

2001 **AUTOS** 2011

AUTOS
AUTOS
AUTOS

*und das schon
10
lange Jahre!*

STAUDESIGN

Schwer zu glauben, aber es ist nun schon 10 Jahre her, dass wir die Idee hatten, diese Winne im Engagement für Sie besonders attraktiv zu machen. Auch, um den Wertenden die Zeit zu verkürzen. Und, da sich natürlich für zwei besonders interessierten Autos und Frauen in dieser Reihenfolge, konnten wir uns sofort für das Vorhaben zum Stauder-Design begeistern, auch Nicki Italieners unsere Liebe für Autos zu erklären. Dabei ging es um, weniger um schöne Automobile oder bekannte Marken, vielmehr um die Story hinter dem jeweiligen Fahrzeug. Wer wusste schon, dass Bernd Eckersteine der Manager von Jochen Rindt war (dem aus Mainz stammenden Formel 1-Weltmeister), oder, dass Formel und Clio die am liebsten einen Ford als Fluchfahrzeug benutzen? So ist in 10 Jahren bisher die verschiedenste Präsentationen entstanden, die bei unseren Besuchern viel Response erfahren haben. So ist es auch in Zukunft weiter gehen. Denn mit dem Auto, das Sie hier besonders können. Sein Layout stammt aus Nieder-Österreich.

2001 wurde gegen Mercedes Benz, während der Fußball WM in Deutschland, die Nummer 1 der Auto-Jahrgänge, die beiden Oliver Hesse Design, zur Unterstützung von Agis Jang den Auto zu gestalten, die beim DTM Lauf in Brands Hatch und zum Einsatz kam. Alexander Margolis war der Fahrer und erzielte einen 2. Platz, was auch dem Stauder-Design. Wir hoffen, auch weiterhin Ihren Geschmack zu treffen und möchten darauf hinweisen, dass unser Lieblingsauto heute Mercedes! nicht Materazzi!

IN DER POLYMER IN BRANDS HATCH
Gestaltung des BMW-Mercedes im Maßstab 1:43 stammt von Alexander Margolis

2001 **AUTOS** · **AUTOS** · **AUTOS** 2011

AGAJANIAN?

Joshua J.C. Agajanian wurde als Sponsor amerikanischer Unimotoren in San Diego, Kalifornien geboren. Sein Traum war es, Rennfahrer zu werden. Er sparte so lange, bis er sich mit 18 Jahren einen Rennwagen kaufen konnte.

Voller Stolz zeigte er diesen seinem Vater. Der sagte daraufhin, „So, denn fahre viele Du werden?“

Dann willst Du zuerst noch einige Dinge erledigen – gib deiner Mutter einen Abschiedskuss, pack' dein Zeug zusammen, denn Du wirst nicht mehr bei uns wohnen, und während Du das tust, lächle deinen Namen!“

Sein Vater war halt in Sorge um den jungen Mann, denn in den 50er Jahren war der Ferntransport eine brutale Angelegenheit, bei der jedes Wochenende jemand irgend auf dem Dirt-Track Ovalen Stahlfederwagen sein Leben verlor und er wollte nicht, dass sein Sohn Teil dieser Statistik wurde.

So schlug der Vater einen Kompromiss vor, den J.C. akzeptierte, er würde das Wagen behalten, aber jemand anderes fuhr für ihn. Dabei blieb es und das war die Geburtsstunde J.C. Agajanian als einer der größten Rennmotoren, Rennwagenbauern und Lunkenrenn junger Fahrerlebens seiner Zeit. Und zur Freude seines Vaters hat er überlebt.

Agajanian's Rennwagen führen auch beim legendären DNF 500 – nur vergleichbar mit Monza, 16-Meis und Volkswagen. Das erste Rennen fand 1911 statt, auf Initiative von Carl Fisher, dem Begründer des ikonischen amerikanischen Automobilportales. Anfrage hatte das 4-Kilometer-Oval einen klugen, aus Pflastersteinen, an dem noch heute ein Steinchen an der Ziellinie einmetert.

Pizza & Paper

Agajanian Special

STAUDESIGN · FRANKLIN MINT



PHÖNIX AUS DER ASCHE

Das Blaue Wunder

1954 entstand in der Daimler-Benz-Versuchsabteilung ein Automobil – von Hand gefertigt und auf die Welt einzigartig – der Mercedes-Benz-Renntransporter. Mit seiner verblauen Daimler-Benz-Lackierung, einer weich geschwungenen Karosserie und der Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h, die ihm der 192 PS starke Motor aus dem 300 SL Flügelkäfer verlieh, war er eine genau so große Angelegenheit wie sein Hochgeschwind-Mobil, mit dem er von Rennen zu Rennen und von Sieg zu Sieg eilte.

Dann wurde man zweimal hintereinander Weltmeister, bis sich Daimler-Benz 1955 aus dem Formel-1-Rennsport zurückzog. Der Rückschlag wurde im Frühjahr 1955 beschlossen und hatte nichts mit der größten Katastrophe aller Zeiten im Motorsport zu tun, als der Franzose Pierre Levegh auf einem Mercedes in Le Mans in die Zuschauer raste. Dabei kamen 83 Menschen ums Leben.

Der Renntransporter wurde noch ein paar Jahre zu Testzwecken eingesetzt, bald aber nicht mehr benötigt und 1967 verschrotet.

Ein Trücker Staß, denn zum 100-jährigen Jubiläum von Mercedes-Benz wurde er wiedergeboren, ohne Baupläne, aber mit Hilfe von Augenzeugen, wieder in Handarbeit und wieder in der Originalfarbe, die ihm den Namen eintrugen hatte – „Das Blaue Wunder“.



Teil des Innenraums
innerhalb von 1954
des 192 PS Motor von
300 SL Triptantrieb



Wie da aussieht wie ein Mercedes
ist im Mercedes-Benz-Museum Stuttgart
in der Mercedes-Benz-Werkstatt Maffei.



„Im Sommer und im
Herbst war die Straße
für die Daimler-Benz
Rennwagen“



Die Formgebung war für
1954 ein revolutionäres
Zeichen, denn der
Körper wurde in
Handarbeit gefertigt.

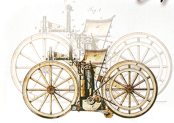


MERCEDES-BENZ-RENNTRANSPORTER VON 1954

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND CMC

Wie alles begann

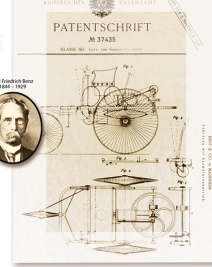
Vor 125 Jahren veränderten zwei Männer die Welt, indem sie uns die Mobilität verliehen, ohne die wir uns das Leben nicht mehr vorstellen können.



Das erste Kraftrad der Welt kam aus Deutschland und war kein Automobil sondern ein Motorrad – der 1885 von Gottlieb Daimler, unter Mitarbeit von Wilhelm Maybach, geschaffene Daimler Reitwagen.

Er hatte eine Leistung von 1/2 PS, erreichte mit seinem Zweiganggetriebe immerhin 12 km/h und hatte Glührohrzündung, Oberflächentriplett und einen luftgekühlten 1-Zylinder Vertikalzylinder-Otto-Motor.

Die Namen Daimler und Benz sind in der Automobilgeschichte untrennbar verbunden, dennoch haben sie einander nie kennengelernt. Als sich 1926 die Firmen zusammenschlossen löste Daimler schon lange nicht mehr. Was aber weiterlebt, ist seine Erfindung, das Vorbild für alle BMW, KAWA, SUZUKI, HONDA, HARLEY und was sonst noch zweier (oder dreier) Räder hat.



Gottlieb Wilhelm Daimler
1826 - 1900

Carl Benz
1844 - 1897

Am 3. Juli 1886 geschah etwas, was von Deutschland ausgehend, enorme Auswirkungen auf die Geschichte der Menschheit haben sollte. Das erste gebrauchsfähige Auto der Welt – der Patent-Motorwagen von Carl Benz – wurde der Öffentlichkeit vorgestellt.

Er war in vieler Hinsicht eine originale Mischung aus Pflanzkutsche und Dreirad. Das 192-PS-Motor trieb mit Hilfe des Innovativen, von Benz erfundenen Konstruktion aus Ausgleichsgetriebe, Nocken und Ketten ein Speichenrad an. Ein derart innovatives Merkmal, die das Automobil von Benz aufwies, finden sich auch heute noch an über 400 Millionen Autos. So verfügt es bereits über eine elektrische Zündung und einen Wasserpumpenmechanismus. Mit einem fortschrittlichen Differentialgetriebe ohne Rückstufung und einer Benennungsgang konnte das Getriebe eine Spitzengeschwindigkeit von 18 km/h erreichen.

Der Benz Patent-Motorwagen war mehr als nur eine weitere Erfindung in der technologischen Reihenhalle der Menschheit. Er war eine Erfindung, die die Grenzen der Welt öffnete – und Menschen und Dinge einander ein kleines bisschen näher brachte.



Was wir Ihnen näher bringen möchten, ist unsere Plaza. Wir haben sie nicht erfunden aber vielleicht ein wenig besser gemacht.



DAIMLER REITWAGEN VON 1885

PATENT-MOTORWAGEN VON 1886

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND Franklin Mint



VIVE LE...TRIPORTEUR!

Der berühmte „PEUGEOT TRIPORTEUR“ war der LKW des kleinen Mannes! In den 50er Jahren schwingen sich vor allem in Frankreich mobile Händler, Handwerker und Auslieferungsfahrer mit „Görliße“ auf ein kurzes, aber hoch praktisches Fahrzeug. Das monströse Lastendeckel! Mit seiner originalen Silhouette und seinem charakteristischen Design war der PEUGEOT TRIPORTEUR eine weltweit extrem fortschrittliche Entwicklung und laut Werbung das „Sparmaße unter dem Schwelmertransportmitteln“.

Das Modell DN 55 mit 125 cm³ Hubraum und 4,5 PS war in der Lage, Lasten bis zu 150 kg zu transportieren. Aber es waren vor allem seine Robustheit und sein Lenkmechanismus mit hohem Fahrkomfort (Vorderräder mit Einzelradaufhängung), die jedermann begeisterten...

Und weil sich alle so freuen, dreht man gleich auch noch einen Film darüber!

Peugeot PARIS France

PEUGEOT TRIPORTEUR VON 1952

PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN UND SOLIDO

the American Graffiti

Deuce Coupé

Rock and Roll...

Viele GIs aus Kalifornien, die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs in ihrer Heimat zurückblieben, waren konzentriert dem Abzug nach den Klängen der Libertee kaum noch aufmerksame Seiten abzuwehren. Sie suchten sich einen neuen Art Nervenkitzel: die sogenannte „Hot-Rods“ – aufgemotzte Autos, mit denen sie auf Salzbrenn oder geraden Straßen Rennen fuhren, auf den Hauptstraßen der Städte freizeiten und später sogar auf Autobahnen zu sehen waren. Kein Wunder wurde damals halbes Dutzend „Hot-Rods“, Hopps und fettergepöhlte, aufblühende locken und mit mehr Chrom versehen als der Ford Deuce Coupé, ein zweistöckiges V8 mit Monza und 65 PS von 1932.

Dieser V8 schlug die Normen des Deuce Coupé mit Mitte der fünfziger Jahre!

Auch **Rayd Coddington** hat die Star-rolle des Autodesigners. Er schraubte seinen im Allgemeinen als ersten echten Deuce Coupé-Kid und versah es mit dem legendären Flammen-Design.

Die **Beach Boys** besaßen ihr „Little Deuce Coupé“ und in George Lucas' ersten Film „American Graffiti“ mit Wurlman Jack spielte es eine Hauptrolle. Mit dem offenen „Small-Block“ V8, dem Man-A-Fee Ansaugsystem und den vier Doppelschwanzkappen hat bereits es mit seinem Besitzer durch die heißen Sommernächte der City zu „JMB drive-in“.

Bis zu den ersten heißen Sommernächten wird es noch etwas dauern, aber wir werden alles tun, um Ihnen die Wartezeit so angenehm wie möglich zu gestalten.

Pizza Pepé

Ford Deuce Coupé von 1932

Rayd Coddingtons Deuce Coupé

American Graffiti Deuce Coupé

PRÄSENTATION UND CHERITÄE VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINI



Der Dampfhammer XT 500

Die XT fuhr sich sich federleicht, keine Steigung war zu steil und kein Motor zu schwerm, nicht der Motor hing stumpf am Kopf, sondern die Zylinder wie ein Pfeil. Auch der Verlasser dieser Zylinder hatte jedoch lange Kilometer Freude an dem Wunderwerk aus dem Land der aufgehenden Sonne. (Der japanische Hersteller Honda hat die XT als eines der besten Modelle in seiner Geschichte angesehen. Nachfolgende Modelle XT 500 wurde eine Honda V7 zum Gegenüber, ein wunderbares Motorrad für die 80er, aber das ist eine andere Geschichte.)

Im Jahr 1976 veränderte sich schlagartig die Welt eines jeden Motorrad-Freizeitisten. Die 500er wurde immer mehr der Fahrer nach Komplex als ein einfaches Performance-Motorrad angesehen. Die Yamaha XT 500 war das erste Motorrad, das sowohl ein Einsteiger- als auch ein Fortgeschrittenen-Motorrad war. Die 500er wurde im Jahr 1976 in Deutschland für 27,5% gelistet.



XT 500

Die Yamaha XT 500 von 1981

500

PRÄSENTATION UND EXHIBATE VON STAUDER-DESIGN® UND MINICHAMPS

DIE SILBERPFEILE AUS MARANELLO

Ferrari 312B

Der Ferrari 312B besaß 1979 eine lange, schmale Nase und einen in der Formel 1 1969 stieg der italienische Automobilhersteller Fiat auf Ferrari um und schaffte eine Struktur.

Vor allem die neue Transaxle-Scheitel sorgte für eine in Formel 1 312B besaßen einzigartigem Fahrwerk und einem neuen Motor. Die Konstruktion des Motors wurde bei der 1991 der 100 PS. Das Triebwerk wurde in einer leistungsfähigen Verbindung des Fahrgestells aus Leichtmetallen und Aluminium.

Obwohl der Wagen von Beginn an konkurrenzlos war, stützten sich einige Piloten auf die Nase der Silberpfeile. In der Saison 1979 kam der erste Fahrer an den Großen Preis von Kanada im Großen Preis von Mexiko und im Großen Preis von Spanien an die Gesamtwertung hinter Niki Lauda. Zwei weitere Fahrer erreichten das Großen Preis von Mexiko (Niki Lauda) und den Großen Preis von Spanien (Niki Lauda).

Mario Andretti gewann mit dem 312B 1981 noch den Großen Preis von Südafrika, dann brachte die Südafrika als ein Rennen in Brno das Nachfolgemodell, den 312B2 an die Rennstrecken.

Ferrari 312T4

Der Ferrari 312T4 wurde von die Südafrika Ferrari 312B in der Formel 1 eingesetzt. Sie gewann mit dem 312T4 den Konstrukteurspokal und Jody Scheckter den Fahrerpokal.

Der 312T4 war der erste Ground-Effect-Formel-1-Wagen der Welt. Die Wagen hatte ein schmales Monocoque, das eine breite Luftschleuse, die das Handling des beiden 12-Zylinder-Motors unterstützte. Die Luftschleuse wurde so konstruiert, dass sie den Luftstrom unter dem Auto so wenig wie möglich störte.

Scheckter und der kanadische Fahrer Gilles Villeneuve feierten je drei Südafrika- und Großen Preis von Mexiko. In der Saison 1984 gewann Villeneuve das Rennen in Südafrika, beim Großen Preis der USA West und beim Großen Preis der USA Ost.

Scheckter gewann die Fahrerwertung mit vier Punkten Vorsprung auf seinen Teamkollegen.

Ferrari 312B

Diese wunderschöne Illustration stammt von Stefan Lindner

Die Autos waren nicht wirklich Silber, nur diese Pole sind es. Aber es hat nichts an ihnen.



FERRARI 312T4

FERRARI 312B



COBRA ÜBERNEHMEN SIE!

...so hieß die auch bei uns sehr beliebte amerikanische Fernsehserie, die zwischen 1966 und 1973 entstand. Das Original nannte sich "Mission Impossible" und die Cobra schrieft sich als "MI" - Aber was tut man nicht alles, damit die Headline stimmt!

Das gleichnamige Fahrzeug, die AC Cobra 427, ist ein britischer Sportwagen, der ursprünglich für den Rennsitz geplant war. Die Produktion begann 1962.

Der Teenager Carroll Shelby entwickelte das von dem 1965 gegründeten Automobilhersteller AC gebaute Modell AC Ace weiter. Die Cobra wurde durch ihn geboren. Shelby setzte in den Wagen einen Ford-Motor ein - weshalb manche Amerikaner auch von einer Ford-Cobra sprechen. Heute werden für eine originale Cobra teils Preise über 300.000 Euro bezahlt.

AC Cars hat seinen Sportwagen Cobra nun neu aufgelegt. Der MKVI genannte Roadster kommt mit Gullwing (Möwenflügel)-Türen, Corvette-Motor und Porsche-Bremsen.

Die sechste Generation der Cobra hat dieselben beeindruckenden Daten wie ihre Vorgängermodelle - jetzt aber einen 6,2-Liter-Corvette V8 Motor mit 437 PS.

Der GT5 Mk IV wiegt gerade einmal 1.025 kg und schafft den Sprint von 0 bis 100 in nur 2,3 Sekunden. Und noch eine Überraschung: Die britische AC Cars lässt die Fahrzeuge bei der deutschen Gullwing GmbH im sächsischen Meyda bauen.

Flügel Türen hat bei uns nur die Cabzone - sehr zu empfehlen und erheblich preiswerter.

o/s
PIZZA
PIZZA
OW





Schöne Modelle gibt's bei: www.modelautokauf.de

SHELBY COBRA 427

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND KYOSHO

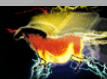
Winter in den Rocky Mountains

Winter 1987
- die Lodge am 8000 Fuß hohen Mount St. Franklin ist eingeschneit. Kein Problem - der 1940er Chevrolet Ski-Lodge Truck bringt jeden Gast zu seinem Bestimmungsort.
Mit allen Utensilien die zu einem zünftigen Winterurlaub gehören.
Was zu einer zünftigen Partie gehört, bekommen Sie von uns.
Zusammen mit den besten Wünschen zur Weihnacht und einem gelungnen Jahreswechsel!






PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINT



DAS DÜSENBERG COUPÉ SIMONE

...UND ALLES WEGEN SIMONE...

