






Kat	Name und Vorname	Marke	Typ	Farbe	Baujahr	Hubraum	Zylinder	PS	Foto	Angaben zum Fahrzeug	Zugfahrzeug	Anhänger	Wohnmobil	Softee SA	Gästzone SO	Stadtfahrt	Rennprogramm
A	Gantenbein René	Shelby	Cobra SC	Rot	1968	5700	8	440		Es handelt sich um ein Aluminium Fahrzeug welches im Jahr 2008 komplett restauriert wurde.					2		
A	Schneider Christofer	Opel	2000 GT Steinmetz	Gelb/Schwarz	1971	1988	4	185		Im Auftrag von Opel hat der Steinmetz diesen erfolgreichen Gruppe 4 GT entwickelt. Erfolge: Klassensieg beim 1000 km Rennen 1971.							
A	Huwylar Stefan	Opel	Kadett C GT/E	Blau	1978	2000	4	160		Das Fahrzeug wurde bei nationalen und internationalen Bergrennen eingesetzt.	1	1		1			1
A	Dätwyler Walter	Opel	Commodore GS Steinmetz	Rot/Schwarz	1971	2784	6	190		Von GM-Suisse wurden 4 Stk. in die Schweiz eingeführt (1971) Nach meinem Wissenstand sind noch deren 2 Stk. in der Schweiz, mein Roter und ein Gelber, beide in der Region 8610 Uster. Mein Commodore Steinmetz ist im originalen Zustand							
A	Schenk Elisabeth	Porsche	944/2	Schwarz	1986	2477	4	190		Das Fahrzeug ist Leistungsgesteigert durch einen Porsche Motorsprot.							1

A	Huser Bruno	Chevrolet	Corvette C3	Rot	1973	7443	8	335
A	De Luca Carmelo	Fiat	Abarth 1000 TC	Weiss	1967	982	4	70
A	Nikies Alexandre	Ferrari	330 GT 2+2	Grau met.	1966	3967	12	300
A	Michel Adrian-Richard	Ferrari	365 GTC	Blau	1969	4390		320
A	Rebmann Daniel	Ferrari	308 GTB	Grau met.	1977	2927	8	255



Corvette C3 Jahrgang 1973 mit Veteraneineintrag  
Cabriolet und Handschaltung  
letzter Jahrgang mit 7.5lt. Motor (454er)  
Original 275PS dank Tuningteilen von Holley und  
Edelbrock (Ansaug- und Auspuffanlage) jetzt 335PS



Dieser Fiat Abarth nahm an diversen Rennen teil: Targa Florio, Montee  
Ballon D'Alsace, Altbüron, Lenzerheide, Olon  
Villars, Kerzenberg, Porrentruy-Courtedoux, GP-Furtal, usw.



Dieser Ferrari 330 GT 2+2 lief im Mai 1966 in Maranello vom Fließband.  
Der Ferrari 330 gilt unter Kennern als Nachfolger des Ferrari 250. Alle  
330 Modelle nutzen einen weiterentwickelten 4,0 Liter V12 Motor. Dieses  
Modell aus der 2 Serie wurde nur 424 mal produziert. Mit nur zwei  
Vorbesitzer fährt dieser Ferrari jetzt schon über 50 Jahre auf Schweizer  
Strassen.



Bei diesem Modell handelt es sich um das 6. Fahrzeug.  
Ausgeliefert am 31. Juli 1969 in Francochamps. Das Fahrzeug war bis  
1985 mit den holländischen Schildern 00-36-JK unterwegs. Total 6  
Besitzer, incl. Mir, alle bekannt. 1987 wurde das Fahrzeug technisch  
aufwendig restauriert und später in Österreich neu lackiert. Seit dem  
15.04.1998 in meinem Besitz, 20 Jahre lang technisch immer wieder  
verbessert, alles mit dem Gedanken auf Originalität.



Dieses Fahrzeug ist im originalzustand. Es gab keine Restauration. 1.  
Auslieferung Autodino ZH Foitek 1977. Seit 1979 in meinem Besitz.

