EUROPEAN-NEWS-AGENCY.COM

EUROPEAN NEWS AGENCY

International Press Service

Ressort: Auto und Motorsport

ASC-Classic-Gala Schwetzingen

Schwetzingen, 17.09.2020 [ENA]

ASC-Classic-Gala vom 04. bis 06. September 2020: Schön, einfach nur schön, aber auch imposant und elegant, wissend das er dort hingehört, eigentlich schon immer, hier im Schatten des Schlosses von Schwetzingen; ein schwarzer SS1 Four Light Saloon Coupé aus dem Jahre 1935

War es das passende Ambiente, seine Ausdrucksstärke oder seine aufwendige Restauration, die in nicht weniger als 10 Jahre aus einem ramponierten Gebilde ein bemerkenswertes Objekt der historischen Automobilgeschichte machte? Ich denke, beides zusammen veranlasste die Jury dazu diesem SS1 zum „Best of Show“ zu küren. Dass es überhaupt zu diesem Event kam, verdankten wir dem Organisator Johannes Hübner, der den 16. Concours d Èlegance Classic-Gala 2020 trotz aller Risiken durchgezogen hat. 15.000 Besucher konnten im herrlichen Park von Schloss Schwetzingen, immer schön aufgeteilt in Vormittags- und Nachmittagsschicht und unter Auflagen des bestehenden Hygienekonzepts eintauchen in die grandiose Zeitreise des Automobiles.

Der weitgefächerte Barockgarten, geradezu ideal für eine Autoveranstaltung im Zeichen der Pandemie, mit genügend Abstand, so dass keine Dichtesituationen entstehen konnten. Einzig, die Siegerehrung wurde kurzerhand gestrichen. Stattdessen kamen die Preise, rund 130 Pokale zu den Teilnehmerfahrzeugen. Damit konnte man aber gut leben. 100 Jahre Talbot aber welcher; sprechen Sie Talboo oder Thälbott, ist es nun eine französische oder britische Automarke? 1898 in Levallois-Perret bei Paris: Clèment baute damals Autos unter seinem Namen, 1903 kam ein Teilhaber hinzu, dadurch der neue Name Clement-Bayard.

Schon damals vorausschauend, Lord of Shrewsbury and Talbot, Geschäftsmann und Importeur, der die Fahrzeuge 1093 in England unter seinem Namen Talbot anbot. 1919, der erste Weltkrieg war Geschichte, änderte auch der Autopionier Darracq aus Suresnes die Geschichte von Clèment-Talbot. Darracq erwarb auch noch die britische Automarke Sunbeam, ab 1920 produziert als Sunbeam-Talbot-Darracq, verkauft unter dem Namen Talbot, in England mit Zusatz „London“. Diesen Stichtag ehrte man mit fünf schönen Exemplaren, die ein breites Spektrum vom Vorkriegs-Sportwagen bis hin zum fast reinrassigen Rennwagen. Ein 1936iger Talbot T15 konnte den Kategoriesieg sein Eigen nennen.

In der weitläufigen Parkanlage gaben die verschiedensten Mercedes-Benz Clubs Einblicke in vier Jahrzehnte Mercedes-Geschichte. Ob Phonton-Limosine, Baby-Benz oder die klassischen 190 SL und 230/280 SL, alle waren sie da und zwar in recht großer Zahl. Hinzu kamen noch eine recht große Anzahl

Redaktioneller Programmdienst:
European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.

von 600tern-Version der Sechziger- und Siebzigerjahre. 1963 wurde der Typ 600 erstmals auf der Frankfurter IAA vorgestellt. Sensationell, da konzipiert als exklusives Repräsentationsfahrzeug für höchste Ansprüche, war das neue zeitlos und elegante Spitzenfahrzeug serienmäßig mit einzigartigen technischen Besonderheiten ausgestattet, die den damaligen Stand der Technik übertraf.

Es gab diesen 250 PS starken 6,3- Liter- V- 8 in zwei Karosserielängen mit 4,6 und 8 Sitzen. Die Serienfertigung des „Großen Mercedes“ begann im September 1964 bekannt auch als „Pullmann“, in dem so mancher Staatsmann Platz genommen hatte. Besonders edel ist das im September 1965 für Papst Paul VI. gebaute viertürige Pullmann-Landaulet. Insgesamt kutschierte dieses Auto immerhin drei Päpste. bis es 1985 in Rente ging. Im Mercedes-Benz-Museum Sindelfingen kann man dieses mit Historie und Heiligenschein besichtigen.

Als der 31 jährige Henry Ford von der Erfindung des Automobils erfuhr, beschloss er in seinem Schuppen ein Auto zu bauen. Gesagt, getan. Nach Monaten mit vielen Rückschlägen stand 1896 die Testfahrt für das 227 Kilo leichte „Quadricycle“ mit einem leichtem Stahlrahmen und einem Zweizylinder-Vier-PS-Benzinmotor und vier Fahrradrädern an. Es gab zwei Fahrgeschwindigkeiten, dafür ab keinen Rückwärtsgang und die Haustürklingel fungierte als Hupe. Schmunzeln muss man schon, wenn man liest, dass sein Assistent J. Bishop voraus radelten musste um Fußgänger und Kutschen zu warnen, denn das Vehikel hatte keine Bremse!!!

Ford fuhr über die Grand River Avenue in Detroit und über drei Durchgangsstraßen rund 32km/h. Von nun an baute er mehr und mehr Autos, erfand 1911 das Fließband und ebnete sich so den Weg zu einer der eindrucksvollsten Erfolgsstory in der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte. Die Alt-Ford-Freunde stellten Beispiele aus Fords hundertjährigen Geschichte, vom Buckeltaunus über Capri bis zum Escort XR3.

Eine interessante Zusammenstellung gab es am sogenannten Hirschbrunnen. Dort gab es zwar keine Hirsche, aber den US-Classic-Cars-Concours. Mit Stolz gewellter Brust zeigte man fast die gesamte Breite und Vielfalt des amerikanischen Autobaus. Mit seinen Kategoriesiegern Chrysler New Yorker, Cadillac 341 Phaeton, Ford Model A und Ford Mustang Boss gab es eine Auswahl von Autos im Jet-Age-Design, über den Aerodynamik-Look der Vorkriegszeit bis zu den Flossen-Exzessen der späten Fünfzigerjahren.

Gleich gegenüber platzierten sich die süßen kleinen, liebevoll restauriert und ein besonderer charmant. Ob Fiat 500 Topolino, Simca 6, die BMW Isetta oder der Brütsch Zwerg, erinnern sie doch so manchen älteren Besucher an seine Fahranfänge und die Wirtschaftswunderzeit. Ehren wollten die Schwetzinger die 90zig jährige Firma Pininfarina. 1930 gegründet, ist sie einer der wenigen Firmen die bis heute überlebt haben. Leider sah man Corona bedingt keines dieser Einzelstücke die Pininfarina weder gebaut oder zumindest gestaltet hatte im Schlosspark. So ging der Jubiläumspreis an einen Alfa Romeo 6C 1750 von 1930 mit der

Redaktioneller Programmdienst:
European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.

wohl ersten Pininfarina-Kleid, dass je einen Alfa Romeo zierte.

Ein außergewöhnlicher Nash Healey Roadster Baijahr 1952, der mit einer Pininfarina- Karosserie in der Sonne strahlte, erhielt den Klassensieg in seiner Epoche, genauso, wie der Ferrari 275 GTB von 1964 der die FIVA- Klasse 1 von 1961 – 1964 dominierte. Den Sätzen eingehen: Das Jahr 2020 wir wohl in die Analen von Schloss Schwetzingen eingehen. Trotz der Pandemie Covid 19, die die Welt in Atem hielt, wurde der 16. Concours d Èlegance mit allen verfügbaren Regeln der Hygiene und Abstand abgehalten. Weniger Automobile, dafür zufriedene Aussteller und Besitzer der ausgestellten Autos und glückliche Besucher machten das Event zum Highlight des Jahres.

Bericht online lesen: https://www.en-a.de/auto_und_motorsport/asc_classic_gala_schwetzingen-79219/

Redaktion und Verantwortlichkeit:
V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDStV: Erich Hein

Redaktioneller Programmdienst:
European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.