Die Geschichte des Düsenberg Coupé Simone ist eine typisch amerikanische Story.

Ein Automobil, 1936 vom faszinierender Kinomärk Magaziner Gai LaFouche als Geschenk für seine Geliebte Simone bei den Karossenbauern Emmett Hartrick und Arnold Measian auf Basis eines Düsenberg Chassiss in Auftrag gegeben, bringt noch heute die Gemüter eingefleischter Automobilfans in Brand.

Drei Jahre lang arbeitete man bei Emmett Arnold unter der Aufsicht von LaFouches Assistenten Étienne de St. Claire an dem Entwurf. Nach Vollendung des Meisterwerkes sollte es nach Paris gebracht werden, damit das Ergebnis von LaFouche persönlich in Augenschein genommen werden könnte. Aber zu diesem Zeitpunkt waren LaFouche, seine Geliebte Simone und St. Claire schon heillos zerstritten, da LaFouche das Fahrzeug zwar nahezu aber nicht bezahlt, stahl ihm es Emmett und St. Claire kurzerhand und versteckten es. So versteckten es so gut, daß Emmett und das Düsenberg Coupé bis heute nicht gefunden wurden.

Erst nahezu 60 Jahre danach tauchte ihre Schöpfung – das elegante Coupé Simone – wie durch ein Wunder wieder auf! Zufällig trafen sich in den 1960er Jahren Roger Hartrick und Raffi Measian, entfernte Verwandte von Emmett und Arnold. Beide mit derselben Leidenschaft für klassische Automobile. Auf der Suche nach dem Coupé Simone fuhren sie einer Jagd nach Green Beret in Pennsylvania. Dort entdeckten sie in einer alten Scheune die Originalpläne des verschollenen Meisterwerkes.

Sie beschlossen, die Kreation ihrer Vorfahren zu neuem Leben zu erwecken und bauten ein millizentgenreues Modell des Düsenberg Coupé Simone. Als einzige auf der Welt existierendes Exemplar.

Wie man sieht, konnte man schon 1936 schöne Stromlinienautos bauen. Wenn auch wohl unter rein ästhetischen Gesichtspunkten, denn es gab noch keine Straßen, auf denen sich der bessere CW-Wert ausgemerkt hätte.

Bei in neuen Spielen kommt es nicht auf den CW-Wert an, nur auf den Geschick.




DÜSENBERG SIMONE COUPÉ VON 1936

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND Franklin Mint

VOLLE LOTTE!

Amerikanische Rennfahrer fahren entweder im Kreis oder gerade aus. Die Fahrzeuge derjenigen, die geradeaus fahren, nennt man Dragster. Jeweils zwei Fahrzeuge werden am Anfang einer Strecke von einer Viertel Meile (400 m) aufgestellt. Am Startschiff drückt, Methanol oder Nitromethan. Wenn die Ampel auf Grün springt, lassen die Fahrer in ihren Sicherheitssitzen die 1000+ PS auf die riesigen, nur leicht befüllten Hinterräder los, um in 4 bis 5 Sekunden und mit ca. 500 km/h die Viertel Meile zurück zu legen. Da Bremsen bei diesen Geschwindigkeiten nur geringe Wirkung zeigen, stoppt man das Fahrzeug mittels Bremsfahrschirm. Dragster gibt es in vielen verschiedenen Klassen und Typen. Die bekanntesten sind die sogenannten „Top Fueler“ die wir hier sehen. Europäische Formel 1- oder DTM-Fans werden sagen: „Das ist so interessant wie Baseball oder American Football“. Heißt wohl - wie ein Nachmittag vor dem Aquarium. Trotzdem - dem Ahnis macht's Spaß und cool sehen die Autos auch aus.



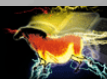
Der Arbeitsplatz des Fahrers. Sicherheiten im obersten Leben.



KEELING & CLAYTON: CALIFORNIA CHARGER

TV ★ TOMMY IVO

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND 1350 INC.





CINQUECENTO



DIE FANTASTISCHE RÜCKKEHR DES „MÄUSCHENS“

Kamen auf der Welt und schon gab's das neue Mäuschen als „Fast-Cabrio“...

...und als Mini-Ferrari...

...mit allem Drum und Dran!

Topolino – das Mäuschen

Was gut ist, kommt wieder (sagt der Skat-Spieler)

Die Massenmotorisierung Europas hat ihre autonomen Protagonisten legendar gemacht. Bei den Deutschen war es der Käfer, bei den Franzosen die Erte und der Ra, bei den Engländern der Mini Cooper und die Italiener hatten bis 1955 das Mäuschen (Topolino) und danach den Fiat 600 und den Fiat Nuova 500.

Obwohl vom größeren, vierzylinderigen der beiden Heckmotorleinwagen letztlich eine Viertelmillion mehr Autos verkauft wurden, hat doch der kleine, schnuckelige Zweizylinder, der Fiat 500, sich tiefer in der Erinnerung festgesetzt.

Und wie VW mit dem New Beetle oder BMW mit dem New Mini (Cooper), möchte auch Fiat den Symbolcharakter des Dillies für die aktuelle Modelpalette nutzen. Der neue 500 bricht aber, wie auch der Beetle, mit dem Heckmotor-konzept des Vorbildes und baut auf der Technik des aktuellen Panda auf. Focus



Das Fiat Logo im Wandel der Zeit






















FIAT - FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI TORINO



FIAT 500 ABarth von 2008



FIAT 500 Nuova von 1957

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN  UND BOBRAGO

Moderne Zeiten

...waren es um die Wende des letzten Jahrhunderts.

Das ist keine zufällige Neukonzeption des Fahrzeugbaus, und mit diesem Automobil der Daimler-Motoren-Gesellschaft wurde erstmals auch der Name Automobil auf dem sich zu entwickeln. Damit begann die Ära Mercedes im Automobilbau.

Dieser Name brachte eine endlich wählbare Ära in das selbst schwebende Gestalt eine Mischung, durch die er zum Symbol für die neue Art der Fortbewegung wurde: schneller, komfortabler und leichter als je zuvor.

Bisher mit geradenem Straßenfahrzeug denkbar war, um Bäumen ohne von dem Ziel von der einfachen Handhabung eines Mercedes einzuweichen, um eben die Personengruppen der Daimler-Motoren-Gesellschaft vorübergehend die zusätzliche Triebenerhebung zu ermöglichen.

Die Ingenieure versuchten sich von dem Mercedes jedoch nicht durch einfache Konstruktion, sondern hauptsächlich durch geklebte Hochleistungs-Autos.

Alles klar?



Im Jahr 1911 ließ Henry Clayton Stutz eines seiner Automobile über 100 Meilen weitbringen. Sein Wagen war "Mercedes" und wurde später als "Mercedes" bekannt. Er war ein kleiner, schneller Wagen, wenn man bedenkt, daß die anderen Autos dieser Größe nur hundert Meilen hielten als der Stutz mit seinen 200 Meilen. Nicht nur die Leistung, sondern auch die Ausstattung waren, die ihn durch die Firmen den bekannten Verbleiben, die auch das System "Tag zu Tag" erfordern, die der Stutz-Fahrer seinen Entzücken gab. In dem ersten Weltkrieg war Stutz ein erfolgreicher Automobilhersteller, der auf Stabilität und Haltbarkeit Wert legte. Er war ein erfolgreicher Stutz-Schiffingenieur - vielleicht das bekannteste Merkmal seiner Automobilherstellung - war der Stutz Bearcat. Er trug nicht nur durch seine Ausdauer auf, sondern auch durch Robustheit, Leistung und Schnelligkeit. Henry Clayton Stutz war ein Mann, der es schaffte, dass er sich in einer Zeit, die von industriellen Fortschritten und dem ersten Weltkrieg geprägt war, einen Namen machte und seinen Unternehmensaufbau auf den Automobilmarkt gehen konnte.



Der Stutz Bearcat



Der Simplex-Motor



STUTZ BEARCAT von 1915



MERCEDES SIMPLEX von 1904

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN  FRANKLIN WINT



King Cadillac

Elvis Presley

Elvis Presley war nicht nur ein Sänger, sondern ein Künstler. Er machte den King eine Karriere, geht er nicht nur um Musik, sondern um den gesamten Bühnenaufbau. Elvis Presley hat eine einzigartige Art, die Welt zu erobern. Er ist ein Mann, der die Welt erobert hat. Er ist ein Mann, der die Welt erobert hat. Er ist ein Mann, der die Welt erobert hat.

Das Auto Presley's Cadillac ist ein Meisterwerk. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat.

1955 wird das für seinen Überlebenden Markieren. Das Auto ist ein Meisterwerk. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat.

Nach Elvis' Tod am 16. August 1957 war eine Autokatastrophe ein verhängnisvolles Ereignis. Das Auto ist ein Meisterwerk. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat. Es ist ein Auto, das die Welt erobert hat.

Das ist meine Religion. Heute ist der nicht gegeben. Ich werde keine Liebe erfinden. Bruce Springsteen

CADILLAC FLEETWOOD VON 1955 PRÄSENTATION UND EXPOSITE VON STAUDER DESIGN® UND FRANKLIN MINT

Kinder, Kinder!

Der Weihnachtsmann und seine Geschichte

In der ganzen Welt konnte man sich Menschchen denken einen Vater Christmas, den Weihnachtsmann, den Weihnachtsmann oder Nikolaus, aber keinen Weihnachtsmann.

Der erfand nämlich erst die „Coca-Cola Company“, indem sie 1931 den berühmten amerikanischen Zeichner Haddon Sundblom beauftragte, den „Santa Claus“ für einen Weihnachtsmann zu zeichnen. Sundblom schuf einen sympathischen, Weihnachtsmann zum Ansehen. Seine Vorlage des Gesichts eines pensionierten Coca-Cola Fahrerläufers.

Der erste moderne Weihnachtsmann erschien in einer Zeitschriftenausgabe des Sunday Evening Post im Dezember 1931. In diesem entwarf Sundblom immer neue Szenarien für Coca-Cola und Santa Claus.

Später nahm der Zeichner sein eigenes Gesicht als Vorlage und malte ein Gesicht, das sich schnell zum gängigsten Gesicht verbreitete. Heute ist diese Figur der Inbegriff eines Weihnachtsmannes und in der ganzen Welt vertraut, der großherzige Weihnachtsmann mit Pflasterchen, stattlichem Rauchschubart und einem roten Mantel mit weißem Pelzbesatz.

Ein heute ist nicht geläufig, welchen Fahrzeug der Weihnachtsmann nach seinem Umstieg vom Rentier aufs Automobil bevorzugt. Es wird aber allgemein angenommen, dass es der Rolls Royce von 1905 mit V8 und 10 PS war.

PRÄSENTATION UND EXPOSITE VON STAUDER DESIGN® UND FRANKLIN MINT

Rolls Royce V8 von 1905





DER BLAUE SAMURAI

Der R89C war ein Sportwagen-Prototyp von Nissan, der in den Jahren 1990 bis 1993 eingesetzt wurde.

Angetrieben wurde das Fahrzeug, das mit einem 5-Gang-Getriebe ausgestattet war, von einem 8-Zylinder Turbo mit 3486 cm³ Hubraum. In der Qualifying-Abstimmung erreichte der Motor eine Leistung von bis zu 1200 PS, während er im Langstreckentraining circa 840 PS bei 7600 Umdrehungen pro Minute leistete.

Bei den 24 Stunden von Le Mans 1990 gingen insgesamt sieben Nissan-Fahrzeuge an den Start. Neben den fünf aktuellen Werksautos traten außerdem zwei privat eingesetzte Vorjahreswagen an. Insgesamt waren somit 21 Fahrer für Nissan am Start.

Die Ziellagge sahen nur drei der sieben gestarteten Fahrzeuge. Nicht sehr erfolgreich für so ein schönes Auto. Es gab einen Doppelsieg für Jaguar mit dem XJR-12, aber das ist eine andere Geschichte.








MR. ENGLISH

CATWALK

Der Jaguar XJR-9

Der Brit Tom Walkinshaw hatte 1982 bis 1984 bewiesen, dass mit dem Jaguar XJ-S die Sportwagen-Weltbestleistungen in der Gruppe A erungen werden kann, und machte sich nun an die Entwicklung eines Rennsportprototyps für die Sportwagen-Weltmeisterschaft, der XJR-6 genannt wurde und ab August 1985 zur Verfügung stand. Diesen und seine Nachfolger XJR-8 von 1987 und der von Tony Southgate konstruierte XJR-9 von 1988 waren sehr erfolgreich. Sie hatten 1987 und 1988 die Sportwagen-Weltmeisterschaft und 1988 sogar nochmals 1989 die Gesamtsiege bei den berühmten 24 Stunden von Le Mans. Die letzte Entwicklungsstufe, der XJR-12 schaffte schon 1989 den Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Daytona, einem in Amerika besonders beachteten Rennsportereignis, und 1991 erneut den WM-Titelgewinn. Dann wurde die Baublatze angeordnet von einem Dieselfahrzeug geschlagen – dem Audi TDI.









JAGUAR XJR-9 VON 1988

PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN UND EXOTO




Veni-Vidi-TDI
Flüsternde Revolution

Der Audi R10 TDI

18. Juni 2006. Mit großem Vorprung gelang dem Fahrer Tiroti Frittoli aus Marano Marone ein erneuertes Fines de Sieg beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans auf einem Audi R10 TDI.

Die Fahrer und der merkwürdige Audi haben damit Geschichte geschrieben. Zum ersten Mal gelang beim bekanntesten Langstreckenrennen der Welt ein Renngewinn mit Diesel-Motor.

Über 220.000 Zuschauer sahen das Rennen, das die Fédération Internationale Automobile Sport und Grand Prix-Motorsport als Zweitplatzierter in einem Porsche als Audi bestochten.

Der neue Audi R10 wird von einem neu entwickelten, 5,5 Liter großen Sechszylinder TDI-Motor mit 480-PS Leistung angetrieben, der besonders leise ist. Das 650-PS/112-Triebwerk wird bei komplett neuem Konstruktionsaufbau gefertigt. Das mit zwei Dieselpartikelfiltern ausgestattete Triebwerk ist aufgrund seiner Größe von außen kaum als Dieselmotor zu erkennen.

In Marano Marone es einmal wieder in sich. Sonne und Regen im Wechsel hat seitdem der Geschehen der seitlich mehr als 250.000 Zuschauer am Schallmauer auf feuchte Probe. Der überragende Regen beim "Zehnmal" machte die überaus hartnäckigen, Schallmauer Sieger, der Audi R10 TDI mit der Startnummer eins in der Bezeichnung "Le Mans".

Zum zweiten Mal hintereinander steigt in Le Mans ein Dieselmotor zum vierten Mal in Folge mit. Audi hat den Sieg nicht verloren. Die Borussia mit Besondere einen müssen sich für dieses Jahr etwas einfallen lassen.

Der Audi R10 TDI von 2006 PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND NIKOXY

Moby Dick mit Silberblick

NSU

NSU war seit 1873 ein deutscher Fahrrad-, Motorrad-, Automobil- und Motoren-Hersteller aus Neckarsulm.

Mitte der 50er Jahre war NSU der größte Zweiradhersteller der Welt.

Der Name **NSU** der ab 1932 als Markenname bzw. Markenzeichen verwendet wurde, ist die Abkürzung für den Stadtnamen **Neckarsulm**, der sich von den beiden Flüssen Neckar und Sulm ableitet, die hier zusammenfließen.

NSU-Motoren waren auf vielen Rennstrecken zu Hause und haben in den 50er und 60er Jahren in den 1950er Jahren zahlreiche Titel und Weltrekorde errufen. Die Duell zwischen Heiner Fleischmann (NSU) und Georg "Schorsch" Meier (BMW) schrieb in den Nachkriegsjahren NSU-Motorhistorie, und ebenso die Silberneleganten (BMW) Fuchs.

Auf die NSU Rennfox von 1954 gewann Werner Haas im selben Jahr die deutsche und die Weltmeisterschaft 1955 errangen auf der NSU Sportmax Hermann Paul Müller den Weltmeistertitel und Hans Baltisberger den Titel des Deutschen Straßenmeisters. Auf der "NSU Rennfox RT11" gewann Werner Haas 1953 die deutsche und die Weltmeisterschaft. Weiterhin gewann 1954 auf der NSU Rennfox "Blitzfox" Werner Haas die deutsche und Robert Hübner die Weltmeisterschaft.

1963 ging NSU in die Audi NSU Auto Union Aktiengesellschaft über und das war's.

NSU-Motoren kamen auch weiterhin zum Einsatz. Der NSU-TT-Automotor diente der Motorisierung des seinerzeit beliebtesten Serienmotorrades der Welt, der **Munch Mammot TT3**. Aber das ist eine andere Geschichte.

NSU Rennfox Blauwal von 1954

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND SCHUCHO



Eine Schöne Bescherung!

Da bekommt man zu Weihnachten ein wunderbares Modell des Alfa Romeo P3 von 1932 zum selbst zusammenbauen geschenkt und dann so was! Nichts passt! Winzigste Schrauben, die aber immer noch schwer genug sind, der Schwertfuß-Algen, in irgendeiner für den Puristen zu verstehenden, gegossene Metallteile, die für nichts auf der Welt zusammenpassen werden und feuchtere Gerüche, die sofort nach Zusammenbau nach Ablehnung in ihrem ursprünglichen Zustand ausstrahlen. Man sitzt da und stößt, anstatt in Weihnachtsstimmung Dünne und Blödsinnströme anzunehmen, die überhört Verwirrungen aus und flucht wie ein Fuhrknecht.

Selbst der familiäre Tröst, es müsse wohl an der Herstellerfirma liegen, verfehlt angesichts des geschätzten Preises von mindestens 150,- Euro für 90 ein Modell seine beschwichtigende Wirkung. Sollte mir noch mal jemand mit so einem Geschenk kommen, dann geht es sofort ins nächste China-Restaurant und besse mir das Ding zusammenbauen. Dafür braucht's Finger und geschmeidige Hände als die meinen und vor allem mehr Geduld.

In diesem Sinne – Frohe Weihnachten!



ALFA ROMEO VON 1932 – HA!

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND REVIVAL, BOLOGNA

CATCH ME IF YOU CAN

Die berühmtesten Fluchtfahrzeuge

Al Capone als „Mittelschicht“: Der 1897 in Brooklyn Geborene kam 1927 nach Chicago, wurde im Schritt mit „Carroll“ und „Duke“ Chicagoer Unterwelt. Obwohl diese sich später in Miami amma, gibt es Capone heute immer noch der berühmtesten Mafiafamilie – die „S. Valentini“-Mafia. Als Mithrasen vertrieben, schenkte viele Leute seinen Mitgliedern die Organisation von „Bugs“ Moran im 1. Februar 1927 mit Plunderung polizei toteten.

John Dillinger als „Räuber“: Der 1916 in Oak Park bei Indianapolis geborene, war der erste Mann, der das FBI als „Schnitzeljäger“ bezeichnete. Er wurde immer wieder von „Red“ und „Ruth“ (die beide mit ihm die 1934er Ford Sedan in den USA stahl) begleitet. Das FBI setzte auf ihn die höchsten Belohnungen aus. Die 1934er Ford Sedan wurde von „Red“ und „Ruth“ am 7. Juli 1934 in Chicago gestohlen. Das FBI machte die Flucht nur unmöglich. Dillinger starb am 22. Juli 1934 in der US-Gefängnisgefängnis in Joliet, Illinois.

MASQUE OF MOON GANG: Ich habe mir heute Gedanken gemacht, warum immer ich eine riesige Menge von „Schnitzeljägern“ nicht finde, wenn ich diese meine „Geschichte“ nicht gerade lesen kann, kann ich nicht verstehen, warum ich diese „Geschichte“ nicht lesen kann. Wegen der V8 Coverlid Sedan ist... Das ist ein sehr interessantes Konzept, aber es ist ein sehr interessantes Konzept. Sie sind immer noch eine riesige Menge von „Schnitzeljägern“, die immer noch eine riesige Menge von „Schnitzeljägern“ sind. Das ist ein sehr interessantes Konzept, aber es ist ein sehr interessantes Konzept.

John Herbert Dillinger: Der 1916 in Oak Park bei Indianapolis geborene, war der erste Mann, der das FBI als „Schnitzeljäger“ bezeichnete. Er wurde immer wieder von „Red“ und „Ruth“ (die beide mit ihm die 1934er Ford Sedan in den USA stahl) begleitet. Das FBI setzte auf ihn die höchsten Belohnungen aus. Die 1934er Ford Sedan wurde von „Red“ und „Ruth“ am 7. Juli 1934 in Chicago gestohlen. Das FBI machte die Flucht nur unmöglich. Dillinger starb am 22. Juli 1934 in der US-Gefängnisgefängnis in Joliet, Illinois.

Wichtigste Bausteine: „Schnitzeljäger“ und „Schnitzeljäger“ sind die wichtigsten Bausteine für die Herstellung von „Schnitzeljägern“. Die 1934er Ford Sedan wurde von „Red“ und „Ruth“ am 7. Juli 1934 in Chicago gestohlen. Das FBI machte die Flucht nur unmöglich. Dillinger starb am 22. Juli 1934 in der US-Gefängnisgefängnis in Joliet, Illinois.

John Herbert Dillinger
\$10,000.00
\$50,000.00

Wir wünschen Ihnen „Guten Appetit“ und empfehlen Cabonut statt Capopt!



CADILLAC IMPERIAL SEDAN VON 1930

FORD V 8 VON 1932

FORD SEDAN DELUXE VON 1933

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND Franklin Mint

INCOMPARABILE!

Unvergleichlich - 1950 ist das Geburtsjahr der Formel 1. Ferrari mit seinem bis heute unverändert geliebtem Markenzeichen, dem „Cavallino Rampante“ ist als einziger Rennstall von Anfang an dabei. Mit großem Erfolg: der 375 F1 ist so gut wie unschlagbar. 1951 verabschiedet sich Mike Rosino als bisher erfolgreichster Fahrer. Langeweile droht aufzukommen. Schließlich wird 1952 die Rennformel geändert: Grand Prix Rennern werden mit Formeln Wagen ausgetragen. Und wie es der Zufall will, sinkt bei Ferrari bereits ein passender Bolide bereit: der 500 F2. Den Fahrzeug ist sehr leicht und sehr klein. Weibere Phosphore sind an niedriger Schwerpunkt, eine ausgewogene Verteilung der Aggregate Gewichte über die Achsen sowie der extremst starke, von Aurelio Lamperti entwickelte Vierzylindermotor mit seinen 183 PS. Alles in allem ergibt das ein hervorragendes Fahrverhalten und ein gutes Handling. Doch Ferrari hat noch mehr zu bieten: Mit Alberto Ascari stellt ein begabtester Rennfahrer bereit, der seinen Beinamen „der Ringende Maestri“ zu recht trägt.

Die stolze Bilanz: Ascari wird 1952 und 1953 Weltmeister. Andere Fahrer, wie Willesio, Farina, Taruffi oder der junge, tolle Mike Hawthorn, ververstünden die Siegesserie des 500 F2 mit weiteren guten Platzierungen. Ferrari gewinnt in den beiden Jahren fast alles, was es zu gewinnen gibt - und deshalb wird dem 500 F2 der Spitzname „Super Ferrari“ verliehen. Mit dem Wiedererwerb von Mercedes und der Präsenz von Maserati bei Grand Prix Rennen ist der Saison 1954 muss sich Ferrari allerdings plötzlich einer übermächtigen Konkurrenz stellen. Die Erfolgreiche Serie ist verfügbar für Ende. Ein weiteres Jahr später, 1955, kommt Alberto Ascari bei einem Unfall in Monza ums Leben. Ganz Italien trauert.

43 Jahre später kommt ein Deutscher aus Kempten und hat 2.000.000,- Euro für Ferrari. Italien trauert nicht.

STAUDESIGN

FERRARI 500 F 2 von 1953

PRÄSENTATION UND EXPOSATE VON STAUDESIGN UND CMC

DAS WERTVOLLSTE AUTO ALLER ZEITEN

BUGATTI

Bugatti Royale Coupé Napoleon 1930

Die Schlumpfstory und der Bugatti Royale Coupé Napoleon von 1930

Eine der merkwürdigsten Geschichten in der Annalen des Automobilbaus ist die der Gebrüder Schlumpf aus Mülhausen im Elsass.

Hans und Fritz Schlumpf waren beide als Textilfabrikanten reich geworden, sie hatten außerdem ein leidenschaftliches Interesse für Autos gewonnen. In einer Zeitspanne von 30 Jahren legten sich die beiden eine Sammlung von schönen und teuren Autos zu, die außer ihnen selbst nur ihre persönlichen Gäste und die Mechaniker sehen durften, die für den makellosen Zustand der Autos verantwortlich waren.

In März des Jahres 1977 kam schließlich zum Prozeder in ihrer Südtiroler beschaffigen Arbeiter. Sie besaßen die bis dahin geheime Ausstellungshalle und verkündeten, dass sie nun für jedermann zugänglich sei. Sie hatten nahezu 500 prächtige und kostspielige Autos vorstellt, unter anderem die größte Bugatti-Sammlung der Welt. Unter den 120 Wagen dieser Marke sind auch zwei der insgesamt sechs existierenden Bugatti Royale Coupé Napoleons, eine davon das persönliche Exemplar von Enrico Bugatti (1881 - 1947), geschätzter Wert: über 15 Mio. Dollar.

Innerer eines Sonettengangs wert
Die Schlumpf-Reise zu Mülhausen ist von Neuen-Ober aus in ca. 2 1/2 Std. zu erreichen. Richtung Freiburg und nach unten rechts. Die Stellen, die das Museum tragen haben die Gebrüder Schlumpf dargen, wo ein Ortsgemeinde der Pfarre Sennelager vertrieben in Mülhausen, um das Schlumpf-Museum, befindet sich außerdem das Französische Konsulat. Museum. Auch interessant.

Bugatti Royale Der Bugatti Napoleon
500 PS, 11,1 Tonnen auf 30 km/h

14 Zylinder, Spitze 406 km/h, 0-100 in 20,300. Der Preis liegt noch höher auszurechnen.

PRÄSENTATION UND EXPOSATE VON STAUDESIGN UND FRANKLIN WINT

BUGATTI ROYALE COUPÉ NAPOLEON VON 1930



urago



Erfolgsmodell

Ein Automodell zu kaufen ist einfach, eine größere Herausforderung ist es, eines zusammenzuschrauben.
 Wie dazu Zeit und Lust hat, sollte es unbedingt einmal versuchen.
 Die beiden Modelle von Bugra sind sicher keine Wagen Highlights, aber für je 9,- Euro im Internet ist es kein allzu großer finanzieller Risiko, sich einmal mit der Materie zu befassen. Die Bedienungsanleitung ist einfach und man kann die Teile auch ohne Kleber zusammenfügen (Kleber genügt halt aber besser).
 Geeignertlich muss man ein wenig Glück und manövrieren, aber auch ohne Pinzette und Schraubenzieher kommt man schnell zu erstaunlichen Ergebnissen.

Ein wenig Fingerspitzengefühl braucht's, um die Chromteile auf dem Innen- und den Außenspiegeln zu polieren.
 Am Schluss steht die Erfahrung, dass man noch geführten 100 Jahre Modellbau immer noch nicht um die Fußmatten mit den Alzeibildern herum kommt. Vorzüglich hat Bugra noch die beiden Zeichen und Logos doppelt auf dem Bogen, falls es z.B. mit der Positionierung des winzigen VW-Emblems auf dem Lenkrad nicht sofort klappt.
 Der Zusammenbau dieser beiden Erfolgs-Modelle hat weniger als 3 Stunden gedauert und jede Menge Spaß gemacht.
Nachmachen empfohlen!

ofo
Pinzette
Pinzette
Pinzette

VW NEW BEETLE/NEW BEETLE CABRIOLET

PRÄSENTATION UND EXPORTATE VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINT

WOODSTOCK

3 DAYS OF PEACE AND MUSIC



Als sich die amerikanische Jugend vom 15. - 17. August 1969 auf Yasgur's Farm in Bethel, New York (nicht in Woodstock) trafen, wussten sie noch nicht, dass sie Zeugen des legendärsten Rock-Festivals aller Zeiten werden würden.
 500 000 Menschen, statt der erwarteten 100 000, sorgten für einen Saee, den man noch heute das erfolgreichste Risiko der Rockgeschichte nennt.
 Drei Tage leben im Morast, schlimmste hygienische Verhältnisse, Souverän.
 Rbar fast alle, die in der Rockmusik Rong und Nomen hatten, waren gekommen. Mit dem Hubschrauber.
 Die meisten amerikanischen Rock-Daggen waren mit zwei deutschen Fahrzeugtypen angetert, dem VW Pöter und dem VW Transporter, den sie „VW Mikro Bus“ nannten. Die beiden waren toll, zuverlässig und auch der Schlamm von Woodstock (Bethel) konnte ihnen nichts anhaben.

Puch für die 68er Generation in Deutschland (und Nieder-Öin) waren die Autos aus Wölfburg die Standard-Transportmittel.
 Qualität setzt sich nun mal durch. Puch bei uns.

ofo
Pinzette
Pinzette
Pinzette



VW TRANSPORTER (BULLI) VON 1962

VW KÄFER VON 1962

PRÄSENTATION UND EXPORTATE VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINT



SAUBER, SAUBER!



Der O3 des Schweizer Peter Sauber war der erste Rennwagen von Mercedes-Benz, der nach 1955 wieder in der Regelart der selbstrennenden Lackierung auf den Rennstrecken erschien. An Neuerung wurde die Erfolgsgeschichte der Silberpfeile von Mercedes-Benz von 1930 bis 1938 geboren. Damals musste – einer bekannten Legende nach – im Grand Prix Wagen K25 der Lack bis auf das blanko Aluminium abgekratzt werden, um das Gewichtstraining von 700 Kilogramm zu erfüllen.

An O3 wurde nicht herangezogen, sondern Lackiert – und zwar hier in Norder-Oden, beim Spezialisten für Rennwagenlackierungen, Becker Design!

Der SAUBER MERCEDES C9 kam 1978 bis 1975 zum Einsatz. Er beendete MERCEDES-BENZ 1999 den Doppelsieg in Le Mans und 1989 sowie 1999 den beiden – und den Palmenzweig in der Sportwagen-Welt. Er trug entscheidend zum Vordringen von MERCEDES-BENZ in der Formel 1 bei. Mit sieben Siegen in drei Jahren gewann das Team die Sportwagenmeisterschaft der Saison 1989. In der Qualifikation zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans erreichte der O3 auf der Mutationsgrenze eine Geschwindigkeit von 391 km/h, die zweifache Geschwindigkeit, die hier erreicht wurde.

Zum Jahresanfang gehörten 1990/91 drei Nachwuchskräfte: Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Estéban Ocon. Ganz am Rande.

Das „C“, mit dem alle Sauber-F1-Fahrer heute in der Formel 1 beginnen, kommt von Christian, der Bruder von Peter Sauber.

Mercedes-Benz



SAUBER MERCEDES C9 VON 1988

PRÄSENTATION UND ERPNATE VON STAUDER-DESIGN UND EDDYS MODELLS

ROLLS ROYCE

In C.S. Rolls und Henry Royce, die Begründer der Firma Rolls-Royce, die Modell des Jahres 1907 präsentierte, haben sie es in der letzten Überzeugung, das beste Automobil der Welt vorzuführen. Den Beweis wollten sie mit einer Sonderausführung auf der Grundlage eines neuen Fahrzeuges anstreben.

Um diese Überzeugung eine besondere Note zu geben, verwandelte man kein Chassis Aluminium und ließ einen Teil der Karosserie aus Silber überziehen. Dieser wertvolle Aluminium und die ungewöhnlich in jeder anderen Automobil-Fabrik des Motors blieb die Antwort zu dem Namen: „Silver Ghost“.

Zwanzigtausend über hundert Exemplare sollten aber nur die ersten in Silber. Und dieses erste Rolls-Royce Automobil ist bis heute noch immer und ist auch heute noch das Symbol unwiderstehlicher Zuverlässigkeit. Als Rolls-Royce das Fahrzeug 1918 von seinem ehemaligen Besitzer zurückkaufte, hatte es bereits 640.000 km zurückgelegt. Heute zeigt es in Zahlen noch als 300.000 km an, und gibt es einen Betriebszustand, der auch nach 95 Jahren perfekt zu betriebsfähig ist.

Das Silver-Ghost gab es in vielen ausfallenden Varianten – mit Kupferkarosserie, als Tourer und sogar als „Sport“ – so genannt, weil das Heck nicht nur an ein Boot erinnerte, sondern wie bei diesem Elementarlich tatsächlich aus einem Bootsrumpf mit Planen bestand. Gebaut wurde das Fahrzeug in Derby, die abendlichen Aufbauten erhielt es bei Scheiberschapiro, einem Karosseriebauer in Berlin.

Anschließend gelangte es in den Besitz der ägyptischen Herrscherfamilie und wurde später von König Feisal wieder nach England verkauft.

1978 schickte Rolls-Royce den Konkurrenten Bentley und ging 1998 in den Besitz der Volkswagen AG über. Jetzt hat es BMW übernommen, die mobilste aller Automarken in eine strahlende Zukunft zu führen.

Bentley, hat so wohl wie Rolls-Royce, nicht eine Nieder auf eigenen Füßen.

Rolls-Royce hat bewiesen, daß sich das Streben nach bestmöglicher Qualität lohnt. Und auch wir von Pilsa Pilsa versuchen diesen Anspruch gerecht zu werden.



ROLLS ROYCE SILVER GHOST VON 1907



ROLLS ROYCE SILVER GHOST BOATTAIL VON 1914

PRÄSENTATION UND ERPNATE VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN HINT

万歳

Als Kaiser noch nicht Fußball spielten...

...fuhren sie Auto. Oder besser – sie ließen fahren.
Zwei von ihnen, der deutsche Kaiser Wilhelm II.
und der japanische Kaiser Hirohito
hatten sich für ein besonderes Automobil entschieden.
Den Mercedes-Benz Typ 770, den so genannten „Großen Mercedes“.
Der deutsche Kaiser erhielt „seinen“ 1931 als Cabriolet,
der Tenno 1935 gleich drei Stück und die waren
auch noch repariert.
Die vergoldeten kaiserlich-japanischen Insignien
dienten als Ersatz für den Mercedesstern.
Wilhelm II. hatte an dieser Stelle das Wappen der Hohenzollern.
Als er 1941 im holländischen Exil starb, wurde sein Sarg
auf seinem Mercedes zum Friedhof gefahren.
Jeder der beiden hatte einen Weltkrieg angezettelt und die Welt
ins Unglück gestürzt, aber ihre Fahrzeuge gibt es noch immer.
Sie sind mittlerweile am ihren Geburtsort zurückgekehrt
– nach Stuttgart – ins Mercedes-Benz-Museum.


 Wir versprechen Ihnen
keinen Weltkrieg zuzubringen,
wir liefern aber schon mal
mit ihrer Pizza an.



MERCEDES-BENZ TYP 770/WILHELM II.
MERCEDES-BENZ TYP 770/HIROHITO

PRÄSENTATION UND EXPOSITÄT VON STAUDER-DESIGN  UND PAULI'S MODEL ART

AMIAUTOS

DIE RAVE IN

er Zweite Weltkrieg war zu Ende. In Amerika
ließ man die 40er Jahre hinter sich und blickte voller
Zuversicht in eine verhelfungsvolle Zukunft. Und nirgendwo war die
Aufbruchstimmung deutlicher zu spüren als in der Automobilindustrie.
Amerika wir auf dem Weg in ein neues Zeitalter der Automobilgeschichte.

Buick hatte seit 1942 das Styling seiner
Wagen gründlich überarbeitet. Der am Ende
der Dekade vorgestellte Roadmaster wir
der Höhepunkt dieser Entwicklung. Er wirkte
massiv und schwer. Ein Kritiker nannte den
Roadmaster gar eine „Akatraz auf Rädern“.
Und die Motorleistung entsprach dem
selbstbewußten Äußeren.
Ein charakteristisches Merkmal des
Roadmaster war den Kamuffagezeugen
des Zweiten Weltkriegs abgeschaut
worden: eine Reihe von Luft-
schirmen entlang der Motor-
haube, die zur Ableitung der
Wärme aus dem Motorraum
dienten. Dadurch wirkte
der Wagen noch schwerer
und war so das, was
man bei uns
„AmiAuto“
nannte.

9 Jahre später eroberte der Edsel Citation
war der Edsel der große Hoffnungsträger seines
Herzellers. Doch das Fahrzeug stieß bei den Käufern
nicht auf Gegenliebe und so wurde der Verkauf schon
zwei Jahre später eingestellt. Begründet wurde das unter
anderem damit, dass sich während der damaligen Wirt-
schaftslaute „Mittelklassewagen“ nicht gut verkauften.



BUICK ROADMASTER 1949
EDSEL CITATION VON 1958

PRÄSENTATION UND EXPOSITÄT VON STAUDER-DESIGN  UND FRANKLIN WINT



SOMMER 2003

SURFIN SAFARI



Er war geräumig, komfortabel und er wurde sogar von den Beach Boys besungen. Er war beliebt bei den autoverrückten Amerikanern und besonders begehrt bei den Surfern. Die Räder ist vom **Woody**, dem holzverkleideten Löseteser für Familie und Freizeit.

Und das haben Amerikaner heute eben im Programm. Wie **Chrysler** mit dem **Ford** in **Chrysler** - Ford mit dem **Woody Station Wagon**. Allerdings tutat die Besitzer nicht nur gegen den **Wet** zu kämpfen sondern auch noch gegen den **Holz**.

DAS BRANDHEISS LOGO VON PIZZA GÖTTEN

Das Brandheiss Logo von Pizza Götter




SOMMER 2003

Ford Woody Station Wagon von 1965

HIGH CHAPARRAL

1963



1963 tauchte auf den Rennstrecken der Welt ein Fahrzeug auf, wie es im Rennsport bis zu diesem Zeitpunkt ein einziges war – der CHAPARRAL. Das Fahrzeug war die Kreation von zwei rennsportbegeisterten Texanern – Jim Hall und Hal Sharp.

Der CHAPARRAL war gleich in vielerlei Hinsicht revolutionär: so er hatte am Heck ein Querruder, das vom Fahrer verstellt werden konnte, um auf den Geraden wenig und in den Kurven viel Abtrieb (Downforce) zu erzeugen. Diese Technik ist seit dem nicht mehr aus dem Rennsport weg zu denken, wenigstens es hautzutage direkt am Fahrzeugheck befestigt sein muss. Lange Jahre durfte es während des Rennens auch nicht verstellt werden, seit kurzem ist es in der Formel 1 wieder erlaubt.

Ein weiterer, großer Coup war das 4-Gang-Automatgetriebe, mit dessen Hilfe der Fahrer während des gesamten Rennens die Hände am Lenkrad lassen konnte. Das brachte am (alten) Nürburgring, mit den 170 Kurven und hundert Schaltvorgängen pro Runde über ein ganzes Rennen gesehen einen riesigen Vorteil.

Da konnte man sogar verschmerzen, dass der CHAPARRAL lediglich von einem gewöhnlichen Chevrolet Corvette Sting-Ray-Motor in Aluminiumbauweise angetrieben wurde.


Eine weitere Neuheit war das selbsttragende Chassis aus Kunststoff statt dem bisher verwendeten, schwereren Gitterrohrrahmen.

All diese Eigenschaften zusammen waren geeignet, die Konkurrenten von Ford, Porsche und Ferrari nachdenklich zu stimmen.

So war es kein Wunder, dass der CHAPARRAL von Erfolg zu Erfolg eilte, unter anderem mit dem Sieg im 1000-km-Rennen 1966 auf dem Nürburgring mit Phil Hill und Joakim Bonnier am Steuer.

Es gibt viele Traumautos – der CHAPARRAL ist eines davon.

Die Traum-Pizza gibt's bei uns!



PRÄSENTATION UND EXHIBATE VON STAUDER-DESIGN UND EXOTO

DER CHAPARRAL 2E VON 1966



Legendär DER MERCEDES SSK

IN DEN DREIßIGER JAHREN WAR DER MERCEDES-BENZ SSK UNTER ALL DEN DÜSENBERGS, BUGATTI, ROLLE ROYCE, MAYBACHS, CADILLACS ETC. EIN HIGHLIGHT DER AUTOMOBILTECHNIK UND DES DESIGNS. INN GAB ES ALS KABRIOLETT, COUPÉ, ROADSTER UND ALS RENNWAGEN.

DER SSKL WAR DER VON MERCEDES-BENZ FÜR RUDOLF CARACCIOLA ZUM RENNWAGEN UMGEBAUTE SSK MIT 500 PS DURCH ZAHLREICHE BOHRUNGEN WURDE DAS FAHRZEUG UM 125 KG METALL „ERLEICHTERT“, DAHER DER NAME SSKL = LEICHT DER CARATSCH GEWANN DAMIT 1931 DIE MILLE MIGLIA.

DER SCHWARZE PRINZ WURDE WELTWEIT NUR EIN ENIGES MAL GEBAUT. FÜR CONTE CARLO TROSSI, DEM 2. PRÄSIDENTEN DER SOCIETÀ ENDO FERRARI, ALS RENNFAHRER BELIEBTE ER 1932 BIS DER MILLE MIGLIA DEN ZWEITEN PLATZ UND FUHR 1934 WEITERE GUTE PLATZIERUNGEN HERAUS. ZUVOR HESS ER SEIN FAHRZEUG MIT DER EIGENWILLIGEN, SCHWARZ GLÄNZENDEN KAROSSERIE VERSEHEN. NACH SEINEM TOD 1940 HATTE DER SCHWARZE PRINZ EINE MENGE WEITERER BESITZER UND IST HEUTE EIGENTUM VON RALPH LAUREN, DEM WELTBEKANNTEN AMERIKANISCHEN HERMENAUSSTATTER.

VON 500K ROADSTER WURDEN IN DIESER AUSSTATTUNG NUR 20 EXEMPLARE GEBAUT. ER WAR EINE SYNTHESE AUS SPORTWAGEN UND TOURERINER, GEBORNEM TOURERINER, MIT KOMPRESSOR-ANSAZ KAM ER AUF 160 PS, WAS DIE SPORTLICHKEIT UNTERSTÜTZT, BEIASS ABER GLEICHZEITIG HOCH WERTIGE, VORNEHME LEDERSITZE, DIE IN DER VIERSTÜTZIGEN VARIANTE ALS LIEGESITZE AUSGELEGT WAREN. UND WIE ES IN DER ANFANGSZEIT DES AUTOMOBILBAUES ÜBLICH WAR, HATTE ER DAS LENKRAD AUF DER RECHTEN SEITE.





MERCEDES-BENZ SSKL DER SCHWARZE PRINZ DER MERCEDES-BENZ 500 K ROADSTER SPEZIAL

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® FRANKLIN MINT UND PAUL'S MODELL ART

DIE LEGENDE LEBT



...drove my Chevy to the levee... sang schon Don McLean in „American Pie“! Als Chevrolet 1953 die erste Corvette baute, sollte in erster Linie den europäischen Roadstern Paroli geboten werden. Das daraus eine mittlerweile über 50jährige Story wurde, konnte damals jenseits ahnen. Die erste Corvette war ein zweiflügeliges Convertible, ca. 172 km/h schnell, mit Glasfaserkarosserie und schicken Weißwandreifen. Diese hatten aber eine ziemlich schlechte Bodenhaltung und auch die ruckelige Zweigang(1)Automatik war bei Western nicht so beliebt wie das aggressive Halbschmaul.

Aber man nahm sich bei Chevrolet (GM) die Zeit, in kürzen oder längeren Abständen ein neues Modell heraus zu bringen - mal zweiflügelig, mal mit Hardtop, mal geschlossenen. Und manchmal bekam die Corvette noch ein weiteres Zusatznamen, wie Corvette Sting Ray oder Corvette Malo. Technisch konnte die Corvette, damals wie heute, nie europäischen Standards erreichen. Günstiger war der Chevrolet Camaro oder der „J-Body“, der Ford Thunderbird. Aber das brauchen Legenden wohl auch nicht.

1953
1956
1958
1963
1965
1982
1983
1987
1988
2004

oils
Pilsener
Pilsener
Co.®



CHEVROLET CORVETTE VON 1958

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® FRANKLIN MINT UND PAUL'S MODELL ART



Macht hoch die Tür...



Die Tür öffnet sich nach oben und schließt sich wieder automatisch. Das kleine, rundum geschlossene Fahrzeug hat eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die Isetta wurde von 1954 bis 1959 in über 100.000 Exemplaren hergestellt.

BMW Isetta – Das klingt irgendwie Italienisch. In den Jahren 1952/53 wurde dieses Auto von dem italienischen Motorrad- und Küchenschrank-Hersteller ISO in Mailand entwickelt und 1953 auf dem Turin Automobilsalon vorgestellt.

Es war die Zeit des Wirtschaftswunders, die Zeit in der Bayern, das Heimatland von BMW, durch den geschaffenen Länderrhinenzugang vom prosperierenden „Ruhpol“ mit durchgeflutet wurde.

1954 war BMW in der der Kisa und so kaufte man die Lizenz zum Bau des Fahrzeuges und unterzog es einer durchgreifenden technischen Wandlung. Der ursprüngliche Zweisachsmotor wurde durch einen BMW-Motors Motor mit 19 PS ersetzt. Auch äußerlich wurden einige geringe Veränderungen durchgeführt.

Am 5. März war es endlich soweit: Die Isetta 250 kam auf dem Markt (für 2000 Mark) und erregte sich bald als durchschlagender Erfolg, ohne den die Firma BMW wohl nicht überlebt hätte. Bald gab es neben der 250 ccm Version auch ein Modell mit 300 ccm Hubraum.

Heute gibt es noch rund 1000 Isetten in Deutschland – die schönsten haben wir ausgestellt – in den BMW-Farben!

Oldtimer Preis 1995

Die BMW Isetta von 1955

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN

AMERICAN BIKES



Wenn's jemanden gibt, der für viel Geld langsame Motorräder mit veralteter Technik bauen kann, dann die Amis! Urteil oder Vorurteil? Sicher, es gibt in Übersee nicht viele wassergekühlte Sechszehventiler mit Kardan und 300 km/h Speed, aber irgend einen Grund muss es geben, dass die meisten, wenn man sie fragt: „BMW oder KAWAY?“ – Harley Davidson“ sagen. Motorräder gibt es seit über 100 Jahren in den Staaten, die beiden bekanntesten Marken sind Harley Davidson und Indian. Letztere war in den 30er und 40er Jahren das Zugpferd der Polizei und der Armee, beliebt vor allem wegen der bis dahin unerreichten Federung. Damit kann Harley D. nicht aufwarten, dafür aber mit immer neuen Designs und Shapes, wofür man hier zu Lande – und auch in Japan – wohl zu feige ist. Ein Beispiel ist die Harley Davidson „Biker Blues“ des Designers Wyatt Fuller im Jeans-Look. Holy Moly!

Oldtimer Preis 1995

Harley-Davidson Biker Blues

Indian 442 von 1942

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINT



Bluf dem Holzweg

Carbon? Verbundwerkstoffe? Magnesiumlegierung?
Ultraleichtbauweise?

In den Kindertagen des Automobilbaus griffen die Konstrukteure gelegentlich zu eher archaischen Materialien um ihre Kreationen optisch aufzupeppen.

Hispago-Suiza, die spanisch-schweizerische Edelmark, versah ihr Flaggship, den 1924er Tulipwood mit einem Aufbau aus edlem Rosenholz, das war schöner und leichter als Stahlblech.

Andere Hersteller, wie Mercedes oder Rolls-Royce, ließen lediglich das Chassis, auf dem der Karosseri seiner Kreativität freien Lauf lassen konnte. So entstanden zwei wunderschöne „Boatalls“ (Dachheck), der Mercedes „Labordetta“ von 1911 und der Rolls-Royce Silver Ghost von 1914. Beim Rolls-Royce sah der Aufbau nicht nur so aus, sondern bestand tatsächlich aus einem Bootsrumpf mit Planken.

Doch auch in der automobilistischen Neuzeit verloren die „Woodies“ nichts an Reiz. Der Chrysler Town and Country von 1960 bewies, dass Holzverkleidete Fahrzeuge, die in Amerika bis dahin mehr das Image von Landseer hatten, durchaus in die Palette der Straßenkreuzer mit Stil der Nachkriegszeit passen. Vielleicht erinnert sich sogar noch der eine oder andere Nieder-Ölmer an die Glas in den riesigen Achtzylindern mit Holzverkleidung in der Nachkriegszeit.

Heute kann man nur noch selten so ein gutes Stück bewundern. Am Rost kann's nicht liegen, vielleicht an den Holzstammern?



ROLLS-ROYCE SILVERGHOST 1914 MERCEDES LABORDETTA 1911 HISPAGO-SUIZA TULIPWOOD 1924 CHRYSLER TOWN AND COUNTRY 1960

PRÄSENTATION UND EKSPOSITON VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN WIRT



ROT WIE DAS FEUER... UND DIE LIEBE... MASERATI 250 F



Am 4. August 1957 erlebte der Motorsport das wohl dramatischste Formel-1-Rennen aller Zeiten mit einem der größten Grand Prix-Pilote, den es je gab. Öttinger Mezzi war Zuzer, er erntete sechs „Jahresheute“ aus dem Weltunfallbuch abgezogen ist. Aber was Juan Manuel Fangio an diesem Tag am Nürburgring leistete, war einfach unglücklich. Fangio ist und bleibt einfach der größte Fahrer, den die Rennsportwelt je gesehen hat. Er hatte eine unglaubliche Ausdauer und ein höchster „offener Charakter“. Wenn er in einem Fahrzeug saß, war er einfach ein Gentle.

Anders kann ich ihn nicht beschreiben - er war genial.

„Ich bin mir sicher - wenn ich nicht ausgesprochen wäre, hätte mich der alte Teufel einfach überrollt.“ Dieser Satz stammt von Engländer Mike Hawthorn unmittelbar nach Fangios Golden Prize 1957 am Nürburgring.

Hawthorn hatte die dramatische Rennen mit 3,6 Sekunden Rückstand auf Fangio verloren, der Gegenüber hatte ihn in der letzten Runde noch überholt. Im Konkurrenzfeld vor Fangio, eingepreist der ersten 100-Kilometer.

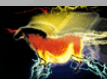
Hawthorn stand nach dem Rennen da und beschied getrocknet, wie Roberto Fangio sein Nachbar der gegengewehr hatte. Ein Mezzi, der dem Welt-GP-Balace an diesem Tag den fünften WM-Titel brachte, Nürburgring nicht fand, sein Feind zog sich wieder, die Linie durch, wie die 100-Kilometer-Meazzi andauernd, zog die Engländer innen neben die rechte Handfläche. Ein letztes Schieber von Fangio nicht andauernd, von Fangio auf die linke Handfläche hatte. Damit sah der Meazzi auf die linke Hand gekommen und habe ihn in diesem Schmelzende gewonnen. Fangio zu schauen. Hier, für die letzten 100-Kilometer, den 55. habe er dann plötzlich einen „Gentil“ gehabt, das er bereits beschludert hatte. Der alte Teufel.

Dieser „alte Teufel“ fuhr einen Maserati 250 F.



MASERATI 250 F VON 1957

PRÄSENTATION UND EKSPOSITON VON STAUDER-DESIGN, CHC UND MEZZ



BENTLEY

**ROLLS-ROYCE
UNTER FALSCHEM NAMEN**

Die Automarke Bentley Motors Ltd. wurde im August 1931 von Walter Owen Bentley gegründet, einem wissenschaftlichen Rennfahrer, der viele Rennen mit seinen selbstgebauten Autos gewann. Sicherer erster transformationeller Meilenstein war die 1930 von Bentley entwickelte 8 Liter, die ein Vierzylinder mit einem eigenen Aufbau versehen wurden. Zudem baute man sehr zuverlässige Mittelklassewagen, die bei Leasing von Bentley besonders beliebt waren.

Später übernahm Bentley Motors Ltd. von Abgängen an unter anderem Continental und in wurde die Firma, trotz vieler Rennerfolge, von Rolls-Royce aufgekauft.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Fahrzeugproduktion von Rolls-Royce und Bentley im langjährig gebliebenen Werk in Crewe wieder aufgenommen. Während der Rolls-Royce Silver Wraith, wie alle anderen von Rolls-Royce, nur als Fahrzeug und Motor angeboten wurde, baute man die in einem britischen Bentley Mark VI vollständig die komplette Auto.

Im Jahr 1951 wurde das Unternehmen Rolls-Royce von der Mutter, dem Vickers-Konzern, nach einem Streitgespräch zwischen BMW und Volkswagen in Volkswagen aufgekauft.

Im Jahre 2002 nahm Bentley nach 70 Jahren erstmals wieder mit dem Bentley Continental GT Sport in den Supercar-Bereich von Le Mans teil. Im Jahre 2003 gewann Bentley mit einem Coupéwagen zum ersten Mal in Le Mans.

DER BENTLEY MARK IV VON 1947

PRODUKTION VON LUDWIG VON STAUDER-DESIGN IN FRANKFURT AM MAIN

Amiautos

Zu schön, um wahr zu werden.

DER „LESABRE“ VON 1951
Fälschliches Typenplakat stand nach dem Zweiten Weltkrieg hoch im Kurs. Die Aussicht auf eine Zukunft, in der das technische Meckern keine Grenzen gesetzt waren, benötigte auch die Automobile. In den 50ern gingen Hersteller seine Neuschöpfungen oft auf sogenannten Motoren vor, in deren Mittelpunkt insbesondere die Versuchswagen standen. Dabei handelte es sich praktisch um „Kopien auf Rollen“, in denen sich die Techniker und Planer nach Herzenslust austoben konnten und die die Öffentlichkeit oft einen Blick in die Zukunft der Kraftfahrzeugtechnik gewährten.

Eine der bekanntesten Studien jener Zeit war ebenfalls der italienische Lesabre Konzeptwagen von 1951, dessen technische und gestalterische Konzepte das Automobildesign der nächsten 10 Jahre nicht unwesentlich beeinflussten. Das Zukunftsfahrerliefen wie von Köhler bis zum Heck Aussehen war der „Lufthäufchen auf“ von dem gleichnamigen „Aer“ über die strömungsoptimierten Scheinwerfer bis hin zu den flügelartigen Heckflügel. Futuro machte immer noch eine runde Scheibe und die Passivwindwischscheibe, die bei hohen 55 km/h, die verstellbare, abnehmbare Scheinwerfer und die Verdeck, das sich bei Regen automatisch schließt. Dem Fahrer stand eine selbstregulierende, luftdichteste Isolierhaube zur Verfügung, die Licht bei Bedienung des Lenkhebels ausstrahlte. Der Fahrer zeigte die Geschwindigkeit auf einem Blaufaden in Ziffern an und die Fahrerzeit auf einem Daches ließ sich zurückfahren, um das Ziel und Aussehen zu erreichen.

Aber wie da meinten „Angebotener“ war der Lesabre seiner Zeit zu weit voraus, um je fertig zu gehen. Schade.

DER TUCKER „TORPEDO“
Häher wurde die amerikanische Automobilherstellung von „Detroit Großes Drei“ beherrscht. Es waren die Buick, die Ford und die Chrysler dieser großen Unternehmen, die die amerikanischen Automobilindustrie in Gang hielten und den Amerikanern alle ihre Fahrzeugmöglichkeiten lieferten.

Häher wurde diese Vorherrschaft der Großen Drei von einem gewissen Preston Tucker angegriffen, der ein neuerartiges Auto schuf, das seiner Zeit weit voraus war. Der Tucker wurde nur 2 Tage in den Werkstätten und in seiner kurzen Lebenszeit wurde dieses Fahrzeug kopiert... und was den Weg für die nachfolgende Automobildesigner.

Eine von Tuckers ersten Kritiken war die Fahrzeugsicherheit. Beispielhaft: eine gepanzerter „Sicherheitskammer“ und ein vierstelliges „Instrumentenbrett“ wurden speziell für die Sicherheit der Fahrzeuginsassen entwickelt.

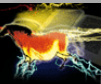
Der Motor – so kompakt, daß er in 15 Minuten aus- und wieder eingebaut werden konnte – war ein hochleistungsfähiges Dieselmotor mit 547,63 ccm, der mit einem Hubdruck von „sehr hoch“ Die vierstellige Schraube des Motors wirkte sich auf ein „2-Kilogramm-Scheitelwert“ in der Mitte, dessen Lichtstrahl in die Lenkstellung gerichtet wurde, eine Technik, die erst 40 Jahre später entwickelt wurde.

Insgesamt wurden 300.000 Fahrzeuge bestellt. Aber Probleme mit Motor, Getriebe und Tuckers Liquidität führten zu nur 51 fertiggestellten Contemplare, Schade.

Der erste Motor aus Tackel mit 6 Zylinder und 1.6 Liter Hubraum und 100 km/h in 10 Sekunden und wurde man einen 5.5 Liter-Motor einbaute.

DER LESABRE VON 1951

PRODUKTION VON LUDWIG VON STAUDER-DESIGN IN FRANKFURT AM MAIN





hellblau orange




Die Entzögerer waren die Zeit, in der Revolution überhocht in der noch jungen Formel 1 und das Wochenende drit auf bei den Purzigen ihren Diesel Vorkäben.

In der Formel 1 sah man Ferrari, Alfa, Mac Laren, Williams, Ford und Tyrrell, bei den Prototypen waren es Mac Laren, Lola, Alfa Romeo, Ferrari, Ford, Chaparral, Chevrolet und Porsche.

Den viele Jahre zuhause Siegerzug hatte Porsche in erster Linie zwei Prototypen zu verdanken, dem Porsche 917 und dem Porsche 917. Serienmodelle: Le Mans, zum ersten Mal 1970 im Jahr danach verdrängte Porsche den Triumph vom Langhock profige 317" und wurde zudem Markenmeister für die Porsche 917 Modelle, von mehr als 100000 Meilen kamen man zwei 917 Zylinder Porsche Motoren zusammen geschraubt. Der Porsche 917 wurde von mehr als 100000 Meilen kamen man zwei 917 Zylinder Porsche Motoren zusammen geschraubt. Einmal davon war das Team von John Wyden, dem ehemaligen Sportdirektor von Aston Martin, in Kooperation mit Gulf 51. Begonnen hatte er mit dem Ford GT 40 Mirage und wechselte dann um auf Porsche. Das Gulf-Wagen Team hatten im Bugatti mit dem Porsche 917 einige herausragende Siege erzielt. Benennungswort war die wunderschöne Lackierung der Fahrzeuge.

Auch ich, der Verfasser dieser Zeilen, konnte nur zwei Farben für meinen „Renault“, mit dem ich bei den „Amis“ in Bechem Durlach-Rennkurs fuhr und meinen ersten Erfolg verbuchte.

hellblau-orange






Porsche Gulf Spyder




PORSCHE 917

FORD GT-40

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UNIVERSAL WORRETS (HU) REVELL




Der Bugatti EB 16.4 Veyron

EIN MÄRCHEN AUS 1001 PS




Wie sieben Jahren übernahm Volkswagen die Namensrechte an Bugatti und fastete sich mit Bugattirechten an die Tradition der Marke heran. Als erster Entwurf, nach EB 18, 218 und EB 18/2 Chiron, wurde im Herbst 1999 der Veyron präsentiert – damals als EB 16.4. Eine schwarz, mit 18-Zylinder-Mittelmotor, 6,3 Liter Hubraum und 555 PS.

Das war dem ehemaligen VW-Motorsportchef Pichler für den Veyron Bugatti zu wenig. Er präsentiert zwei Jahre später an der Frankfurt IAA die Veyron-Schwärzversion EB 16/4 – diesmal rot-schwarz, mit 16 Zylindern, vier Turboladern und 1001 PS. Durch Pichler Vorgabe sollte die Ingenieure vor echter unlösbare Probleme. Die Temperatur im 6,3-Liter-Motor lies sich nur mit mehreren Kohlen festigen. In die Entwicklung der Hochdruckgegendruckpumpe, für das erste Serienmodell Doppelkupplungsgetriebe weltweit wurde Material aus dem Flugzeug-Turbinenbau verwendet.

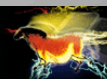
Nach mehreren 100 000 Testkilometern – teils bei maximaler Höchstgeschwindigkeit – soll nun die finale Erprobungsphase definitive Fehlerfreiheit gewährleisten. Dazu folgt zum Start des schiefen, vertikalen und horizontalen Strömungsströmung aller Zellen in die Serie-fähig, im Veyron Bugatti verspricht: – Die Kunden erhalten nicht nur ein Auto, sie erhalten die Faszination des technisch Machbaren –





BUGATTI EB 16.4 VEYRON

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN UNIVERSAL WORRETS (HU) REVELL



**EIN DEUTSCHER
MIT SIZILIANISCHEM TEMPERAMENT**

Mercedes Targa Florio 1924



Die Targa und Coppa Florio, das Rennen der 7.000 Kurven, führte auf engen Gebirgsstraßen mitten durch die Bergdörfer Siziliens. Die Targa Florio umfasste vier Runden, die Coppa eine weitere Fünfte, jede war 100 Kilometer lang. Die Targa zu gewinnen, bedeutete noch länger nicht, auch Sieger der Coppa Florio zu sein, denn eine weitere Runde durchzustehen, oft im feinen, pechschwarzen Lavastaub des Ätna, war kein Zuckerschlecken.

Christian Werner schaffte es – unterstützt von Befahrer Karl Sailer, der von allem dafür zuständig war, den Benzin-Tank per Handpumpe unter Druck zu halten und die Fettschmierung zu gewährleisten – am 27. April 1924 gewann das Team auf einem Kompressor-Mercedes, beide Rutschschlingen und erreichte zudem mit 1,35 Stunden einen Rundenrekord. Bei der Vergabe des Klubschiffes belagte Mercedes die ersten drei Ränge.

Für Verwirrung sorgte die Lackierung der Bolzen, statt der üblichen deutschen Rennfarbe Weiss leuchteten die Rennwagen in italienischem Rot. Man sagt, das Mercedes-Team wollte sich damit vorsteigenden Feinden sizilianischer Fans schützen, das hat wohl geklappt.

Wir wünschen Ihnen guten Appetit – Die Sizilianer mit dem Sizilianischen Temperament!




MERCEDES TARGA FLORIO VON 1924

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND CMC

Düsenberg!

Aus Kirchheide, Westfalen in den Wilden Westen um schöne Autos zu bauen



Der „Duesy“ und seine Fan-Gemeinde

1884 waren die Brüder Fred und August Duesenberg aus Kirchheide in der USA ausgewandert. 1913 begannen sie mit der Konstruktion von Touringwagen und Motoren. Die ersten Modelle waren noch Einzelzylinder. Ende 1916 erschien der Duesenberg Modell A, das erste Auto, das von den Brüdern in Serie gebaut wurde, mit einem V8-Motor und serienmäßig hydraulischen Bremsen waren.

Das Modell A wurde bis 1926 weitergebaut. 1926 erwarb E.L. Cord die Firma Duesenberg, die Brüder blieben aber als Techniker in der Firma tätig. Das Modell A wurde im Design überarbeitet und modernisiert, die Technik vom Modell A übernommen und nun als Modell 16 verkauft.

Bis 1928 konstruierten die Brüder Duesenberg das Modell J, einen der stärksten Wagen seiner Zeit. Der Duesenberg wurde mit einem Lycoming-Motor ausgerüstet (Lycoming gehörte inzwischen ebenfalls zum Imperium von E.L. Cord). Die Maschine hatte acht Zylinder in Reihe mit zwei übereinander liegenden Nockenwellen, 6,25 cm Hubraum und 245 PS. Er gab nur drei Gänge, jedoch Trommelbremsen an allen vier Rädern. Der Duesenberg erreichte 165 km/h.

Die Karosserien für den Duesenberg wurden nach Kundenwunsch gefertigt. So gab und gibt es keine einzigen Duesenbergs, der dem anderen gleicht. Durch diesen Individualismus waren die Autos besonders bei Hollywood-Gestirnen und Filmregisseuren wie Al Capone und Billings sehr beliebt und boten einen „American Dream“.

Der Duesenberg gehörte zu den teuersten Autos seiner Zeit. Die Modelle, die von amerikanischen Karosseriewerken (LeBaron, Johnson & Schwartz, Murphy), „eingekleidet“ wurden, waren teurer als europäische Luxusautos von Hispano-Suiza oder Rolls Royce.

Doch 1937 war E.L. Cord finanziell ruiniert und musste seine zahlreichen Fabriken aufgeben und verkaufen. An einer weiteren Produktion der extra gegangenen Autos von Cord hätten die Geldgeber und Bankiers die Cord Konkursmasse übernommen, leider kein Interesse.

Die Brüder Fred und August Duesenberg

Die Duesenberg-Akte

Das Duesenberg Logo

Das Duesenberg Logo



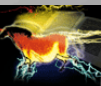


DUESENBERG CONVERTIBLE TOWN CAR VON 1940

DUESENBERG TWENTY GRAND VON 1933

DUESENBERG MODEL J CONVERTIBLE VON 1935

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND FRANKLIN MINT



WOHER KOMMT EIGENTLICH DER Osterhase?



Der Osterhase ist im Brauchtum ein Hase, der zu Ostern Eier bemalt und im Garten versteckt. Die Osterkerl werden am Morgen des Ostersonntags von den Kindern gesucht.

Das Motiv des Osterhasen hat sich in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts in unserer Kultur um Ostern herum auch durch die kommerzielle Verwendung ausgebreitet und früher Überbleibsel des Osterreis weithin verdrängt. So dient in einigen Teilen der Schweiz der Kuckuck als Eierlieferant, in Teilen von Westfalen hatte ein Fuchs, genauso genau der Osterküchle, in Thüringen der Storch, in Böhmen der Hahn diese Aufgabe übernommen.

Der Osterhase wird zum ersten Mal vom Medizinerprofessor Georg Franck von Franckenau im Jahr 1882 (andere Quelle: 1878) in seiner (medizinischen) Abhandlung „Die zwei geschlechtslosen Oster-Eier“ erwähnt. Er schildert den Brauch für die Region des Elsass und der angrenzenden Gebiete und ergab sich über die negativen gesundheitlichen Folgen, die der übermäßige Verzehr dieser Eier mit sich bringe.

Von negativen Folgen übermäßigen Verzehr von Pizza und Pasta hat er nichts überliefert.



Der 10-PS-Rolls-Royce von 1905

PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN UND EXOTO

Bernd Rosemeyer. Der Preis des Ruhmes.



Wochenende
AUTO UNION
WIE AN WETTFAHREN
DIE WELT ERKUNDE

Am 30. Januar 1938 stiftet der Rennfahrer Bernd Rosemeyer bei Rekordfahrten auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt. Neben Rudolf Caracciola war Rosemeyer einer der berühmtesten deutschen Automobilrennfahrer vor dem Zweiten Weltkrieg. Er fuhr für die Autounion, ein Zusammenschluß der Firmen Horch, Audi, DKW und Wanderer.

Die Rennwagen der Autounion nannte man übrigens auch Silberpfeile.

Bernd Rosemeyer wurde am 11. 10. 1909 in Lingen geboren. 1936 heiratete er die berühmte und erfolgreiche Fliegerin Ely Beinhorn und er wurde in der Zeit des Nationalsozialismus von den Machthabern als Held gefeiert.

Rosemeyer stirbt während der Jagd nach einem neuen Rekord. Bei Tempo 440 km/h wurde ihm eine Windböe zum Verhängnis. Für einen Rekord mußte die Strecke hin und zurück bewältigt werden. Auf der ersten Strecke war er schneller als Rudolf Caracciola, der auf seinem Mercedes am selben Tag auf Rekordjagd war. Dessen Rekord von 432,692 km/h hat noch heute Gültigkeit. Auch, weil Rosemeyer Caracciolas Warnungen vor dem zunehmend schlechten Wetter ignorierte. Der Preis des Ruhmes.



Audi ist übrigens die historische Bezeichnung von Horch, „Hör“



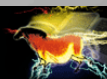
Bernd Rosemeyer und Ely Beinhorn.



Der Rekord-Mercedes von Rudolf Caracciola.

Auto Union Typ C Stromlinie 1938

PRÄSENTATION UND EXPOSITE VON STAUDER-DESIGN UND BEVELL



DAS KURZE COME BACK DER SILBERPFEILE

Der Krieg war gerade vorbei, als Mercedes-Benz 1951 mit dem bereits zwölf Jahre alten Silberpfeil wieder zum Rennsport kehrte. In die 1950er ging die Formel 1 über, aber stande man mit dem bisherigen besten Fahrer, dem 1946, dem 300 SLR Flugflügel und dem 300 SLR Le Mans, der eigens für diese Strecke mit einer ausklappbaren Luftbremse versehen war. Diese wurde am Ende der fünf Kilometer langen Gerade betätigt, um den Wagen schallförmig von 240 auf 160 km/h abzubremsen.

Die besten Fahrer mit ihren Fahrern Hans Hermann, Hermann Lang, Karl Kling, Stirling Moss, Rudolf Caracciolo und Juan Manuel Fangio von Sieg an Sieg. Legendären Namen wie die Mille Miglia oder die Carrera Panamericana sowie Rennen auf der kalifornischen Küste oder dem Nürburgring, die Grand Prix in England, Italien und Frankreich waren die Meilensteine.

Juan Manuel Fangio wurde 1954 und 1955 Weltmeister. Mercedes-Benz wurde 1954 auch noch Meisterschmied, doch das folgende Ereignis in der Rennsport-Geschichte des Hauses bestreite den sportlichen Ambitionen am 11. Juni 1955 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans ein jähres Ende. Der Franzose Lehigh wurde unversehrt in einem Unfall verwickelt und war in die Zuschauerreihen. Der Tod zahlreicher Menschen veranlasste die Mercedes-Benz Verantwortlichen, sämtliche Fahrer aus dem Rennen zurückzurufen.

Es war ein Ende auf dem Höhepunkt der Erfolge.

Mittlerweile hat Mercedes-Benz das meiste Come Back vollzogen. Doch während man früher die besten Fahrer der Welt verpflichtete um Rennen zu gewinnen, wird heute das Produkt im Vordergrund. Denn schließlich will ja jeder mit einem Mercedes gewinnen können.

Im Moment versetzt man aber nicht Erfahrung und Michael Schumacher mit Ferrari die Titel.

GRÖßTER PREIS VON NUR 100.000 EURO

3 Jahre Herstellergarantie



Mercedes-Benz W 196R

Triumphaler Doppelsieg

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 300 SLR FLÜGELFLÜGEL

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 300 SLR LE MANS

PRODUKTION UND LAYOUT VON STAUDER-DESIGN | FRANKFURT AM MAIN | MERCEDES-BENZ

MAYBACH UND KEIN ENDE





WILHELM MAYBACH, LEGENDÄRER KONSTRUKTEUR DES ERSTEN MERCEDES, WAR EIN LANGJÄHRIGER WEGEFÄHRTRE VON GOTTLIEB DAHLER. AUF DIESE PARTNERSCHAFT GEHT DIE DAMALS WIE HEUTE ENGE BEZIEHUNG ZWISCHEN MAYBACH UND DER SCHWESTERMARKE MERCEDES-BENZ ZURÜCK. 1909 MACHTE MAYBACH SICH SELBSTÄNDIG UND BAUTE, GEMEINSAM MIT SEINEM SOHN KARL, IN FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE MOTOREN FÜR DIE LUFTSCHIFFE DES GRAFEN ZEPPELIN. 1931 GRÜNDETEN VATER UND SOHN EINE EIGENE AUTOMOBILFABRIK. INNERHALB VON WENIGEN JAHREN ENTWICKELTE SICH MAYBACH ZUR EXKLUSIVESTEN DEUTSCHEN AUTOMOBILMARKE.

NUR 1.800 LIMOUSINEN, SPORT-COUPES UND CABRIOLETS WURDEN BIS ZUR PRODUKTIONSENSTELLUNG 1941 AUSGELIEFERT - HANDBEFERTIGT FÜR ANSPRUCHSVOLLE KUNDEN WIE KÖNIGE UND KAISER, SPORTLER UND STARS, BANKIER UND INDUSTRIELLE. 61 JAHRE SPÄTER FEIERTE MAYBACH IM JAHR 2002 ALS NEUE TOPAUTOMOBILMARKE DES DAHLER CHRYSLER-KONZERNS EIN COMEBACK MIT DEM NEUEN RIESIGEN MAYBACH 62 UND MAYBACH 57. DIE ZIFFERN STEHEN FÜR DIE LÄNGE. DIE BEIDEN HIER GEZEIGTEN MODELLE HABEN DEN GLEICHEN MASSSTAB. DAS ZEIGT, DASS DER MAYBACH ZEPPELIN VON 1932 DEM MAYBACH 62 (6,20 M) AUCH MIT SEINER LÄNGE VORBILD WAR.




MAYBACH DS 8 ZEPPELIN VON 1932 (UNTEN)

MAYBACH 62 VON 2002 (OBEN)

PRODUKTION UND LAYOUT VON STAUDER-DESIGN | FRANKFURT AM MAIN | MERCEDES-BENZ



MÜNCH's KINDL

DIE MÜNCH MAMMUT 4 TTS

Es ist normal vor langer Zeit, da hager der HZ-Meister Friedel Münch des Munch, ein neues Motorrad zu bauen. Es sollte einen Vorgänger erben und stärker sein, als alle bisher Geplanten. Da kam ihm die Idee, ein neues Motorrad des neu gegründeten HZ (früher 1990) zu bauen. Als Vorbild für den Rahmen diente ihm der klassische Doppelkammerrahmen, in den der Motor quer zur Fahrtrichtung eingebaut wurde. (Einflussfaktor waren die Harley- und Continental-Motoren sowie die Gestaltung: Harley (V & Liner) alles was elektrisch gefällig, einer im Flugzeugbau, die Schichten der Motoren sind Magnesiumlegierung, die Schichten der Motoren sind Inoxidstahl. Die Münch TTS war damals mit 1085 cm Hubraum, 55 PS und einer 180 km/h Spitzengeschwindigkeit die stärkste, schnellste und beste Gesamtleistung der Welt. Diese Eigenschaften brachten die beiden „Mammuts“ im Jahr 1992 bis 1998, die die Fertigungsgeschichte wurde, wurde nun insgesamt 479 Motorräder gebaut. Ansonsten und keine Menge!

Im neuen Jahrtausend versuchte Thomas Petrich, ein junger Meister der Münch Motorrad Technik GmbH, mit der Münch Mammut 2000 die besten 4 TTS zu bauen. Er baute ein neues Motorrad, das die besten Eigenschaften der beiden Mammuts vereinte. Er baute ein neues 250 cm³ Exemplar, nur wenig Motorleistung, aber eine starke Leistung und ein tolles Preis-Leistungs-Verhältnis. Er baute ein neues Formel 1-Rennfahrzeug, das die besten Eigenschaften






MÜNCH MAMMUT 4 TTS VON 1996 PRÄSENTATION UND EXPOSITATE VON STAUDER-DESIGN/ MÜNCHKAMPS UND WAGST MÜNCH MAMMUT 2000

BORN TO BE WILD




Get your motor revvin', head out on the highway...
...sagen Chopper und Billy

...im Teilung eines Roadnovels, der zum Füllen einer rebellischen Generation wurde. 1957 BIKER, Dennis Hopper, Peter Fonda und Jack Nicholson werden ihre Nacht zu Weltstars.

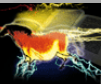
Aber die wirkliche Hauptrolle spielen zwei besondere Stars: die beiden Harley-Davidson Chopper. Der Chopper ist der Star und Stripper-Bemalung war eine ungewöhnliche Harley-Davidson-Farbe, die „Billy Bike“ eine angebaute Harley-Davidson F11 Panzer von 1956, mit dem hohen Tank und der extrem hohen Vorderachse, wurden die beiden Motorräder zum Symbol für „American Way of Life“ und sorgen für eine Chopper-Romantik, die die Freude anhat, auch bei uns.

Was die Technik angeht, schafften es nicht nur die Amerikaner, aus 1700 ccm lediglich 40 PS heraus zu holen, aber für einen Dieselmotor reichen 40 PS überdauern allemal.



DAS BILLY BIKE DER HARLEY CHOPPER

REGIERUNGSPATENT VON STAUDER-DESIGN/ MÜNCHKAMPS UND WAGST



New 1935
AUBURN



New **SUPER-CHARGED** Models

Die Auburn Automobile Company ging aus dem Kutschenbau von Frank und Morris Eckhart, Söhne eines deutschen Einwanderers, hervor. Eckhart Carriage Company wurde im Jahr 1875 von Charles Eckhart in AUBURN, Indiana gegründet.

1924 übernahm Errett Lobban Cord das Unternehmen. Auf sein Betreiben hin wurde die berühmte über die Motorhaube geschwungene Sitzeinliege eingeführt. Das Flaggschiff war die Ausführung mit Biplan-Speedster-Karosserie, eine schmale Spitzheckkonstruktion mit geneigter und in die Höhe abgewinkelter Windschutzscheibe. Diese Modelle erreichten Höchstgeschwindigkeiten von 130 bis 145 km/h.

1929 gründete Errett Lobban Cord die Cord Corporation als Holding, unter der seine Unternehmen AUBURN, DIESENBERG (auch deutscher Abstammung), LYCOMING sowie die neue Automarkte CORD zusammengefasst wurden. Die Modelle der neuen Marke wurden bei Auburn produziert.

In der Wirtschaftskrise von 1931 bis 1933 sank die Produktion aber von 34900 auf nur noch 5000 Auburn und 1936 liefen die Cord-Finanzien endgültig aus dem Ruder. Das war's. Gebrochen sind aber eine geschätzte Menge von ca. 325 der wunderschönen und an Eleganz kaum zu überbietenden Auburn Speedster.



AUBURN 851 SPEEDSTER von 1935 CORD 812 von 1937 AUBURN 851 SPEEDSTER von 1935

PRÄSENTATION UND EXPOSITON VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINT

DIE HEILICH FASSENACHT IN ROIHESSE



Die Nieder-Olmer warn schunn immer mit de Heilich Fassenacht engdisch verbunde. Erst war die Heidrun neunzehnhundertreunzehnsch Fassenachtspriestessin in Meenz un jez is die Dana Fassenachtspriestessin vunn Nieder-Olm. Wass die zwaa gemeinsam halbe - dess sinn allezwaa Ausländer. Die Heidrun Chantré Fransezin, die Dana is e Italienern unn detzu noch die Dochter vunn Kamelio, em Oobermaschies hier beim Pizza Pepi. De Prinz is allerdings em Dentsche, de Kai, de Sohn vunn Erlurm. Der vebest Raufasertabette odder Meebel, mer waas es nit. Mer waas nur - werrn de Kamelio in Italien leibe oest, unn de Kai deet so Dochter an die hilt agrefle, deet dem vernebele. Uff jeden Fall gh'it's jetzt erst emol a Kampagne, die sich gewesche hot! Mit Umdadä, Tiderakää, Nahhalmasch und Hurra die Geil' Urm weil die Fassenacht diesje so späd is, dauert se noch länger. Mit de Stange unn de Umstech.

De Pizza Pepi hot deshalb am Umsatz dorschgehend uff.



DES IS DE FORD A VUNN 1903

PRÄSENTATION UND EXPOSITON VON STAUDER-DESIGN UND FRANKLIN MINT



's ist leider Krieg...

...und ich begehre, nicht schuld daran zu sein.

Ante an militärischen Einsatz gab es schon vor dem 1. Weltkrieg in der Österreichisch-Ungarischen Armee.

Um die 10 Hauptgeschützarten mussten über 1000 Mann mit Hund und Kamelekar transportieren an Frontsoldaten an die Front schicken.

Von da an heißt das Auto als mobilis, improvisiertes, wichtiges Einsatzfahrzeug für den Transport und Kommunikation in Kriegssituation. Zwar wurden noch im 2. Weltkrieg Pläne entworfen, aber als Wale im Kampf haben die Fahrzeuge keinen Wert mehr.

Das Konzept wird wiederum für spezielle Aufgaben übernommen, so auch für den massenhaften Transport. Der VW Käbelwagen Typ 82 wurde von der Porsche AG auf Basis des VW Käbelwagens entwickelt. VW Käbelwagen, gefälliges Transportmittel kostengünstig und über 500000 gebaut.

Der VW Schwimmwagen Typ 166 war ein schwimmfähiges Gefährt, das im Zweiten Weltkrieg für die Besatzung des VW Käbelwagens konstruiert und von über 1.000 Exemplare gebaut wurde.

Besonders nobel haben es die Engländer mit ihrem "Landee Biber" von 1920, auch genannt als "Landee mit einem gefüllten Haken". Natürlich mit Lastenlösung.

Darüber hinaus gibt es eine große Anzahl von anderen Typen, die im Krieg, aber auch im Nachkrieg, gebaut, ist die Entwicklung des Autos immer sehr erfolgreich gewesen. **'s ist leider Krieg.**



Krieg ist ein organisierter und unter Einsatz erheblicher Mittel mit Waffen und Gewalt angelegener Konflikt, an dem mehrere gleichzeitig vorgehende Kollektive beteiligt sind.

Ziel der Beteiligten, Individuen oder Institutionen darzustellen, die Konflikte mit dem Konzept des Einsatzes einer Überlegenheit gelöst werden. Die dem stattfindenden Gewaltanwendung gehen gemäß der körperlichen Überlegenheit gegenüber Individuen in und führen so in Tod und Verletzung. Neben Schäden der an Krieg über Beteiligten entstehen auch ziviler Schaden, die meist eher unabsichtlich sind. Sie werden heute typischerweise als Kollateralschaden, bei Kriegsschäden bezeichnet. Krieg schadet auch der Infrastruktur und den Lebensbedingungen der Kollaterale.

Kriegsverbrechen sind strafbar und nicht abhängig von Status oder Staatsangehörigkeit. Sie können auch innerhalb von Staaten stattfinden, etwa als Bürgerkrieg. Unabhängigkeit, oder befristeter Konflikt, sind zum Weltkrieg oder zum Vietnamkrieg führen.

In der **Wissenschaft** belegen **Menschenheitsgeschichte haben etwa 14.000 Kriege stattgefunden, denen ungefähr 3,5 Milliarden Menschen zum Opfer gefallen sind.** Oxford University

's ist Krieg' ist Krieg Gottes Engel werden, und nicht die damit 's ist leider Krieg - und ich begehre - nicht schuld daran zu sein. **Kriegsziel 1. Streife von Matthias Claudius 1774**



Der Häbelwagen Typ 82

Der Bentley "Blower" von 1920

Der Schwimmwagen Typ 166

PRÄSENTATION UND EXPOSITUM VON STAUDER-DESIGN: HENDRIX und Franklin Mint

Lambretta LD 125
1956

Lambretta D 112
1957

Lambretta 41
1958

Lambretta LD 112
1959

Lambretta TV 115
1962

Lambretta LD 150
1962

Lambretta LD 112
1967

Lambretta DL 125
1967

Lambretta LD 125
1968

Wer Italien und Motorroller in einem Wort zusammen fassen möchte, der sagt einfach **Vespa**. Dabei gibt es doch eine zweite, weltbekannte Vertreterin dieser Spezies: Die **Lambretta**.

Sie war ein Motorroller der italienischen Firma Innocenti, von dem über vier Millionen Exemplare gefertigt wurden.

Die Bezeichnung Lambretta stammt vom Mailänder Ortsteil Lambrate. Der Erfolg der Lambretta war bemerkenswert und schon früh vergab Innocenti deshalb weltweit Lizenzen, so z. B. in Deutschland an NSU, in Spanien an Serveta, in Indien an API und in Argentinien an Siambretta.

Die Krise im Zweiradgeschäft am Ende der sechziger Jahre ging auch an Innocenti nicht spurlos vorbei. 1971 wurde die Produktion eingestellt. **Basta!**

Die **Revue** Lambretta stellte am 21.8.2012 einen Weltrekord ein: 100000 Stück von 1951 bis heute, auf der Tagungsmesse in München, und sie stellt dies mit einem sehr klaren Blick auf die Farbe.

Eine Lambretta haben wir nicht für Sie, aber einen Lambrette. Fragen Sie hier danach.

LAMBRETTA LD 125 VON 1956 MIT SEITENWAGEN

PRÄSENTATION UND EXPOSITUM VON STAUDER-DESIGN: HENDRIX und Franklin Mint

LAMBRETTA LD 125 VON 1956 MIT ANHÄNGER



Messerschmitt Kabinenroller

Durchs Wirtschaftwunder auf drei Rädern

Der Messerschmitt Kabinenroller war ein Rollermobil des deutschen Konstrukteurs Fritz M. Fend. Das Fahrzeug hatte drei Räder und zwei hintereinander angeordnete Sitze. So entstand ein ungewöhnlich schmaler, aerodynamisch günstiger Fahrzeugkörper. Die beiden Vorderräder waren lenkbar. Der Motor war im Heck des Fahrzeuges eingebaut und trieb das Hinterrad an. Der Passagierraum war von einer zur Seite schwenkbaren und an eine Flugzeugkanzel erinnernden Plexiglashaube abgedeckt; die Karosseriebauart wurde daher häufig als „Plexiglas-Volsichtcoupe“ bezeichnet.

Die langgestreckte Form des Mobils und die Plexiglashaube kühlen zu den scheinbar „Schneewittchen-sarg“ oder „Mensch in Aspic“. Es gab kein Lenkrad, sondern eine Art Lenkgriff, der ohne Spurstangen direkt auf die Achsenlenker wirkte. Die Motorradlenker mit Drehlenkgetriebe über zwei Betätigung der Kupplung in den Schaltbäl integriert. Später bekam er Pedale für Gas, Bremse, Kupplung. Für das Rückwärtsfahren gab es ein Zwischengetriebe, das über einen Hebel an der Lenkstange betätigt wurde.

Das Wägelchen heieß KR 175 (KR steht für Kabinenroller) hatte (1954) einen Einzylindermotor von Fichtel & Sachs mit 173 cm³ Hubraum und 9 PS Leistung. Das reichte für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Gebaut wurden bis zu 80 Fahrzeuge täglich, bei einem Verkaufspreis von 2.100 DM. Wildpferde Da Knautschzone und Sicherheitsgurt noch nicht erfunden waren, trug man während der Fahrt am besten eine dicke Jacke.




Messerschmitt KR 200 von 1955

PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN

Hot Rod

T-Bucket

Amerikanischer geht's nicht

Das Ford Modell T stammte ursprünglich aus den zwanzigern, richtig zur Geltung kam es aber erst in den 1930er Jahren, als es den Autos nach dem Krieg langweilig wurde und sie begannen, ihre Autos fürs abendliche Flanieren auf dem Boulevard aufzumotzen. Am bekanntesten, gleich nach dem Ford Little Deuce Coupe, war das Ford Modell T, das man T-Bucket (T-Eimer) nannte. (Eimer wegen des wannenartigen Aufbaus für die beiden Passagiere).

Einer der T-Buckets machte sogar Karriere als Kookie Car in 77 Sunset Strip. Besonders markant war der meist feilgelagerte V8-Motor und die tiefen Hinterräder. Den T-Bucket gab es fast in soviel Variationen, wie es Eigentümer gab.

Die spinnen, die jaja!

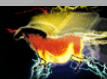
Zugegeben, Das ausgestellte Modell ist keines von den ganz Illgranen, aber es ist das einzige, das zu kriegen war.





Ford T-Bucket

PRÄSENTATION UND EXPOSITI VON STAUDER-DESIGN UND ROAD SIGNATURE




ES HÄTTE SO SCHÖN WERDEN KÖNNEN MIT UNS!

FRANKLIN MINT war immer für seine detaillierten und filigranen Automodelle bekannt. Deshalb kaufte ich mir das Packard Modell A-1 von 1899. Er kostete seinerzeit 250-DM, zahlbar in fünf Raten (Ratenzahlung war ein Muss). Das Auto wurde geliefert und erfüllte voll und ganz die optischen Versprechungen des Kataloges.

Bedauerlicherweise lösten sich aber bald einige Metall- und Kunststoffteile in Rost, bzw. in ihre Bestandteile auf.

Ein versierter Sammler entwickelt mit der Zeit einiges Geschick im Beheben des einen oder anderen „Bluchstückes“, in diesem Fall stand man aber von Anfang an auf verlorenem Posten.

Zum Wegwerfen war mir das Modell zu schade, deshalb zog ich vor, den augenblicklichen Zustand hier zu dokumentieren.

Denn wie hat einmal ein schauer Zeitgenosse gesagt: „Nichts ist so schlimm, als dass es nicht wenigstens noch als schlechtes Beispiel dienen könnte.“



So hätte das gute Stück...



...eigentlich aussehen sollen. Schade!





Packard Modell A-1 von 1899

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND FRANKLIN MINT

**Frohe Weihnachten!
 Buon Natale!**



Ein Frohes Neues Jahr und Felice Anno Nuovo!

Warum der Weihnachtsmann Coca Cola trinkt? Nun, er wurde erst 1931 von der Coca Cola Company erfunden. Ernsthaft! Eis dahin gab's nur den Nikolaus.

Bis heute ist nicht ganz geklärt, welches Fahrzeug er nach seinem Umstieg vom Rentier aufs Automobil bevorzugte. Es wird aber allgemein angenommen, dass er sich wahrscheinlich für den Rolls Royce von 1905 oder das Ford Model A von 1903 entschied.



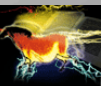


Ford Model A von 1903



Rolls Royce V8 von 1905

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND FRANKLIN MINT



MAN GÖNNT SICH JA SONST NICHTS



**Dumm gelaufen
DER LAMBORGHINI GALLARDO
DELLA POLIZIA**

Der Stolz der italienischen Polizei ist nur noch ein Haufen groß verformtes Blech! Erst im Mai 2008 schenkte Lamborghini der Polizei in Rom den 550 PS starken Lamborghini Gallardo della Polizia im Wert von 210.000 Euro – jetzt ist die Dienstfahrt schon zu Ende. Der Fahrer des Polizei-Bildens musste einem Verkehreswidrig ausweichen, der nahe Cremona (Norditalien) eine Tankstelle verließ.

Nur dem Ausweichmanöver des Lambo-Piloten war es zu verdanken, dass niemanden Schlimmeres passierte. Der Lamborghini Gallardo della Polizia raste von hinten in eine A-Klasse und nahm diese auf die sprichwörtlichen Hörner. Der Supersportler schob sich wegen seiner Keilform unter den Mercedes.

Immerhin! Die beiden Polizisten an Bord des Flitzers auf Basis des Gallardo LP 560-4 kamen mit leichten Blessuren davon, niemand erlitt ernsthafte Verletzungen. Der Lambo sieht allerdings schlimmer aus.

AUTO BILD

Lamborghini begann als Hersteller von Traktoren und gehört seit 1998 zu Audi und damit zu VW.



LAMBORGHINI GALLARDO DELLA POLIZIA PRÄSENTATION UND EXPONAT VON STAUDER-DESIGN® UND BBR/AGA

DRIVE-IN Farbenfröhlich in Idaho



AMIS LIEBLINGSSPIELZEUG

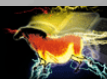
Amerikaner orientieren sich heutzutage zwar mehr an unserer Auffassung moderner Mobilität: in den 60er/70er Jahren aber waren ihre Autos noch riesig, mit eklatanten Hubräumen und immensen Spritverbrauch. Und sie waren vor allem eines - ausgesprochen farbenfroh! Pink, rosa, türkis, und wenn möglich, mit brillantem Metalllack.

Die Straßen von Havanna in Cuba sind noch immer voll davon. Doch sie versehen nicht nur ihre Privatwagen mit schrillen Farben, auch viele Gebrauchsfahrzeuge des öffentlichen Lebens waren Ausdruck der Lebensfreude dieser Epoche. Manche schwärmen heute von der „guten alten Zeit“, die aber meist gar nicht so gut war wie viele glauben. Was die alten Amischlitten aber angeht, so tritt es zu... zu 100%.




Chevrolet Abschleppwagen Mercury Coupé Fire Department

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® WELLY UND JADA



FRITZ VON OPEL ROCKETMAN







Fritz von Opel, Enkel des Firmengründers Adam Opel, würden wir heute einen Raketenfreak nennen. Alles was sich vorwärts bewegte, wollte er mit Raketentrieb ausstatten. Hieraus kam dabei die RAK 2, mit der er, nur von Feststoffraketen angetrieben, schon 1928 mit 298 km/h einen neuen Streckenrekord auf der Berliner Avus aufstellte. Da ihm das nicht genügte, brach er einen Monat später mit 254 km/h und seinen Raketen den Weltrekord für Schienenfahrzeugen. Das Gefährt hieß RAK 3. Da er Spaß an der Rekordbrecherei gefunden hatte, entschied er ein Jahr später, als erster Mensch ein Flugzeug mit Raketentrieb zu fliegen. Das gelang auch – mit der RAK 1 'Friedrich' auf dem Frankfurter Flughafen. Das Luftfahrzeug hatte zwar einen CW-Wert wie der Kölner Dom, da er es aber nicht wusste, hob es trotzdem ab, mit Rocketman Fritz von Opel, oder wie ihn seine Bewunderer nannten: Raketen-Fritz. Die Landung verlief weniger harmonisch, da Fritz aber unverletzt blieb, war ihm das nicht weiter wichtig. Sein nächster Plan, die bemannte Raumfahrt, wurde aber durch die Weltwirtschaftskrise durchkreuzt.










OPHEL RAK 2 von 1928 PRÄSENTATION UND EXPOSIT VON STAUDER-DESIGN® UND B&B Models


AIRSTREAM THE AMERICAN DREAM




Lange bevor Donald Dumb die Welt unsicher machte, tat das der Airstream im Wilden Westen. In den 1930er Jahren hatte ein gewisser Walli Baum die Idee zu einem geräumigen Wohnwagen, der leicht genug sein sollte, dass er von jedem Standard-Pkw gezogen werden konnte (was man in den USA so einen Standard-PKW nennt). Er gründete die Airstream Manufacturing Company und legte los. Die Außenhülle war aus Gewichtsrunden komplett aus uneloxiertem Aluminium gefertigt, was dem Wohnwagen seine selbst-mechanische Optik beschränkte. Er wand seit 75 Jahren fast unverändert hergestellt, von kleinsten bis riesengroß, als Einachser oder mit Tandem-Fahrwerk. Typisch amerikanisches Understatement!





Airstream Silver Rocket



Chrysler Town & Country 1948

PRÄSENTATION UND EXPOSIT VON STAUDER-DESIGN® FRANKLIN MINT UND GREENLIGHT








Indian

WER IST SCHON HARLEY DAVIDSON!

Die Indian Motorcycle Company wurde 1901 in Springfield, Massachusetts, gegründet und damit zwei Jahre vor Harley Davidson. Die meisten Maschinen waren Motorräder mit großvolumigen Zweizylinder-Motoren mit Seitenventil-Steuerung und Fahrwerken, die eine bequeme, niedrige Sitzposition erlaubten, weshalb sie zum Lieblingsmotorrad der Highway Cops und der Army wurden. Indian ging aber 1903 in Konkurs. Mittlerweile werden die Bikes wieder hergestellt: schön wie eh und je.





Indian Chief von 1948 PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN

JOCHEN RINDT MAINZs VERGESSENER SOHN

Fasse dich kurz, dann wird's auch gelesen! In diesem Fall ist das nur schwer möglich. Zu vielfältig und spannend ist die Story des größten Männer Motorsportlers – Jochen Rindt – Rennfahrer, Lebensmann, Hauslegen, Idol – der James Dean der neuen Formel 1.

1942 in Mainz geboren, verlor er früh seine Eltern bei einem Bombenangriff. Diese hinterließen ihm die Gewerkschaft Klein & Rindt in der Manxer Rheinallee 96, deren Verkauf ihm die Rennfahrerei ermöglichte.

Nach dem Tod der Eltern verbrachte er seine Jugend bei den Großeltern in Österreich und begann dort mit dem Motorsport. Er war schon früh mit Helmut Marko, heute Red Bull Racing, befreundet. Bernie Ecclestone war sein Manager, Ron Dennis sein Mechaniker.

Seine Karriere begann er bei Cooper, fuhr dann einen Brabham und landete schließlich bei Lotus. Die Lotus waren schnell, allerdings war das auch der riskanten Bauweise der Autos geschuldet, bei denen ihr Konstrukteur Colin Chapman schon mit beiwagigen Bauteilen am Gewicht sparte, was dazu führte, dass sich gelegentlich ein Heckflügel oder eine Antriebswelle bei Höchstgeschwindigkeit verabschiedete.

Jochen Rindt hat einmal gesagt, dass man in einem Lotus Weltmeister wird oder umkommt. Beides sollte sich auf tragische Weise beim Absturztraining in Monza, am 8. September 1970, bewahrheiten. Beim Überholen von Denis Hulme brach die rechte Antriebswelle und Rindt fuhr ungebremst in die Leitplanken. Möglicherweise hätte er den Unfall überlebt, wäre er vollständig eingeklappt gewesen. Ein Freund war bei einem Rennen im Wagen verbrannt, weil er eben dort ist. Rindt hatte davon große Angst, legte die vordere Gurts nicht an und stach deshalb beim Aufprall mit dem Hals auf das Chassis und starb.

Er hatte zu diesem Zeitpunkt schon so viele Rennen gewonnen, dass er, als einziger Rennfahrer bisher, postum Weltmeister wurde. Gestartet war er für Österreich. Da er zeitweilig nie die deutsche Staatsbürgerschaft abgelegt hatte, war er eigentlich der erste deutsche Formel 1 Weltmeister.

In Österreich folgten 30.000 Menschen seinem Begräbnis, man hat Straßen und Plätze nach ihm benannt. Mainz geprägt und Briefmarken gedruckt. In Mainz, seiner Geburtsstadt, ist er vergessen.

Die meisten (älteren) Menschen wissen noch, wo sie bei Kennedys Ermordung oder am 11. September waren. Wir spielen gerade auf einer 30 Meter langen Carrarabahn maßstabgerecht die 24 Stunden von Le Mans nach, als wir von seinem Tod erfuhr. Danach habe ich nur noch einmal geweint – als Schalk Meister der Herzen wurde.








Der Lotus 72 PRÄSENTATION UND EXPORT VON STAUDER-DESIGN UND QUARTZ

Das Modell kann nach der Präsentation incl. Originalverpackung für 85,- € hier erworben werden. Das Topshell gibt's dazu. Tel. 06131 44477 oder hier fragen.





Au Mann! PULLMAN





Im Automobilbau steht der Begriff Pullman für große, luxuriöse Reisewagen und V.I.P.-Automobile.

Die Pullman-Karosserie ist eine Bauform für Auto-Karosserien, die im Gegensatz zu nachträglich verlängerten Stretch-Limousinen bereits ursprünglich so konzipiert und gefertigt wird.

Nach der deutschen DIN-Norm wird die Pullman-Limousine definiert als Personenkraftwagen mit geschlossenem Aufbau, mit festem, starren, runden Dach, mit vier oder mehr Sitzen in zwei oder mehr Sitzreihen, mit vier oder sechs seitlichen Türen oder mit sechs oder mehr Seitenfenstern.

Pullman'er gab oder gibt es von Mercedes, Opel, Hummer, Horch, Lancia, Borgward und BMW.

Nachdem Mercedes die Produktion des Maybach eingestellt hat, gibt es nun als Top-Luxusmodell den Mercedes-Maybach S 600 Pullman.

Horch 851 Pullman

PRÄSENTATION UND EXPOSIT VON STAUDER-DESIGN: MCG UND NOREW

DASSELBE IN GRÜN






Dasselbe in Grün... ein geflügeltes Wort, für das es verschiedene Deutungsversuche gibt. Einer davon ist der Opel Laubfrosch, der zwischen 1922 und 1931 in Rüsselsheim als erstes in Deutschland am Fließband gebaut wurde.

Im Gegensatz zu den damals üblichen Autos war er klein und schwarz, kostete und hatte einen einer Spitzengeschwindigkeit von 60 km/h. Und er war die exakte Kopie des in Frankreich gebauten Citroën SCV. Der einzige Unterschied war der Kolbengang und die Farbe – der Citroën war gelb.

Der Laubfrosch war also Dasselbe, aber in Grün.

Automobil produziert wurde, damals üblichen Autos grün, statt groß und 1930 Reichsmark. Ein Liter-Motor mit einer Spitzengeschwindigkeit von 60 km/h. Und er war die exakte Kopie des in Frankreich gebauten Citroën SCV. Der einzige Unterschied war der Kolbengang und die Farbe – der Citroën war gelb.

Der Laubfrosch war also Dasselbe, aber in Grün.

Der Opel Frogster
Ein typisches Beispiel für das richtige Produkt zum richtigen Zeitpunkt: Opel plant 2001 einen Mittelklasse Kleinwagen, der besonders durch sein Aussehen und seine universelle Wandlungsfähigkeit punkten sollte. Leider kündigt der 11. September 2001 in New York dem Kleinen ein jähes Ende. Opel fand dann zum derzeit Erfolgreichen ein Auto, das auf Spaß und Freude basiert: nicht wermtreibend, sondern mit Schläffeln und Lustig.



Opel Laubfrosch von 1922

Opel Frogster von 2001

PRÄSENTATION UND EXPOSIT VON STAUDER-DESIGN: MCG UND NOREW



Alfa Romeo

BUGATTI

BUGATTI CHIRON HYPERCAR

Der Nachfolger des Bugatti Veyron heißt Chiron, leistet mit seinem Quad-Turbo-W16 exakt 1.500 PS, fährt ohne Freischaltung durch den Speedkey „nur“ 420 km/h und kostet 2,856 Millionen Euro. Ein Schnäppchen, für den schnellsten Seriensportwagen der Welt. Und damit der flotteste Renner aus dem Hause VW.

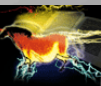
Chiron

Der Bugatti Chiron PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND BBRURAGO

DIORAMA

Als Diorama im altgriechischen Sappho-Bedeutung bezeichnet man Schaubilder in denen Szenen mit Modellfiguren und Landschaften vor einem meistlich gestrichelten Hintergrund dargestellt werden, nur hat in dem Die bekannteste Diorama ist noch das weltweite Krippchen. Dioramen gibt es aber auch für Eisenbahnen, Schiffe, Flugzeuge, Auto- und Motorradmodelle. Und manche haben noch eine Funktion. So wie dieses hier. Hierz man es an die Wand hat man ein Schwebelager und das ganze Jahr einen Spaß daran.

Custom Bike Diorama PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND BBRURAGO



DÖSCHEWO 2CV



Der Citroën 2CV (französisch deux chevaux, „zwei Pferde“), in Deutschland und Österreich üblicherweise Ente (auch häßliche Ente) genannt, hatte einen luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor und Frontantrieb. In Nieder-Olm war der 2CV vor allem in den 70er Jahren allgegenwärtig, weniger aber in der Cola-Variante, sondern mehr in der Cola-Bacardi-Version, und meist in der giftgrünen Farbe, die nur mit einer Schweißbrille zu ertragen war.



Der Citroën 2CV

PRÄSENTATION UND EXHIBITION VON STAUDER-DESIGN® UND SOLIDO

Schuco®

Was haben wir fürs Blech geblecht...

In der Nachkriegszeit, (der Vor-Plastikspielzeugzeit) hat jeder kleine Junge davon geträumt. Und oft sein Sparschwein arg strapaziert, um eines zu bekommen. Ein SCHUCO-AUTO! Das unten gezeigte Modell gibt es heute noch fast genau so zu kaufen. Man weiß aber nicht, ob von den kleinen Jungs von heute, oder immer noch von den kleinen Jungs von damals.

Die Firma Schuco wurde im Jahr 1912 in Nürnberg von Heinrich Schreyer und dem Werkzeugmacher Heinrich Müller gegründet und fertigte ab 1936 Blechspielzeuge. Der Name war schnell gefunden, er setzt sich zusammen aus SCHreyer U. CO.



STAUDER-DESIGN®



die Ape italienischer geht's nicht!

Die APE ist ein dreirädriges Gefährt von Piaggio. Piaggio sind die, die die Vespa herstellen, den wohl bekanntesten Motorroller der Welt. Die APE ist in Italien allgegenwärtig und der Maulesel der kleinen Geschäftsleute, in Rheinhessen würden wir sie „Fleischisch Liesje“ nennen. In Nieder-Olm gibt es mittlerweile mehrere davon. Und zwar das Modell APE 50. Bei Pizza Pepe dient sie als Show Car und für kleine Besorgungen, und für die Stadt Nieder-Olm ist ihr Dreck-Weg-Truck Mädchen für alles. Eine saubere Sache.

STADT NIEDER-OLM

STADT NIEDER-OLM

Pizza Pepe

Pizza Pepe

PIAGGIO APE 50

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND MOTOR MAX

FORD GT 40

Henry Ford II wollte in den 60er Jahren die komplette Firma Ferrari kaufen, um Rennsport betreiben zu können. Der Kauf scheiterte schließlich, weil man sich nicht einigen konnte, ob der neue Rennstall Ferrari-Ford oder Ford-Ferrari heißen sollte. Als Vergeltung beschloß Ford, einen Rennwagen zu bauen, der Ferrari in Le Mans schlagen sollte. Das gelang auch insgesamt vier Mal, von 1966 - 1969. Der Wagen hatte einen 7-Liter-V8-Motor und war 320 km/h schnell. Die Zahl 40 bekam er von seiner Höhe - 40 Zoll, etwa einen Meter. Nichts für Sitzniesen.

Leuchtet wie der Ford GT 40 in Hellblau-Orange, den Farben des Gulf-Wagen-Rennstalles. Und (wenn Sie Jungs) geht das mit Gulf-Steck auch ins Auto, mit dem wir bei den Amis in Steherten Drei-Fuck-Rennen fahren, die gleichen Farben hat.

STADT NIEDER-OLM

Pizza Pepe

Ford GT 40

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON STAUDER-DESIGN® UND MOTOR MAX



**Frohe Weihnachten!
Buon Natale!**

**Ein Frohes Neues Jahr
und Felice Anno Nuovo!**

Warum der Weihnachtsmann
Coca Cola trinkt? Nun, er wurde erst
1887 von der Coca Cola Company erfunden.
Erschaffen. Bis dahin gab's nur den Nikolaus.
Bis heute ist nicht ganz geklärt, welches
Fahrzeug er nach seinem Umstieg vom
Rentier aufs Automobil bevorzugte.
Es wird aber allgemein angenommen,
dass er sich wechselweise für den
Rolls Royce von 1905 oder
das Ford Model A von 1903
entschied.





PRÄSENTATION UND EXHIBITE VON STAUDER-DESIGN® UND FRANKLIN MISS

Ford Model A von 1903

Rolls Royce VB von 1905

Cadillac®

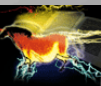


CADILLAC ist die Marke von General Motors für gehobene Ansprüche. Benannt wurde sie nach dem Franzosen Antoine Laumet de La Mothe, SIEUR DE CADILLAC, der im Jahr 1701 die Stadt Detroit (Motor City) gründete. Sie sollte LINCOLN, der Nobelmarke von Ford, Paroli bieten. Deshalb hatte man bei General Motors ausgerechnet 1930, in der Weltwirtschaftskrise die blende Idee, der Welt ein Fahrzeug zu schenken, das an Luxus alles bisherige in den Schatten stellen sollte. Der Cadillac war mit seinem Sechzehnzylindeomotor und einem Hubraum von 7,5 Litern wie dafür geschaffen.

Dummerweise, aber eigentlich vorhersehbar, traf die Weltwirtschaftskrise die potenziellen Käufer des bildschönen Gefährtes am meisten, und so war es kein Wunder, dass man 1930 und 1931 nur 3000 Stück verkaufen konnte. Dennoch wurde der Grundstein für die späteren Erfolge des Cadillac Seville, Eldorado und DeVille gelegt und dafür, dass der Name CADILLAC fortan als ein Synonym für Luxus galt.



Cadillac von 1932



50 JAHRE UND KEIN BISSCHEN LEISE. FERRARI F 50



Gebaut für ein einziges Jahr

Der F50 wurde von Ferrari zwischen 1996 und 1997 anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums in einer Stückzahl von nur 349 Fahrzeugen gebaut und nur an ausgewählte Kunden verkauft. Der Neupreis des Fahrzeuges betrug 380.000 Euro. Das Fahrzeug hatte ein Hardtop und konnte in einen offenen Zweisitzer verwandelt werden. Das Besondere an dem Wagen war der Motor. Er war fast baugleich mit dem 1993er Formel 1-Motor.



Gebaut für ein einziges Jahr

Der F50 wurde von Ferrari zwischen 1996 und 1997 anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums in einer Stückzahl von nur 349 Fahrzeugen gebaut und nur an ausgewählte Kunden verkauft. Der Neupreis des Fahrzeuges betrug 380.000 Euro. Das Fahrzeug hatte ein Hardtop und konnte in einen offenen Zweisitzer verwandelt werden. Das Besondere an dem Wagen war der Motor. Er war fast baugleich mit dem 1993er Formel 1-Motor.





Das Modell kann nach der Präsentation für 38,- € hier erworben werden. Das Topschild gibt's dazu. Tel.: 06136 44477 oder hier fragen.

Ferrari F 50

PRÄSENTATION UND EXPONATE VON
STAUDER-DESIGN® UND BBURAGO



Bonny & Clyde CATCH ME IF YOU CAN



"Bonnie and Clyde were pretty looking people, but I can tell you people - they were the devil's children. Bonnie and Clyde began their evil doin' one lazy afternoon down Savannah way." - so beginnt das Lied von George Forme über Amerikas heißestes Gaunerpaar aller Zeiten.

„Ich habe nur Ford's gefahren, wann immer ich mir einen schnappen konnte. Sie sind besser als jeder andere Wagen, und auch wenn meine Geschichte nicht gerade legal stuid, kann es nicht schaden, wenn ich Ihnen sage, was für ein guter Wagen ihr V8 Convertible Sedan ist.“

Dies schrieb der berühmte Gangster Clyde Barrow dem Industriellen Henry Ford. Und der mußte schließlich wissen, was ein gutes Fluchfahrzeug wert ist. Zwei Jahre und vier Monate hielten Clyde Barrow, Bonnie Parker und ihre Gang den Mitteren und Südstaaten der USA im Atem.

Wie ihre „Karriere“ schließlich endete, ist allgemein bekannt.



KONRAD ADENAUER UND SEIN MERCEDES-BENZ 300 SC



W 186-300 - der Adenauer-Mercedes

Der Mercedes-Benz 300 war neben dem kleineren Mercedes-Benz 220 (W 187) die erste deutsche Repräsentationslimousine nach dem Zweiten Weltkrieg. Der anfangs 115 PS starke Mercedes 300 war zusammen mit dem 35 PS stärkeren 300 S und dem Porsche 356 (70 PS) das schnellste Serienfahrzeug deutscher Produktion. Nachdem sich der erste deutsche Bundeskanzler Konrad Adenauer für dieses Fahrzeug als Dienstwagen entscheiden hatte, bürgerte sich die Bezeichnung „Adenauer-Mercedes“ für den W 186-300er ein. Adenauer kutscherte damit bekannte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens in Bonn und Berlin herum, und machte Werbung für die Automobilindustrie Deutschland.

Der Adenauer-Pizza war damals noch nicht erfunden. Bis zum heutigen Tag.



万歳

Als Kaiser noch nicht Fußball spielten...

...führen sie Auto. Oder besser – sie ließen fahren.
Zwei von ihnen, der deutsche Kaiser Wilhelm II.
und der japanische Kaiser Hirohito
hätten sich für ein besonderes Automobil entschieden.
Den Mercedes-Benz Typ 770, den so genannten „Großen Mercedes“.


Der deutsche Kaiser erhielt ihn als Cabriolet,
der Tenno 1935 gleich drei Stück, und die waren
auch noch repariert.

Die vergoldeten kaiserlich-japanischen Inschriften
dienten als Ersatz für den Mercedesstern.
Wilhelm II. hatte an dieser Stelle das Wappen der Hohenzollern.
Jeder der beiden hatte einen Weltkrieg angezettelt und die Welt
ins Unglück gestürzt, aber ihre Fahrzeuge gibt es noch immer.
Sie sind mittlerweile an ihren Geburtsort zurückgekehrt
– nach Stuttgart – ins Mercedes-Benz-Museum.


Wir versprechen Ihnen
keinen Weltkrieg anzufangen,
wir fragen aber schon mal
nach Ihrer Idee ab.





GANZ SCHÖN FLOTT, DER OTTO!



Otto



Otto



Otto






Mal eben die Welt verändern

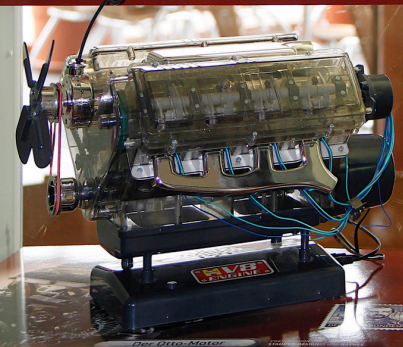
Der Ottomotor ist ein Verbrennungsmotor. Kennzeichnend des Ottomotors ist die Kompression eines Gemisches aus Kraftstoff und Luft, und die anschließende Fremdzündung durch Zündkerzen.

Ottomotoren im Hubkolben gibt es als Zweizylindermotoren oder als Viertakter, bei Zweizylindermotoren braucht ein Pleuellager eine Umdrehung der Kurbelwelle, bei Viertaktermotoren zwei.

Der Viertakter ist die gebräuchlichere Bauart. Nennungsverfahren ist Nikolaus August Otto, dem die Erfindung des Viertakterverfahrens zugeschrieben wird. Otto war der erste von vielen deutschen Erfindern, deren Motoren die Welt veränderten: Rudolf Diesel, Felix Wankel, und Hans von Ohain, der das erste funktionierende Düseltriebwerk der Welt erfand. Tragen ihnen Teil dazu bei.

Wer Interesse hat, in die Tiefen von Kurbelwelle, Nockenwelle, Pleuellager, Kolben, etc. einzutauchen, kann das mithilfe eines der vielen Blaudrucke die es zu diesem Thema gibt, einmal ausprobieren. Wir haben es getan, und es hat Spaß gemacht. Dreizehn Stunden lang. Nicht abzurufen für diese Tage!

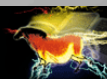








Der Otto-Motor

**ZUM PROBELAUF
DES MOTORS HIER DRÜCKEN.
JEDER BITTE NUR EINMAL.**

(LETZTER TAGEN FÜR DIESE KUNDE.)





Die Auto Union AG war der erste deutsche staatliche Automobilkonzern. Er ging aus der Fusion des Kleinwagen- und Motorradproduzenten Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen (DKW) mit seiner Tochtergesellschaft Audiwerke AG Zwickau, der Horchwerke AG und dem Automobilwerk Sigmund der Wanderer-Werke hervor. Das Logo mit den verschlungenen Ringen symbolisierte den Zusammenschluss der vier Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer, die jedoch eigenständig blieben. Allein die zwischen 1934 und 1939 bei Horch in Zwickau entwickelten Grand-Prix-Rennwagen trugen den Namen Auto Union und man nannte auch sie Silberpfeile, wie die Mercedes-Rennwagen.



Advent, Advent, der Christbaum brennt!!!

alle Jahre wieber

Advent, Advent, ein Lichtlein brennt, erst war es klein, man sah es kaum, nun brennt der ganze Weihnachtsbaum.
Der Nachbar draußen sieht den Schimmer, und schon brennt drin'n das ganze Zimmer. Und statt der zünftigen Liedertrophe, geschieht im Haus die Katastrophe.
Da kommt die Feuerwehr gerannt, zu löschen diesen Wohnungsbrand. Den Hamster man vom Boden hebt, doch er hat es nicht überlebt.
Da lässt der Vater einen Krachen, die Kinder fangen an zu lachen. So kann man auch mit kleinen Sachen, den Kinderherzen Freude machen.
Das klingt lustig, es ist aber für die Betroffenen weniger witzig. Zwar muss die Feuerwehr heute nicht mehr ganz so häufig wegen der Weihnachtsbäume ausrücken, da die Elektrifizierung das Gefahrenpotential der brennenden Wachskerzen sehr verringert hat, dafür hat der Advents-Krachen noch immer nicht seinen Schrecken verloren. Deshalb sollte man immer ein wachsames Auge auf die stimmungsvolle Weihnachts-Deko haben.



Düsenberg!

Aus Kirchheide, Westfalen,
in den Wilden Westen,
um schöne Autos zu bauen

Der „Duesy“ und seine
Fan-Gemeinde

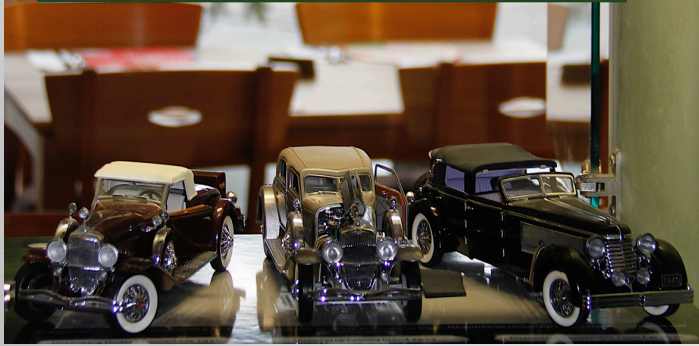
Der „Duesy“ und seine Fan-Gemeinde

1884 waren die Brüder Fred und August Düsenberg aus Westfalen in die USA ausgewandert. 1913 begannen sie mit der Konstruktion von Rennwagen und Motoren. Die ersten Modelle waren noch Einzel Exemplare. Ende 1916 erschien der Düsenberg Modell 8, das erste Auto, das von den Brüdern in Serie gebaut wurde, mit einem V 8-Motor und serienmäßig hydraulischen Bremsen vorn.

Die Karosserien für den Düsenberg J wurden nach Kundenwunsch gefertigt. So gab und gibt es keinen einzigen Düsenberg, der dem anderen gleicht. Durch diesen Individualismus waren die Autos besonders bei Hollywood-Größen und Gangstern wie Al Capone und Dillinger sehr beliebt und bekamen den Kosenamen „Duesy“.

Der Düsenberg J gehörte zu den teuersten Autos seiner Zeit. Die Modelle, die von amerikanischen Karosseriebauern (Le Barons, Bohmann & Schwartz, Murphy) „eingekleidet“ wurden, waren teurer als europäische Luxusautos von Hispano Suiza oder Rolls Royce.

Das Logo



Fare thee well Little Britain

Es war einmal ein großes Imperium. Es lebte von Piraterie, Sklaverei, Krieg und Gewalt, und der Besetzung unzähliger Länder und sogar ganzer Kontinente.

Es nannte sich stolz GREAT BRITAIN. Es machte die Oberschicht Chinas von seinem Opium abhängig, und war sehr einflussreich im Ausplündern seiner sogenannten Kolonien. Die breitschulter Nordamerikas habe das zum größten Teil nicht überlebt.

Das Imperium raffte in Amerika, Afrika, Australien, Indien, China und überall auf dem Globus alles zusammen was von Wert war und schaffte es nach England, bis nichts mehr zu holen war. Oder bis es von den leidgeprüften Kolonien zu Teufel gejagt wurde. Dadurch schrumpfte das Imperium natürlich, und irgendwann war von GREAT keine Rede mehr.

Zwar könnte man sich mit dem Beitritt zur EU durch die Briten-Rabatte eine Menge Vorteile in deren Konzern verschaffen, aber das war den Nachfahren der Kolonialisten irgendwann trotzdem nicht mehr genug.

Diese Nachfahren sind alle Absolventen von Eton, Cambridge oder Oxford, und teilen die ihnen anezogene Selbstüberschätzung. Und so beschlossen sie, [Wenn's dem Esel zu wohl wird, geht er aufs Eis tanzen] die EU zu verlassen, um alleine wieder GREAT zu werden.

Da die britische Industrie und die Landwirtschaft vorwiegend von der EU lebt, könnte sich dieses Vorhaben als Griff ins Klo erweisen, und die leidtragenden Bestandteile von Great Britain, nämlich Schottland, Wales, und Nordirland, die allesamt nicht freiwillig dem Imperium beigetreten waren, veranlassen, ihr Heil in der Selbständigkeit zu suchen.

Man darf gespannt sein, wie der Union Jack ohne die schottischen Farben aussieht. Wir werden den welltoffenen Teil Groß Britanniens vermissen, aber was soll man schon von einer Spezies erwarten, die auf der falschen Straßenseite Autos oder Motorroller mit Seitenwagen fährt. Auch so mancher der eigenen Leute hält mit seiner Meinung nicht hinterm Berg. „Ich bin Europäer. Ich bin kein blöder, kolonialer, imperialer, englischer Idiot.“ Sir Elton John.




Die Entwicklung zum Union Jack. Es geht auch umgekehrt.

Um ihr Ziel zu erreichen, bitten die Brexiters ihre Beeten auf.



Schön, schöner, Mercedes 500 K Maharaja

Der Mercedes-Benz 500 K war der Nachfolger der Typen SS/SSK. Es gab ihn in vielen Varianten, als Limousine, Cabriolet, Sport-Coupe, Autobahnkurier, als kuppelbares Repräsentationsfahrzeug für die Reichen und Wichtigen der Welt, und als Spezial-Roadster, wie den Mercedes 500 K Spezial-Roadster Maharaja. Mit seinen 160 PS und der Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h war er für heutige Verhältnisse etwas schwach auf der Brust, kostete dafür aber auch „nur“ 15.000 Reichsmark, das wären umgerechnet 100.000 €. Das klingt erschwinglich. Wenn man bedenkt, dass 2008 ein solches Fahrzeug für 9,98 Millionen US-Dollar versteigert wurde, hat sich die Anschaffung gelohnt.



ROT WIE DAS FEUER UND DIE LIEBE... MASERATI 250 F




Am 4. August 1957 erlebte der Nürnbergring das wohl dramatischste Formel-1-Rennen aller Zeiten mit einem der größten Grand-Prix-Piloten, den es je gab. Stirling Moss war Zeuge, er erinnert sich: „Juan Manuel Fangio lag und Siebe einfach der größte Fahrer, den die Rennsportwelt je gesehen hat. Er hatte eine unglaubliche Ausstrahlung. Wenn er in einem Fahrzeug saß, war er einfach ein Gentle.“
Ich bin mir sicher - wenn ich nicht ausgerechnet wäre, hätte mich der alte Teufel einfach überrollt.“ Dieser Satz stammt vom Engländer Mike Hawthorn unmittelbar nach Ende des Rennens.
Hawthorn hatte mit 3,8 Sekunden Rückstand auf Fangio verloren.
Dieser „alte Teufel“ fuhr einen Maserati 250 F.





Wirtschafts Wunderkinder

Es war die Zeit, als Ludwig Erhard das Wirtschaftswunder erfand, Heinz Erhardt noch'n Gedicht vortrug, und Hazy Osterwald „dehnt“ sie mit der Konjunktur“ sang. Conny Froboese wollte an den Wannsee, wir hatten den ersten Schwarz-Weiß-Fernseher, und Deutschland war Weltmeister. Die Menschen hatten gerade „die Schlecht-Zeit (das HEIL-Fasten)“ überwunden, und blickten hoffnungsvoll in die Zukunft. Und jeder wollte irgendwie mobil werden. Mercedes-Benz, Borgward und die Auto-Union bauten zwar wieder Fahrzeuge, die bald den Weltruf der deutschen Automobilindustrie begründeten, für Ottomotor-Normalverbraucher aber unbezahlbar waren. In dieser Nische waren drei – nennen wir sie ruhig Fahrzeuge – zuhause, die das von A nach B kommen, erschwinglich machten.

Die BMW Isetta, der Messerschmitt Kabinenroller und die Heinkel Kabine. Seine Platzangst musste man zuhause lassen, und bei einem Crash-Test hätte jeder Autoscooter besser abgechnitten. Dennoch waren sie für ein paar Jahre die gelungene Alternative zur Bahnfahrt. Die sie von einem Gefährt, das sich VW Käfer nannte, abgelöst wurden. Aber das ist eine andere Geschichte.

Auch wir sind
Mit Betonung  ein Wirtschafts Wunderkind
auf Wirtschaft.



Buon Natale und Fröhliche Weihnachten!

PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN®
Das Modell kann nach der Präsentation für 40,- € hier erworben werden. Das Topschild gibt's dazu. Tel.: 0172-8588076 oder hier folgen.



FERRARI MONZA SP1 GANZ SCHÖN SCHÖN!



Wer an Ferrari denkt, verbindet die Marke mit Sportwagen der Extraklasse.
Für längere Zeit schien der Premihersteller diesem Ruf nur bedingt gerecht zu werden.
Doch mit dem Ferrari Monza Roadster gelang dem Produzenten nun ein Paukenschlag.
Er markiert den Beginn einer neuen Ära - der sogenannten Icona-Serie mit Fahrzeugen in limitierter Stückzahl.
Deshalb schnell bestellen, bevor sie vergriffen sind.

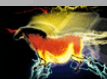
Die Umweltbilanz  ist zwiespaltig.




Buon Natale und Fröhliche Weihnachten!



PRÄSENTATION VON STAUDER-DESIGN.de
Das Modell kann nach der Präsentation für 45,- € hier erworben werden. Tel.: 0172 8588076 oder hier fragen.



LEGENDÄR DER SCHWARZE PRINZ

Graf Carlo Felice Trossi (1908/1949)
war ein italienischer Adliger.
Eine schillernde Persönlichkeit seiner Zeit
und er war Rennfahrer.

Im Jahr 1932 hatte Trossi einen Mercedes SSK,
Baujahr 1930, bei einem Autohändler in Mailand erstanden.
Chassis und Motor hatten eine Odyssee hinter sich
und kamen von Stuttgart über Japan erneut nach Stuttgart
und von dort zu dem Händler in Mailand.

Was die Karosserie betrifft, so hatte der Graf seine eigenen
Ideen. Geld spielte bei ihm nur eine untergeordnete Rolle.
Die Karosserie wurde bei Saoutchik in Paris angefertigt.

Das Resultat gilt gemeinhin als „das schönste
Fahrzeug der Welt“.

Heraus kam der „Schwarze Prinz“,
wie der SSK auch genannt wird.



Die erste Vespa, die 1946 auf den Markt kam, hieß „Pagerno“; hatte 98 cm³ Hubraum und war maximal 60 km/h schnell. Ihr Erfinder war Corradino D'Adorno – ein Ingenieur, dessen Traum es war, Hubstrahltriebwerke zu bauen. Er „erfand“ das Konzept der Vespa kurz nach Kriegsende im Auftrag von Enrico Piaggio. Als ehemaliger Konstrukteur von Kriegsflugzeugen wollte er über die Produktion von Tigern und Planern mit den vorhandenen Werkzeugsen hinaus.

Die Ur-Vespa „98“ sollte einfach, sparsam und leicht fahrbar – und mit den vorhandenen Produktionsanlagen zu bauen sein. Weil Corradino nie zuvor Motorräder konstruiert hatte, ging er völlig unvoreingenommen an diese Aufgabe heran. Der Antrieb und die Kraftübertragung sollten so einfach wie möglich sein und so einfach zu reparieren wie für den Direktantrieb, zumal der Kettenantrieb in der Nachkriegszeit aus Materialmangel fast unmöglich war. Auch sollte die Vespa keine Motorrente haben, an denen man sich schmutzig machen konnte. Daher war der Motor komplett verdeckt untergebracht. Der Reifenwechsel sollte so einfach wie bei einem Auto sein.

Bei den älteren Vespas wurde bemängelt, dass die technische Ausstattung nicht dem letzten Stand der Technik entsprach (Ergonomie, Umweltschonlichkeit usw.). Die Fans übten dagegen mehrere darauf beruhende Vorteile: das zeitlose, von Mode unabhängige Design, die Möglichkeit zur Selbst-Reparatur und die meist billigen Ersatzteile. Und gegen die Lebenslichkeit von Liebhabern war ohnehin noch nie ein Kraut gewachsen.

Mittlerweile geht Piaggio den Weg in die technologische Zukunft, mit der MP3, der Revolution auf 3 Rädern, mit zwei getrennt lenkbaren Vorderrädern.

Oggi sono... il mare.