1

1

1

1

1

1






4

A	Durrer Fredy	Lotus	Europa TC Special	Gelb/Grün	1973	1558	4	126
A	Käppeli Guido	Matra Bonnet	Djet VS	Dunkelgrün	1966	1106	4	95
A	Valko Thomas	Jaguar	Leightweight E Type	Helblau met.	1963/2014	3666	6	340
A	Ott Peter	Jaguar	E-Type SII FHC	Signal Red	1970	4235	6	269
A	Josseck Andrea	Jaguar	E-Type	Rot	1973	5344	12	276



Das Fahrzeug sowie der Motor wurden originalgetreu restauriert.									
Das Fahrzeug ist im Originalzustand und Erstbesitz des Fahrers. Teilnahme u.a. an einer Reihe von Rennen der Schweizer-Automobilmeisterschaft der Jahre 2017-2019 mit heutigem Fahrer.								1	
Nach der Weltpremiere (1961) des Jaguar E type, entschloss sich das Werk auch eine Rennversion des E Types zu bauen. Vorgesehen waren 18 Fahrzeuge. Nach den tödlichen Unfall von Peter Lindner ( Deutscher Rennfahrer) mit einem L.W. E Type wurde die Produktion nach 12 Fahrzeuge gestoppt. Die restlichen 6 Chassis-Nr. wurden archiviert. 2014 beschloss Jaguar UK diese 6 Autos nach den alten technische Vorlagen nachzubauen. Dieser L.W. E type ist einer davon, und gehört zur Emil Frey Sammlung.								1	1
Dieser Fahrzeug wurde vermutlich aus Kanada 1986 in die Schweiz eingeführt. 2 Besitzer von 1990 - 2013 Motor umgerüstet auf EU Norm. In meinem Besitz seit 2013.									1
Dieses Fahrzeug befindet sich im Originalzustand. Es war 40 Jahre in Hollywood, California.									1



A	Fuchs Peter	Lamborghini	400 GT	Schwarz	1966	3929	12	320		Der 400GT, nicht zu verwechseln mit dem 400 GT 2 + 2, wurde 1965 als Option angeboten. Es handelte sich im Grunde um einen 350GT mit einem viel größeren 4-Liter-Motor. Der bisherige 3.5-Liter-Motor hatte seinen Hub von 77 auf 82 mm vergrößert und damit den Hubraum auf 3929 ccm oder 4 Liter erhöht. Ein Anstieg der Kompression von 9,5 auf 10,2. 1 brachte eine Leistung von bis zu 320 PS bei 6500 U / min und ein neues Drehmoment von 276 nm bei 4500 U / min. Nur 23 dieser Autos wurden mit diesem Motor gebaut. 20 davon wurden in schwerem Stahl hergestellt und nur 3 in Aluminium gehäutet.					2		1
A	Spahr Erich	Alfa Romeo	Montreal	Rot	1975	2600	8	200		Als Designstudie von Marcello Gandini (Chefdesigner bei Bertone) wurde das Auto 1967 auf der Weltausstellung Expo 67 in Montreal erstmals vorgestellt. Aus dem Ausstellungsort resultierte auch der Name des Fahrzeugs.[1] Das äußere Erscheinungsbild fand sofort das Interesse der Fachwelt, so dass man sich für eine Serienherstellung entschied. Auffallend sind die von lamellenförmigen Blenden teilweise verdeckten Scheinwerfer. Die Abdeckungen klappen beim Einschalten der Beleuchtung nach unten							
A	Nufer Rolf	Alfa Romeo	Montreal	Rosso Alfa	1973	2600	8	200		Geschichte zum Alfa Montreal. Dieses Alfa Modell wurde an der Weltausstellung in Montreal 1967 als Beispiel für guten italienischen Design ausgestellt. Die Motorisierung war noch nicht klar. Für den Bau der Serie wählte man dann den V8-Motor des Alfa 33 Stradale, der überaus erfolgreich war im Renneinsatz. Der Motor würde „alltagstauglich“ gemacht und auf 200 PS gezähmt.					1	1	1
A	Boesch Martin	Alfa Romeo	GT Junior	Rot	1970	1750	4	115		Der von 1963-1976 gebaute Giulia Sprint GT Coupé ist ein Design-Meisterstück von Bertone. 1970 erfolgte ein leichtes Facelift. Dieser Alfa ist einer der letzten originalen «Kartenhauber» welcher gebaut wurden. Die Giulia Sprint GT errangen zahlreiche Motorsport-Erfolge.							
A	Sury Christian	Alfa Romeo	Junior Zagato	Gelb	1970	2000	4	160		Einer von 1100 gebauten Zagatos auf der Spiderplattform des Alfa Duetto. Alfa Romeo spendierte diesem Modell anfangs nur den 1300 Motor um die Rennerfolge des Bertone GTA nicht zu konkurrenzieren und damit den Verkaufs- Erfolg des Bertone nicht zu beeinträchtigen. Marketingsache. Mit grösserem Motor ausgerüstet ist der Junior Z unschlagbar dank vorbildlicher Aerodynamik, tiefen Schwerpunkt und steifer Carrosserie.	1	1	1	1	1	1	

A	Ernst Max	Lotus	Elan S4	Rot/Weiss	1972	1559	4	120
A	Grubenmann Daniel	Saab	Sonett II v4	Rot	1969	1496	4	68
A	Geissbühler Daniel	Fiat	128 Coupé 1300 SL	Rot	1972	1290	4	90
A	Campanile Luciano	Alfa Romeo	Spider Duetto	Blau	1966	1557	4	104
A	Baumgartner Max	Porsche	911 Carrera	Dunkelblau	1988	3.2	6	231



Fahrzeug wurde 1972 in die Schweiz eingeführt. Ist im Originalzustand. Fahre seit über 50 Jahren Autorennen



Der Motor dieses Fahrzeuges wurde von Sweedspeed racing in den Niederlanden optimiert.



Der Wagen wurde von 1977 bis und mit 1980 in der Schweizermeisterschaft. Slalom/Bergrennen von Heinz Wlirz aus Bern, unter der Equipe Bernoise, eingesetzt. Original ACS Wagenpass ist noch vorhanden. Danach folgte ein Domröschenschlaf in einer Berner Garagenbox von 1981 bis zum Kauf 2003. Der Fiat wurde von mir 2007 bis 2014!! komplett und optisch zeitgemäss restauriert. Jetzt ist der Wagen in den Farben in Anlehnung an die Scuderia Filipinetti aus Genf lackiert und beklebt.



Im März 1966 wurde am Autosalon in Genf der Alfa Romeo Spider 1600 auch bekannt als "Duetto" - präsentiert, welcher noch vom legendären Altmeister Giovanni Battista Pininfarina persönlich kurz vor seinem Tod entworfen wurde. Bei diesem 1966 gebauten 1600er "Rundheck"-Spider, handelt es sich um eines der Autos aus der ersten von vier Alfa Romeo Spider Generationen, welche von 1966 bis 1968 gebaut wurde. Der Name "Duetto" entstand durch einen Namenswettbewerb und gilt streng genommen nur für die 1600er Version von 1966. Weltberühmtheit erlangte diese Spider Serie 1967 nicht zuletzt durch den Film "The Graduate" (Die Reifeprüfung) mit Dustin Hofmann in der Hauptrolle.



Das Fahrzeug wurde von Herrn Baumgartner 1994 aus erster Hand gekauft. Seither ist das Fahrzeug auch in seinem Besitz. Herr Baumgartner fährt damit ca. 3'000 km pro Jahr unter dem Motto: fahren in seiner schönsten Form!

A	Wenger Ruedi	Monteverdi	375 S	Gelb	1969	7200	8	375
A	Giger Peter	Monteverdi	375L 2+2 high speed	Silber	1972	7200	8	380
A	Aeschlimann Rudy	De Tomaso	Pantera GTS	Bordeaux	1974	5800	8	330
A	Wyder Daniel	Porsche	912	Schwarz	1968	2600	4	180
A	Meier Andreas	Toyota	Corolla GT Coupé	Rot	1981	1588	4	108



Der Monteverdi ist seit 1999 bei Ruedi Wenger.



Der Monteverdi High Speed 375 L besass den gleichen formvollendeten Stil wie die S-Modelle. Das schlichte rechteckige Kühlergitter bildete mit dem ebenfalls eckigen Doppelscheinwerfer eine Einheit, die der klar gegliederten Front das markentypische Aussehen verlieh.



Es handelt sich hier um ein Original Promo-Fahrzeug das am Auto Salon in Los Angeles 1974 war.



Der Original 356er Motor wurde durch einen leistungsstärkeren Typ4 vier Zylinder Motor, aus einem VW Porsche 914 ersetzt. Dieser wurde mit einer modifizierten Kugelfischer Benzin-Einspritzanlage ergänzt. Der Motor schöpft aus 2600ccm 180PS bei 280Nm Drehmoment. Ein 5 Gang Typ4 Getriebe, ebenfalls aus einem VW Porsche 914, überträgt die Leistung auf die Hinterräder. Das Fahrwerk ist weitgehend im Originalzustand und wurde einzig mit stärkeren Stabilisatoren und Bremsen erweitert.



von 1981 - 1985 war der Toyota beim 1. Besitzer. Von 1986 - 2014 kam das Fahrzeug in die Toyota - Sammlung (Tinguley und Emil Frey Classics) In den Jahren 2015 - 2016 wurde das Fahrzeug vom heutigen Besitzer gekauft. Es gab eine Revision an den Bremsen und eine Wartung an der Mechanik. 2017 nahm das Fahrzeug an der Bergprüfung Altbüron und am Michaelskreuzrennen teil.





A	Hirschi Urs	Mini Morris	1000 MK3	Weiss	1972	998	4	45
A	Schweizer Markus	Trabant	P 601 Trabusa	Weiss	1975	1300	4	175
A	Sutter Beat	Sbarro	BMW 328 Roadster	Weiss	1976	1990	4	112
A	Bachofner Fabian	Volvo	P1800E	Stahlblau	1970	1983	4	125
A	Keller Christian	Triumph	Spitfire 1500	Rot	1977	1493	4	72



Der Mini hat an der Lignéres Historique 2015 teilgenommen.



Der Trabant P 601 hat eine original Carrosserie mit Hayabusa Motorrad Motor. Er wurde in Ungarn gebaut. Ungarischer FIA und Auto Sport Schweiz Wagenpass..



Unser SBARRO Roadster wurde 1976 in der Schweiz gebaut/ausgeliefert und blieb bis heute in der Schweiz immatrikuliert. Er wurde regelmässig gewartet und gefahren. Motor & Getriebe sind Matching Numbers. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h bei einer Leistung von 115 PS. Das Fahrzeug wurde von der ACA (Ateliers de Construction Automobile) in Yverdon hergestellt, jedoch mit BMW Motor, Getriebe und weiteren fabrikneuen BMW-Komponenten (notabene von BMW München autorisiert!). Fahrer ist Beat Sutter, Mitglied des Clubs Piloti 1000 Miglia Franco Mazzotti Brescia und Mitglied des Vorstandsausschusses Swiss Car Register in Safenwil.



Ich habe das Fahrzeug am 1.9.2013 beim Volvo-Treffen in Interlaken gekauft. Es wurde vom April 2014 - August 2016 restauriert und auch wieder in der Originalfarbe lackiert.



Hat bereits eine Schottland sowie Nord und Ostseetour (Hin und Rückreise) pannenfrei überstanden.

A	Iacoviello Bruno	Lancia	A112 Abarth	Rot/Schwarz	1984	1050	4	70
B	Blank Adrian	Triumph	100C	Schwarz	1962	500	2	45
B	Stoffel Hans Peter	Moto Guzzi	Gambalunga 500	Silber	1950	500	1	34
B	Unkel Peter	Harley Davidson	Knucklehead	Schwarz	1947	1200	2	25
B	Trepp Jürg	Moto Guzzi	Condor Replica	Rot	1947	500	1	



Es sind 8 Serien vom A112 gebaut vom 1971 und der letzte A112 verließ nach insgesamt mehr als 1.2 Mill. Exemplaren 1986 das Band. Heute sind nicht viel geblieben. Die interessanteste Version war der A112 Abarth, der im September 1971 zeitgleich mit dem Elegant vorgestellt wurde. Es wurde von der Motorsportabteilung der Fiat-Gruppe vorbereitet. Die zunehmende Popularität der A112 in historischen Rallyes und Hillclimb führte im Jahr 2010 zur Wiedereinführung einer Markenpokal, genannt Trofeo A112 Abarth.



Das Motorrad wurde 2009/10 aus Einzelteile von Grund auf neu aufgebaut! Das Motorrad wurde an versch. Bergrennen eingesetzt, 2011 1.Rang Monte Generoso, Mendrisio, 2013 2. Rang Wasen- Lüderen Memorial und 2016 6. Rang Schallenberg Classic etc. Besonderheiten: Das Motorrad besitzt am Hinterrad eine Nabenfeder!



Werkmaschine mehrheitlich eingesetzt auf kurvenreichen Strecken und Stadtrundkursen in Italien. Berühmteste Fahrer waren Omobono Tenni und Magnus Anderson.








Es handelt sich hierbei um eine restaurierte HD Knucklehead. Es stand 20 Jahre in einer Tiefgarage und wurde wieder zum Leben erweckt. Hat schon ein paar Passfahrten erlebt und läuft wunderbar. Der Besitzer und Fahrer ist ein eingeleichter Harley Fan und restauriert zur Zeit eine 50er Panhead mit Seitenwagen



Die Maschine wurde anfangs 1990 von einem pensionierten Guzzi Mechaniker in Como neu aufgebaut. Herr Trepp konnte sie dann im 1995 erwerben und hat im Jahr 1996 am Schatzalprennen in Davos (Organisator Bernhard Brägger) teilgenommen. Im 2011 nahm er am Rennen auf der Lenzerheide teil. Die Maschine ist eingelöst und ich fahre sie sonst auf der Strasse.



B	Zimmermann Kurt	Excelsior	Manxman	Schwarz/Rot	1937	350	1	22		Die Excelsior wurde in den 60er Jahren von R.H.Jsles aus Blackpool neu aufgebaut für die Classic TT. Im Jahr 1989 holte Sie Sven Karlson nach Schweden. Nach einigen Rennen wurde sie als Leihgabe ins Motola Motor Museum gegeben. 2014 entschloss sich Karlson die Excelsior Manxman an Thijs de Roon in Holland zu verkaufen. