN-KLASSIK
Frankfurt, Hessen (D)
www.rallyebuero.de

14. September 2024

5. MÜNCHEN CLASSIC
München, Bayern (D)
www.muenchen-classic.de

14. September 2024

**26. LUZERNER
HINTERLÄNDLER**
Willisau, Luzern (CH)
www.irondriversmc.ch

14.–15. September 2024

INTERNATIONAL AUTOJUMBLE
Beaulieu, Hampshire (GB)
www.beaulieu.co.uk

15. September 2024

**EIGENTHALER
HERBSTAUSFAHRT**
Kriens, Luzern (CH)
www.eigenthal-historic.ch

15. September 2024

9. OLDTIMER PARTY ZÜRICH
Kloten, Zürich (CH)
www.tcs.ch

15. September 2024

**24. HISTORISCHE
VERKEHRSSCHAU**
St. Margarethen, St. Gallen (CH)
www.vhvaltenrhein.ch

15. September 2024

RAIN OPEN DAY
Luzern (CH)
www.verkehrshaus.ch

15. September 2024

4. GRANDTOUR 100
Ettiswil, Luzern (CH)
www.wasserschloss-wyher.ch

16.–19. September 2024

ADAC GARDASEE KLASSIK
Riva del Garda, Lombardei (I)
oldtimerwandern-nordrhein.de

18.–21. September 2024

3. RÖHRL-KLASSIK
Rothenburg o.d.T., Bayern (D)
www.roehrl-klassik.de

IMPRESSUM

ERSCHEINT 6 X JÄHRLICH

HERAUSGEBER

business+design AG
Museumsstrasse 702
4712 Laupersdorf
062 386 05 05
info@spirit-magazin.ch

VERLAGSLEITUNG

Martin Jaggi
062 386 05 11
info@spirit-magazin.ch

REDAKTION

Ulrich Safferling, Chefredaktor
079 860 12 60
safferling@spirit-magazin.ch
Lucas Huber, Stv. Chefredaktor
huber@spirit-magazin.ch

MITWIRKENDE DIESER AUSGABE

Christian Egelmaier, Patrik Hellmüller,
Melanie Jaggi, Hans Treml, dream-cars.ch,
Egbert Schwartz

GESTALTUNG UND PRODUKTION

business+design AG
Melanie Jaggi, Art Director | Leitung
Annett Fröhlich, Art Director

KORREKTORAT

Yves Binet

MEDIENBEARBEITUNG, ANZEIGENVERKAUF

Martin Jaggi
062 386 05 11
info@spirit-magazin.ch

Ursula Wenk
062 386 05 11
wenk@spirit-magazin.ch

TARIFE

www.spirit-magazin.ch/mediadaten

DRUCKAUFLAGE

5000

DRUCKEREI

Kromer Print AG, Lenzburg

ERSCHEINUNGSWEISE 6 X IM JAHR

Feb/Mrz, Apr/Mai, Jun/Jul, Aug/Sep,
Okt/Nov, Dez/Jan

ABONNEMENT

ABO-Preis für 6 Ausgaben print
(postalische Zustellung)
und online: CHF 72.-

Probe-Abo für 3 Ausgaben
(print & online): CHF 25.-

Jahres-Abo «online only»: CHF 39.-

Bestellung unter:
abo@spirit-magazin.ch
oder online

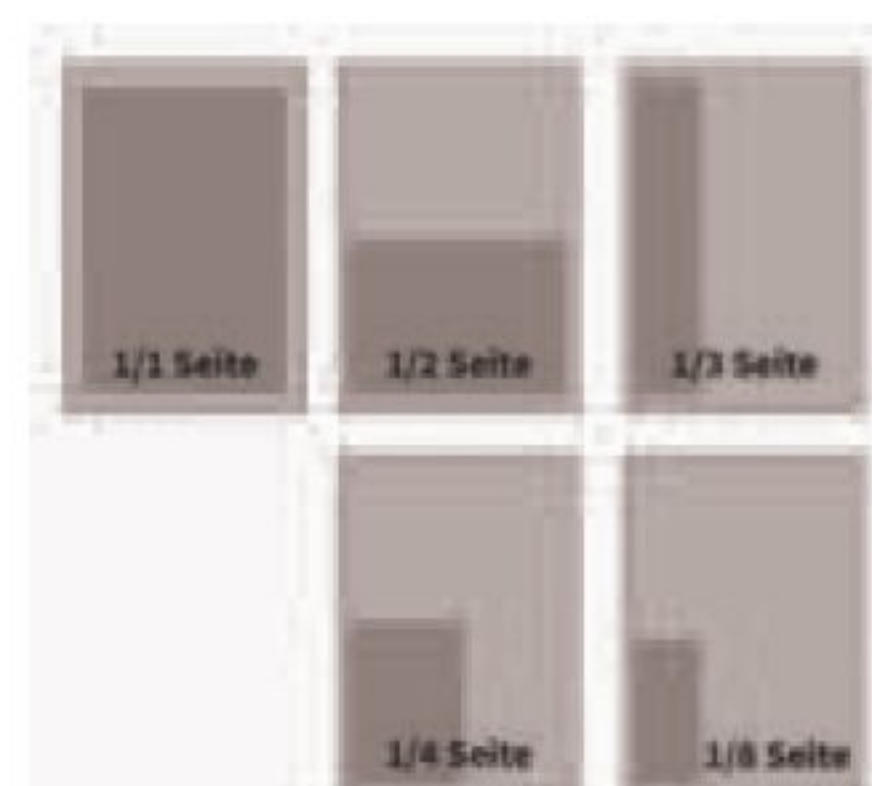
COPYRIGHT

Alle Rechte bei business+design AG
Für unverlangt eingesandte Manuskripte
oder Materialien kann keine Haftung
übernommen werden

*Alle aufgeführten Preise ohne Gewähr.

Hier könnte **IHRE ANZEIGE** stehen.

1/1 Anzeige	1/2 Anzeige	1/3 Anzeige	1/4 Anzeige	1/8 Anzeige
180 × 245 CHF 2'200.-	180 × 123 CHF 1'100.-	56 × 245 CHF 750.-	hoch 87 × 123 CHF 550.-	56 × 123 CHF 315.-



Mit einem Jeep hat man
in der D-Day-Woche
Narrenfreiheit.





ULLIS ROADTRIP

JEEPY-YA-YEAH!

Am D-Day fahren Tausende Fans mit Militär-Oldtimern in die Normandie: Panzer, Lastwagen und Jeeps feiern an den Landungsstränden. SPIRIT-Chefredaktor Ulli Safferling war zum 80. Jahrestag mit seinem Willys Jeep dabei. Und fuhr von Luzern auf Achse zum Kanal. Und retour.

Text | Fotos Ulrich Safferling



Sportlichkeit	○○○○○○○
Sternstundenfaktor	○○○○○○○
Fahrspass	○○○○○○○
Coolness	○○○○○○○

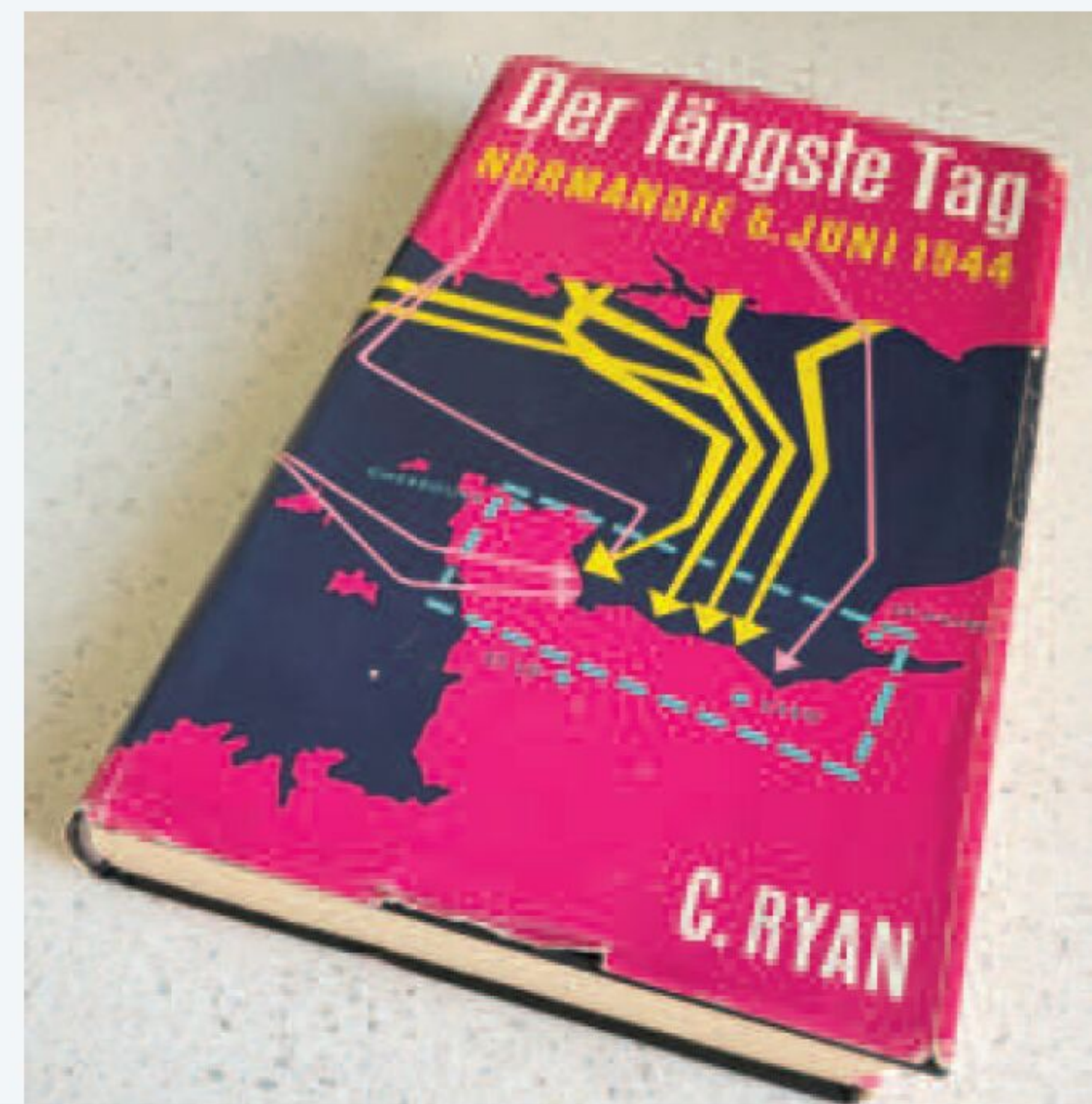


Niemand kann sagen, ob mein Jeep wirklich am D-Day dabei war. Er wurde zwar schon im Februar 1943 gebaut, aber wohin er geliefert wurde, ist nicht bekannt: Die Army schickte die Jeeps einfach ab Fabrik dahin, wo sie gebraucht wurden, Fahrzeug-Historie war unwichtig. Wahrscheinlich ging der Willys zu US-Truppen in Grossbritannien und kam früher oder später nach Frankreich. Nach Kriegsende landeten viele Willys in einem Depot, der Rücktransport nach Amerika lohnte sich nicht. Die Schweizer Armee kaufte von dort 1535 Stück und löste 1946 die ersten Jeeps ein – so wie meinen am 1. Oktober 1946. Volle 78 Jahre später fahre ich meinen Jeep nochmal zurück. Eine Reise in die Vergangenheit.

Das Fahren mit einem Willys Jeep ist cool, mehr Cabrio geht kaum. Aber es ist auch hart. Sehr hart. Nach etwa 50 Kilometern oder der ersten Stunde Fahrzeit meldet sich erstmals das Füdli. Danach verlagert man alle halbe Stunde von links nach rechts und zurück, um den Druckschmerz auszugleichen. Und 50 Kilometer ab Luzern ist nicht viel, Frankreich ist da noch lange nicht erreicht. Das Schweizer Etappenziel heisst Bure und liegt im Jura nahe der Grenze. Ein alter Betonplattenweg führt über die grüne Grenze, eine Zollschranke gibt es so wenig wie ein EU-Schild, nur an einer Kreuzung steht eine Tafel mit Tempolimiten. Selbst das Navigationsgerät sucht hier nach dem Weg, als wären die Satelliten ausgefallen. Wer sich hier verirrt und beim nächsten Bauern klingeln möchte, sei gewarnt – auf vielen Höfen liegt ein Wachhund auf dem Vorplatz. Und wir reden hier nicht von Chihuahuas.

Kult

Die deutschen Batterien sind beliebte Fotomotive, der Dress-Code ist militärisch, und wer in Stimmung kommen will, liest einen Klassiker.



Wie verrückt muss man sein, im Willys quer durch Europa und mehr als 900 Kilometer weit zu fahren, um an einem Strand einer Militäroperation vor 80 Jahren zu gedenken? Verrückt genug, aber damit ist man nicht allein: An den Stränden in der Normandie trifft sich um den 6. Juni eine riesige Fangemeinde mit Militärfahrzeugen. Alle 100 Meter kommt einem ein Jeep entgegen, nach gezählten 100 gibt man auf. Dazu Schwimmwagen, Halbkettenfahrzeuge, Motorräder und Radpanzer. Nur Sherman-Panzer dürfen nicht frei fahren, ihre Ketten würden dem Asphalt den Garaus machen. Jedes Jahr feiert die Normandie D-Day, alle fünf Jahre noch etwas grossartiger, wenn die Staatsoberhäupter aus Frankreich, den USA, Grossbritannien und Kanada anreisen, um der Operation Overlord zu gedenken – der Befreiung Europas von den Nazis.

HANDSCHUHE IM JEEP

Die Herausforderung, mit einem Jeep Langstrecke zu fahren – und alle Jeeps aus der Schweiz vor Ort waren per Trailer angereist – liegt in der Natur der Sache, sprich: des Fahrzeugs. Denn dieses war erstens nicht für Langstrecken gebaut, zweitens ein Wegwerfartikel. Komfort war damals genauso wenig gefordert wie Dauerhaltbarkeit. Wobei so ein Jeep schon ein zäher Knochen ist. Das Blech ist dick, der 2,2-Liter-Benziner bullig, und viel kaputt gehen kann nicht, weil nicht viel dran ist. Ein harter Sitz, wir erwähnten es, ein dürftiges Verdeck und ein schmales Lenkrad reichten damals. Und müssen mir heute reichen. Es ist hart, es ist kalt, es ist holperig. Und wenn es regnet hart, kalt, holperig und nass.

Nun will ich nicht klagen, das Los war selbst gewählt. Aber es macht doch einen Unterschied, ob man zum Klassiker-Treffen nach Zürich fährt oder in die Normandie. Handschuhe brauchte ich im Juni noch nie, doch alles unter 20 Grad fühlt sich auf der offenen Fahrt kalt an. Bei Höchsttempo 70 peitscht der Regen zwar nicht durchs Auto, aber es tröpfelt unter der klappbaren Windschutzscheibe hindurch. Erst auf die Hose, dann auf die Schuhe. Abhilfe schafft tänzelnde Beinarbeit, mit der man den Tropfen ausweicht. Immerhin zeigte sich Petrus gnädig, nach Grenzübertritt wurde das Wetter freundlicher, und an der Küste gab es zur Freude aller Jeep-Fans Sonnenschein pur. Eine ganze Woche lang.



Auf in die Normandie!

Trotz Juni-Wetter braucht man im Jeep warme Kleidung und Handschuhe. 130 schafft ein Jeep nicht, knapp 900 Kilometer Landstrasse sind es ab Luzern bis nach Ouistreham.



Kultur

Der Ouistreham-Beobachtungsbunker ist völlig intakt und noch original eingerichtet; Mahnmale und Gedenksteine gibt es an jedem Strandabschnitt mehr als einmal; in den nachgebauten Militär-Camps hat es immer Parkplätze für – Jeeps only!





WILLYS-FAHRTENBUCH

An-/Abfahrt: ca. 850 km von Luzern (CH)
bis Ouistreham (F) via Landstrasse



DAUER:	ca. 19 Stunden = Schnitt ca. 50 km/h
GESAMTFAHRTSTRECKE:	ca. 2200 km in zehn Tagen
VERBRAUCH:	ca. 300 Liter = Schnitt 13,6 l/100 km
LITERPREIS:	ca. 1,90 Euro (98 Oktan) = Fahrtkosten 570 Euro
ÖLVERBRAUCH:	ca. 0,5 Liter auf der Gesamtstrecke



Kameraden

Alle 100 Meter Küstenstrasse kommt einem ein Jeep entgegen – mindestens. Dazu kommen alte Laster, Radpanzer und Schwimmwagen. Der Jeep-Andrang an den Tankstellen ist traditionell gross, auch in den Bistros.

Woran erkennt man erfahrene Willys-Piloten? Sie rutschen lässig auf den Sitz und klemmen sich in einer fliessenden Bewegung hinter das Lenkrad. Sieht gut aus, muss aber geübt werden: Füßli seitlich auf dem Sitz platzieren, die Beine hineinschwingen und dann hinters Lenkrad rutschen. Sitzverstellung gibt es nicht, es muss so passen. Tut es auch, solange der Fahrtwind das Stoffverdeck nicht in Schwingung versetzt und einem unablässig auf den Kopf haut. Dann rutscht man etwas tiefer in eine Halb-Liege-Haltung, die orthopädisch fragwürdig ist. Hält man ohnehin nicht lange durch, Positionswechsel sind nötig, weil – eben, der Sitz, da war ja was.

Hat man erst mal hinter Bure die französische Nationalstrasse N19 gefunden, spult man Kilometer ab. Geduldig mahlend versieht der Motor bei gut geschmierten 70 km/h seinen Dienst. Maximal 100 wären drin, aber das mutet kein Jeepisti seinem Willys zu. Zumal selbst bei Tempo 70 die Maschine mit 14 Litern auf 100 Kilometer gefüttert werden will. Das könnte bei einem 56-Liter-Tank für 400 Kilometer reichen. Ohne funktionierende Tankanzeige – aber selbst damit – eine mutige Schätzung, sodass alle 250 Kilometer ein sicherer Tankstopp ansteht. Und fünf Stunden hinterm Steuer sind mehr als genug. Dann ist es an der Zeit, das Sitzkissen zu lüften, um an den Tankverschluss zu kommen. Bei Nachfolgemodellen hat man das etwas eleganter mit Aussentankdeckel gelöst, aber da hat der MB-Willys noch zünftig sein Werkzeug hängen: Axt und Schaufel, die von purem Abenteuergeist künden.

SYMPATHIEBONUS FÜR DEN JEEP

Die Begeisterung und Freude von Automobilisten und Passanten beim Anblick eines Willys sind unglaublich und im Grunde eine Studie wert. Da wird gewunken, gehen Lichthupen an, wird um ein Foto gebeten und gefragt, ob der Jeep wirklich aus dem Krieg sei. Das Militärgerät hat trotz seiner kriegerischen Historie einen Sympathiebonus wie kein zweites Auto. Vielleicht liegt es an der lustigen Kühlermaske, den runden Scheinwerfern und den quasi freistehenden Rädern, die einen Jeep mehr nach Spielzeugauto aussehen lassen. Oder an «Sarge», dem Willys Jeep aus dem Animationsfilm «Cars», dem schrägen Typen? So oder so, schon auf der Anreise zeigen die Franzosen, dass sie Willys gut finden. Erst recht, wenn sie erfahren, dass man auf dem Weg zum D-Day ist.

Das ist nicht so gefährlich wie vor 80 Jahren, aber auch kein Spass. Da ein Willys mit fester Hand gelenkt werden will. und das Lenkrad eher dünn geraten ist, krampfen sich die Finger zusammen. Sind sie kalkweiss, wechselt man die Griffposition und Dehnübungen sorgen für Bewegung im Blutkreislauf. Beide Hände am Steuer sind Pflicht und beim Willys lebensnotwendig, wenn scharf gebremst werden muss. Dann zieht die Trommelbremsen-Fuhre brutal nach links. Oder rechts. Das kann überraschend sein.

Nach zehn Stunden Fahrt ist Troyes als Zwischenziel erreicht. Die Altstadt ist hübsch und lebendig, aussen herum wirkt es ein wenig düster. Beim Taco-Laden an der Ecke sind Cherry-Coke und Himbeer-Eistee die Renner – Michelin-Sterne gibt es dafür nicht.



D-DAY 2024

Rund zwei Wochen dauert das D-Day-Festival in der Normandie. Allein das Programmheft weist in diesem Jahr mehr als 120 grosse Veranstaltungen vom 1. bis 16. Juni aus. Vielfach fanden zusätzliche offizielle und private Zeremonien längs der Küste statt. Neben den regulären Landungs-Museen gab es 2024 noch 19 authentische Militär-Camps, auf denen Jeeps immer willkommen sind, dazu 30 Sonderausstellungen und 7 Militär-Flohmärkte. Alles zu sehen, ist in einer Woche unmöglich. Allein vom östlichen Sword Beach in Ouistreham bis zum westlichen Utah Beach hinter Sainte-Marie-du-Mont sind es mehr als 100 Kilometer und minimal 1,5 Stunden Fahrzeit. Bei regem Jeep-Verkehr auch mal zwei oder drei Stunden. Am 6. Juni, dem eigentlichen D-Day, sind viele Strassen vor allem zum Omaha Beach gesperrt.





Konzert

Der Parkplatz ist voll, wenn die Dudelsackpfeifer kommen, die am D-Day den Marsch blasen.

WILLYS JEEP MB

Baujahr 1941–1945 | **Motor** 2199 ccm, R4, Carter-Vergaser | **Leistung** 60 PS bei 4000 U/min
Drehmoment 140 Nm bei 2000 U/min | **Kraftübertragung** manuelles 3-Ganggetriebe, Hinterradantrieb mit zuschaltbaren Vorderrädern, Geländereduktion | **Länge/Breite/Höhe** 3327/1570/1830* mm | **Gewicht** 980 kg (leer)
Verbrauch ca. 15 l/100 km | **Höchstgeschwindigkeit** 0 bis 100km/h k. A. | **Beschleunigung** 0 bis 100 km/h k. A.
Produktion ca. 377'000 (ohne Ford GPW) | **Preis** 739 Dollar (1941)

*mit Verdeck, bei heruntergeklappter Scheibe 1300





Kontakte

Das Camp Dog Green im Hinterland von Omaha ist eines der grössten und absolut authentisch – ein lebendiges Museum. Auch ohne Pass dürfen Jeep zu Besuch kommen.

Der Willys darf abkühlen, die halbe Strecke ist geschafft. Ob der Willys über Nacht neue Freunde findet? Abschliessen ist so eine Sache, wenn ein Auto keine Türen hat. Ein Stahlseil wird durchs Lenkrad gezogen und mit einem stabilen Schloss am Rahmen befestigt, um nächtliche Liebhaber abzuhalten.

JEEPS HABEN NARRENFREIHEIT

Der zweite Fahrttag vergeht gefühlt schneller, obwohl nochmals zehn Stunden und 450 Kilometer Strecke anstehen – aber am Abend ist man am Ziel, das motiviert. Manchmal zu sehr, wenn ein Kreisverkehr den nächsten jagt. Zwar erlaubt der kurze Radstand einen Goldenen Schnitt durch den Fahrkreis, aber die Fliehkraft lässt einen Willys wortwörtlich in der Kurve fliegen und Beifahrern droht der freie Fall aus dem Wagen. Nach einem Fotostopp beim Tiger Tank von Vimoutiers erreiche ich am Abend Ouistreham, für Insider «Sword Beach», den östlichsten Strandabschnitt.

Schon am ersten Kreisverkehr tummeln sich drei, vier Jeeps, ohne Verdeck, dafür beflaggt und mit je vier authentisch gekleideten GIs besetzt. Winken und Hupen ist die Standard-Prozedur, die mich jetzt an jedem Tag begleitet. Und taucht irgendwo ein Jeep auf, schliessen sich schnell weitere an. Die einheimischen Renaults und Peugeots tragen es mit Geduld, wenn eine Jeep-Kolonne so die Strasse beansprucht und am nächsten Wiesenrand, im

Kreisverkehr oder in der Fussgängerzone parkiert – Jeeps haben quasi Narrenfreiheit und selbst die reichlich vertretene Motorrad-Gendarmerie drückt mehr als ein Auge zu, Ausnahmezustand wie vor 80 Jahren. Damals kamen alle aus den USA, heute tragen sie Kontrollschilder aus Frankreich, Polen, Tschechien, Deutschland, Belgien, Holland und aus der Schweiz: Gesichtet habe ich Jeep-Freunde aus Fribourg, Tessin, Bern, Zürich, Wallis und Luzern.

Vor mir liegen fünf D-Days: Montag bis Freitag. Höhepunkt ist natürlich Donnerstag, der 6. Juni. Nach zwei Fahrttagen gönne ich mir einen Fussmarsch durch Ouistreham. Obwohl das offizielle «D-Day-Festival Normandy» schon am Samstag begonnen hat, wirkt die Stadt nicht überfüllt. Nicht mal am deutschen Beobachtungs-Bunker, der zur Tarnung mitten in die Stadt gebaut wurde. Heute ist er ein Museum und noch so original eingerichtet wie 1944. Direkt davor treffe ich eine Jeep-Mannschaft aus Waadt im perfekt restaurierten Willys. Ein Schnappschuss und schon ruft der nächste Fotostopp, die berühmte Pegasus-Bridge, fünf Kilometer entfernt. Auf vierten davon läuft der Verkehr wie geschmiert, dann ist Stau in Bénouville. Jeeps und Militärfahrzeuge blockieren die Zufahrt, suchen Parkplätze und stehen überall vor und hinter der Brücke, die zwar erneuert wurde, aber deren Original nur 100 Meter weiter im Museum steht. Rund um den Kanal lagern so viele Fans und Jeeps, als wäre das alliierte Kommando gerade gelandet.

Kulisse

In Merville wird der Angriff auf eine deutsche Batterie durch Fallschirmjäger gezeigt – aus der Dakota springen sie aber nicht ab.



Kommandotrupp

Auf fast allen deutschen Bunkern darf man herumspazieren, nur wenige sind so gut erhalten wie diese bei Longues-sur-Mer.



Hier ist es definitiv zu voll, ich drehe zwei Runden, winke zurück und fahre lieber nach Douvres la Délivrande zum Radar-Museum. Weil das Wetter so schön ist, klappe ich die Frontscheibe runter – das steigert die Coolness. Warum fahren die meisten mit Scheibe hoch? Ich merke es am Abend: Fahrtwind und Pollenflug haben meine Augen aufquellen lassen wie Hefeteig – ich kann kaum noch etwas sehen. Wie haben die GIs das nur ausgehalten? Eben mit Scheibe oder Staubschutzbrillen, die mir ein Jeep-Kollege zeigt. Oder wie ich, aber nur ein paar Kilometer und nicht eine Stunde lang.

JEEPAUSFAHRT NACH ST. MÈRE-ÉGLISE

Die Fahrt durch die normannische Landschaft ist trotzdem traumhaft, die Wiesen leuchten in vollem Grün, und das Getreide steht so hoch, dass man so gerade eben das Dach eines Jeeps sehen kann. In den Dörfern hängen Hunderte Fahnen und Fähnchen und an vielen Ecken sehen die Häuser noch so aus wie damals, als die ersten Jeeps kamen und zum Symbol für die Befreiung wurden. Ich schliesse mich einem Konvoi an, der offensichtlich dasselbe Ziel hat, jedenfalls biegt er an denselben Wegweisern ab. Das Radar-Museum liegt auf einer Anhöhe und ist leider eingezäunt. Schön wäre es gewesen, den Jeep direkt an den sogenannten Würzburg-Riesen zu stellen, ein gigantisches Radar-Gerät der Deutschen, das von den Franzosen bis in die 1950er-Jahre benutzt wurde.

Am nächsten Tag lautet der Auftrag: Strand, genauer: Camp Dog Green hinterm Omaha Beach. Eins von 20 Feldlagern, die originalgetreu von Freiwilligen aufgebaut wurden. Auf dem Weg dahin liegt Longues-sur-Mer, eine deutsche Batterie mit Krupp-Kanonen, die den Alliierten am dortigen Gold Beach schwer zu schaffen machte. Ein Geschütz wurde bei Bombardement zerstört, die anderen dienen heute den Touristen als Fotomotive. Eine junge holländische Kompanie vollzieht anhand von Karten

nochmal nach, wie die Schlacht verlaufen ist. Und lässt danach vom Bunkerdach die Beine baumeln. Besonders umlagert sind die Hotspots, sprich: alles rund um Omaha Beach mit dem grossen Overlord Museum. Am Nachmittag ist da die Hölle los, und man sollte ausweichen, schliesslich ist im Airborne-Museum in St. Mère-Église oder im Kommando-Museum von Ouistreham auch viel zu sehen. Wer trotzdem im Stau steckt, hat entweder Zeit für ein Schwätzchen mit den Jeep-Nachbarn oder nimmt die nächste Tankstelle, die bereits von Kollegen besetzt ist. Dazwischen flitzen die Motorrad-Gendarmen hin und her und versuchen, das schlimmste Chaos zu organisieren oder aufzulösen. Ein wahres D-Day-Stadtfest wird zwei Wochen lang in St. Mère-Église gefeiert, wo die US-Fallschirmspringer ihr Waterloo erlebten, weil sie über die Stadt abgetrieben und leichte Opfer wurden. Ein Springer blieb sogar am Kirchturm hängen – und hängt dort als Puppe heute noch, eine legendäre Geschichte, die im D-Day-Film «Der längste Tag» gezeigt wird.

Kirchlich

Eine Fallschirmjäger-Puppe hängt zum Gedenken an einen unglücklichen GI immer noch an der Kirche von St. Mère-Église.

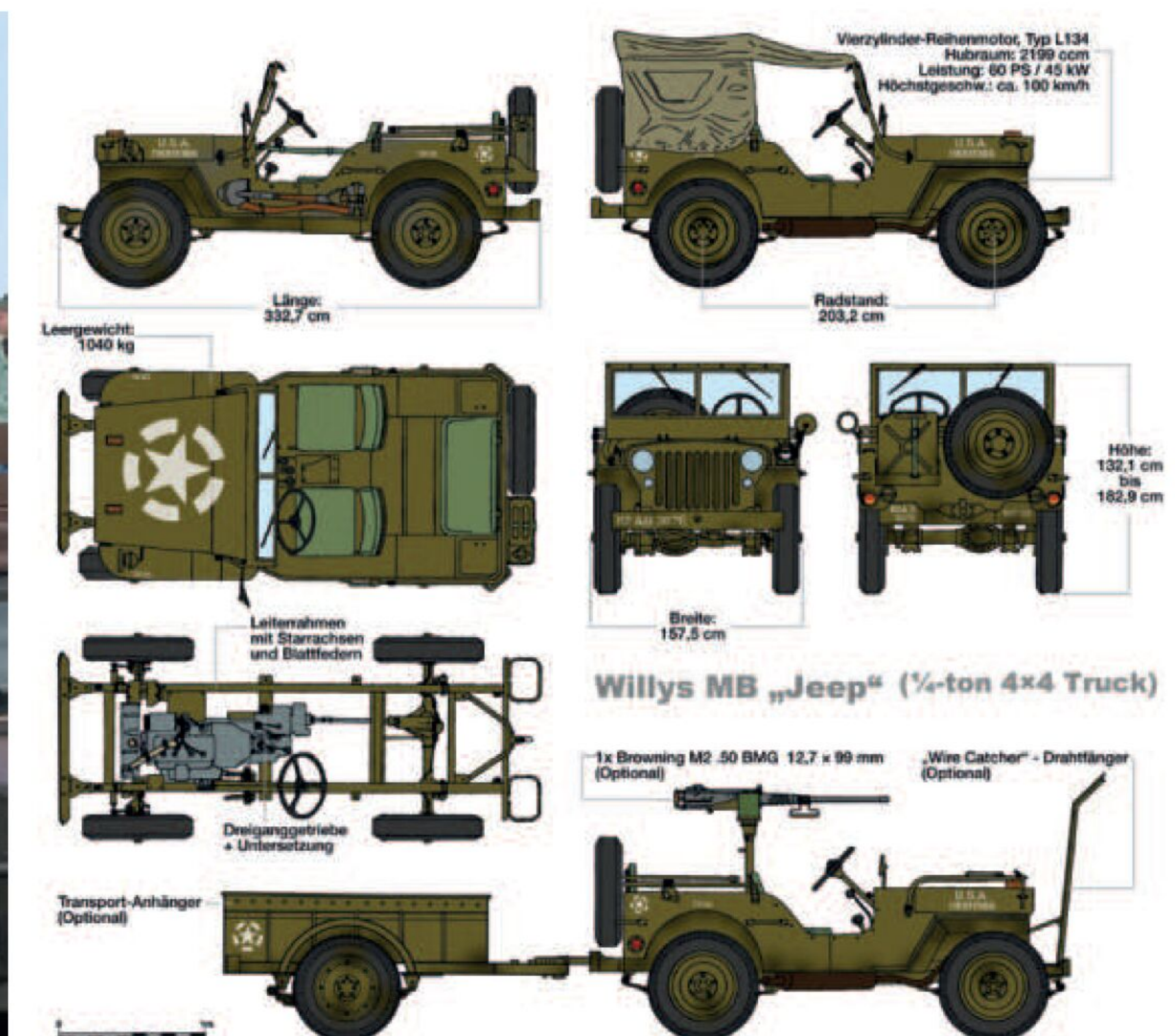




IM JEEP ZU BLOODY OMAHA

Fast jedes Dorf hat noch einen alten Panzer, ein Geschütz, eine Stellung konserviert. Dazu Dutzende Mahnmale, Gedenksteine, Museen und Kriegsgräberanlagen. Erinnerung pur auf jedem Kilometer. Trotzdem fehlt die Vorstellung, wie dieser Tag wirklich verlief, mit seinem Grauen. Wer das ansatzweise erleben will, geht nach Merville-Franceville-Plage. Dort wird an vier Abenden in der Dämmerung die Erstürmung der deutschen Batterie nachgespielt. Mit Lichteffekten werden die Bunker in ein gespenstisches Licht getaucht und wenn der Feuerwerker die Bombardierung inszeniert, reicht der Luftdruck bis zu den Tribünenplätzen. Schauerlich, nicht schön, aber eindrücklich.

Dog Green ist ein Camp, in dem Geschichte lebendig wird, ein Zeltlager, original wie 1944. Vom Essgeschirr bis zum Panzer findet sich alles, was das Leben ausmachte. Nicht nur das kriegerische, sondern das alltägliche. Da stehen erbeutete deutsche Weinflaschen, ein Klappen-Telefon und eine Erste-Hilfe-Station, selbstverständlich mit Sanitäts-Willys. Es macht anschaulich, wie die Soldaten lebten, wenn sie nicht kämpften. Und wie viele Soldaten es brauchte, diesen Alltag zu organisieren. Das Verständnis dafür ist gewachsen, nachdem es jahrelang nur um «Bloody Omaha» ging. Es ist der berühmt-berüchtigte Strandabschnitt, an dem die US-Armee ihre grössten Verluste erleiden musste. An diesem Strand findet daher die grosse Feier, die grosse Zeremonie der Staatsoberhäupter am 6. Juni statt. Da steht man schon mal um sechs Uhr früh auf, um dabei zu sein. Geschickt mogle ich mich im Willys an den Gendarmerie-Posten vorbei bis zum Omaha Beach vor, zum Unterabschnitt «Fox Green». Dort lag das deutsche Widerstandsnest 62, dort wurde am heftigsten gekämpft. Die Zeremonie findet 1000 Meter weiter statt, auf der Düne darüber liegt der US-Soldatenfriedhof, im Hinterland das Overlord-Museum. Genug zu sehen für einen Tag. Denkste.



WILLYS MB «CHASSIS 210 151»

Ob mein Willys Europa am D-Day erreichte, ist zweifelhaft. Die US Army hat nie dokumentiert, welchem Truppenteil welcher Jeep zugeteilt wurde. Sicher ist nur anhand der Chassisnummer, dass er im Februar 1943 gebaut und laut Fahrzeugausweis am 1. Oktober 1946 erstmals in der Schweiz eingelöst wurde. Die Kriegstechnische Abteilung der Schweizer Armee kaufte ab 1945 die ersten Jeeps aus einem US-Lager nahe Paris. Auf Achse brachten die Amerikaner die Fahrzeuge an die Schweizer Grenze bei Les Verrières NE. Im Rahmen dieser «Aktion Surplus» wurden 49 Willys MB – 14 mit Baujahr 1943 – bis Ende 1946 aus Frankreich eingeführt.

Ungefähr um 1960 kaufte ein Onkel meiner Frau den Willys mit der Chassisnummer 210 151 für die Landwirtschaft. Angeblich aus einer Scheune heraus. Als gelernter Mech reparierte er ihn mit den Möglichkeiten, die er damals hatte. Originalität und Fahrzeughistorie waren kein Thema – Hauptsache, der Willys lief. Neben ein paar Schweissarbeiten ersetzte er viele Teile, die offenbar nicht mehr vorhanden waren. Nicht original, aber technisch solide überstand er jede MFK. Später fuhr sein Bruder den Jeep, Onkel Harry, unter seiner Aufsicht machte ich die erste Probefahrt. Nach dessen Tod durfte ich den Jeep übernehmen. Mit einer Generalüberholung der Technik – ohne Motor- oder Getrieberevision – läuft der Willys seit 4000 Kilometern fast störungsfrei. Zwei Baustellen stehen noch an: Auspuffanlage und Instrumente. Ziel: so viel Originalität wie nötig, aber so viel Fahrzeuggeschichte wie möglich erhalten.





Kontrollpunkt

Vom alten Widerstandsnest 60 auf den Dünen kann man Omaha Beach komplett überblicken. Das französische Militär hielt eine eigene Zeremonie ab, Velo-Daniel nutzte meinen Jeep als Schlepplift auf den Hügel.

JEEP-TAXI UND EINE PARADE

Dass mein Wunschplatz heikel sein könnte, merke ich, als die Marine One von US-Präsident Joe Biden, begleitet von vier Hubschraubern, über mir kreist und alle Handys schlagartig vom Netz genommen werden. Er landet auf dem Friedhof zur Feier. Zutritt nur für geladene Gäste. Na gut, fahren wir ins Museum. Der Gendarm schüttelt den Kopf. Nur mit Spezialeinladung. Zurück ans Meer, dann gehe ich eben zur Staatsfeier. Nach 50 Metern tauchen zwei schwarz-uniformierte SWAT-Polizisten aus den Dünen auf: «No way.» Ich sitze fest. Ich sitze am berühmtesten Strandabschnitt der Normandie exakt am 6. Juni und komme nicht weg. Merde!

Nachdem die Sonne mein Hirn gegart hat, bleibt nur ein Weg – am Strand in die entgegengesetzte Richtung zu «Fox Red». Oben auf der Steilküste entdecke ich das Widerstandsnest 60 – von hier gibt es den berühmten Blick auf den ganzen Omaha-Strand. Was für ein Anblick! An der Steilküste von «Fox Red», fünf Kilometer entfernt, ist dafür gar nichts los und nur das US-Camp in Aure-sur-Mer im Hinterland rettet diesen verfluchten Tag mit Burger und Bier. Erst um 19.30 Uhr öffnet die Gendarmerie ihre Absperrung und lässt mich passieren. Genauso wie Daniel aus Düsseldorf, der mit einem Velo angereist ist – 700 Kilometer Pedalerei. «Darf ich mich am Jeep festhalten, und du ziehst mich die Düne rauf?» Klar darf er, nur ein Gendarm sieht das nicht gern. Wir verabreden uns auf ein Feierabendbier und tauschen unsere Stranderlebnisse aus.



6. JUNI 1944 – D-DAY

Was D-Day genau heisst oder bedeutet ist ungeklärt. Das erste «D» kann ein Platzhalter für Decision (Entscheidung) oder Debarkation (Landung) sein, oder aber auch nur das Day verstärken. Im Allgemeinen ist mit D-Day der 6. Juni 1944 gemeint, als die Alliierten in der Normandie landeten, um die Besetzung Frankreichs zu beenden, Europa zu befreien und Nazi-Deutschland zur Kapitulation zu zwingen. Der D-Day war der Auftakt zur Operation Overlord, der Landung an den Stränden, und damit Teil der Operation Neptun, der Errichtung einer Westfront gegen Deutschland zur Entlastung Russlands. Während die Deutschen die Landung an der engsten Stelle des Kanals bei Calais erwarteten, griffen die Alliierten überraschend in der Normandie an.

Die Landung erfolgte an fünf Strandabschnitten mit Codenamen von West nach Ost: Utah und Omaha (US-Armee), Gold (GB), Juno (Kanada) und Sword (GB). Ca. 30'000 Wehrmachtssoldaten kämpften als Teil des deutschen Atlantikwalls gegen mehr als 150'000 alliierte Soldaten, die von fast 7000 Schiffen und 11'000 Flugzeugen unterstützt wurden. Während die Landung an vier Stränden ohne allzu grosse Verluste glückte, wurde vor allem der längste Abschnitt Omaha zu einem Massaker, nachdem die Bombardierung fehlgeschlagen war und die deutschen Stellungen intakt blieben. Erst am Folgetag zogen sich die deutschen Truppen vor der Übermacht zurück.



Kultobjekt

Solange die Gendarmerie nicht hinschaut, kann man sich schnell mal am Omaha Beach verewigen. Ein Foto im echten Willys Jeep am Sword Beach? Kann man in Ouistreham machen lassen.



An meinem fünften D-Day erobere ich doch noch die Pegasus-Brücke und schaue mir das morgendliche Jeep-Gewusel drumherum bei Milchkaffee und Gipfeli an. So viele Museen, Ausstellungen und Aussichtspunkte stünden noch zur Wahl, für eine Woche definitiv zu viel. Da heisst es wiederkommen, vielleicht in einem Jahr ohne Macron und Biden, wenn die Strassen freier und die Stimmung nicht schlechter sein wird. Aber ein Highlight steht noch im Programm. Die Jeep-Parade in Luc-sur-Mer. Direkt an der Ufer-Promenade versammeln sich rund 100 Jeeps aller Couleur, aller Zustände, aller Länder. Wo hast du das her, wieso sieht das so aus, wie lange fährst du schon ... es ist der intensivste Jeep-Stammtisch der Welt. Man lernt immer noch etwas dazu und trifft unglaubliche Menschen, ob aus Meggen, der Nachbarschaft von Luzern, oder von den Golanhöhen bei Israel.

Alle feiern gemeinsam diesen Tag. Entsprechend gross ist der Jubel, als sich die Parade in Bewegung setzt und einmal vom Strand rund durchs Dorf rollt. Eine einmalige Stimmung, die mich auf der zweitägigen Rückfahrt begleitet. Man muss keine Jeeps mögen und auch kein Freund von Militärkapellen sein. Man kann die Zeremonien an den Stränden kritisch und das Festival als Spektakel betrachten. Aber der 6. Juni 1944 hat seinen Platz in der europäischen Geschichte. Und die Normandie hält ihn in Erinnerung.

Karawane

Die grosse Jeep-Parade in Luc-sur-Mer ist ein Muss. Grossgerät darf nicht auf die Promenade, aber am Himmel wird mitgefeiert.





«YOUNGTIMER SIND ZEITZEICHEN DER ALTEN AUTOINDUSTRIE»

Sind nicht alle Nachkriegsmodelle im Grunde Youngtimer?
Und warum fahren immer mehr Frauen Youngtimer?
Claudius Asche (55) pflegt als Co-Präsident des TCS beider
Basel, Untersektion Youngtimer & Classic, die Leidenschaft
zu jungem und altem Blech.

Text und Foto Ulrich Safferling

SPIRIT: Wie kam es zur Gründung der Untersektion
TCS Youngtimer & Classic?

Claudius Asche: Es waren Mitglieder beim SMVC Nordwest-Schweiz, die sich als Youngtimer-Freunde dort nicht recht vertreten fühlten. Die haben mit Gründungspräsident Klaus Ruedi beim TCS beider Basel angefragt, ob man nicht eine Untersektion gründen könnte, analog zur Motorrad-Gruppe. Das klappte, und so gibt es seit 2011 diese Sektion.

SPIRIT: Wie hat sich die Beteiligung entwickelt?

Asche: Zunächst waren das rund 30 Mitglieder, jetzt haben wir 150. Vor allem vor Corona ist das massiv gestiegen. Heute registrieren wir noch einen mässigen Zuwachs. Mitglieder der Gründungszeit hören schon mal altersbedingt auf oder sind fortgezogen.

SPIRIT: Sind Youngtimer-Fans jünger als Oldtimer-Fahrer?

Asche: In den meisten Fällen ja, obwohl die Motivation dieselbe ist: Man erinnert sich an Autos seiner Jugend und kauft sich später selbst so ein Modell. Interessant ist, dass Youngtimer-Fans sich dadurch mit dem Klassik-Virus infizieren und irgendwann richtige Oldtimer haben möchten. Deshalb haben wir auch junge Leute mit Veteranen und nicht nur mit sogenannten Youngtimern.

SPIRIT: Warum sogenannte? Sind 20 Jahre nicht ein gutes Auto-Alter?

Asche: Ich finde, die Grenzen verschwimmen, und der Begriff hat sich verselbständigt. Selbst einen 123er- oder 124er-Benz sehe ich technisch eher als Young- denn als Oldtimer, unabhängig vom Alter. Mir erscheint die Unterscheidung in Pre- und Post-War-Modelle geeigneter.

SPIRIT: Aber die Youngtimerei begann doch vor rund 30 Jahren und hält noch an?

Asche: Ja, aber die Autos von damals sind heute Veteranen, und jedes Jahr kommen bei der 20-Jahr-Regel neue Youngtimer dazu. Die sind aber nicht in Klassik-, sondern meist in Markenclubs vertreten. Das macht es schwierig, obwohl wir vermutlich künftig gar keine neuen Young- und Oldtimer mehr erleben werden.

SPIRIT: Warum das?

Asche: Für mich verliert der Begriff Youngtimer um das Jahr 2000 an Bedeutung, danach wurden die Fahrzeuge immer ähnlicher, und die Zeit der grossen Karosseriedesigner ging zu Ende. Selbst junge Klassiker-Fans wollen oft keine 20-jährigen, sondern lieber 30- oder 40-jährige Fahrzeuge der 1970er und 1980er-Jahre, die noch ihren eigenen Charakter haben.

SPIRIT: Obwohl man dann tiefer in die Technik einsteigen muss?

Asche: Es stimmt schon, jüngere Youngtimer-Fahrer mögen es eher unkompliziert und wollen vor allem Freude am Fahren haben. Aber irgendwann wollen sie doch mehr über die Marke und die Technik wissen, das Interesse wächst. Und der Oldtimer-Fan kennt dann sein Fahrzeug meist in- und auswendig. Die Identifikation ist leidenschaftlich.

SPIRIT: Müssen Autos deshalb «originalgetreu» sein, wie es in euren Statuten steht?

Asche: Sicher wollen wir den Grundsatz des Kulturguts pflegen, wie ihn auch die Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF) kennt. Aber ein zeitgenössisches, auch optisch getuntas Fahrzeug der 1980er-Jahre gilt natürlich als original. Nur verbastelte Fahrzeuge wollen wir nicht. Aber das ist kein Thema, das bei uns eine Rolle spielt.

SPIRIT: Wächst die Szene trotzdem noch?

Asche: Ich möchte sagen, notgedrungen: Jeder Youngtimer-Besitzer braucht Informationen, Ersatzteile und den Austausch mit Gleichgesinnten. Wir sehen auch mehr Frauen in der Szene. Sei es wegen der Liebe zum ersten Auto, einer unverhofften Auto-Erb-schaft oder der Freude an den Formen und Farben der unterschiedlichen Youngtimer-Modelle.

SPIRIT: Also echter Nachwuchs und nicht nur ein Medien-Hype?

Asche: Es ist förderlich, wenn die Youngtimer, die eine Generation wie mich begleitet haben, in den Medien und auf der Strasse sichtbar sind. Für viele Passanten ist das ein «Wiedersehen» mit einem altbekannten Auto, das ihnen ein Lächeln ins Gesicht zaubert und Erinnerungen weckt. Youngtimer sind ein Zeitzeichen der alten Autoindustrie.

Meisterstücke. Aus bester Hand.



Merbag ist offizieller Vertriebspartner von HK-ENGINEERING.

Wir offerieren Ihnen ausschliesslich Fahrzeuge des international führenden deutschen Spezialisten für die Restaurierung der legendären Mercedes-Benz 300 SL.

Die restaurierten 300 SL Flügeltürer und Roadster aus dem bayrischen Polling zählen weltweit zu den begehrtesten Sammlerobjekten. Alle von uns angebotenen Modelle sind originale Mercedes-Benz Fahrzeuge mit nachweisbarer Historie.



Mehr erfahren:

merbag.ch/hk-partner

MERBAG



Mercedes-Benz Automobil AG

Zürich-Seefeld Färberstrasse 6 · T 044 268 99 66 · seefeld@merbag.ch · merbag.ch/seefeld



CREATING MEMORIES ONE DRIVE AT A TIME

THE CHEDI
ANDERMATT, SWITZERLAND

Radisson BLU
REUSSEN, ANDERMATT

ANDERMATT
ALPINE APARTMENTS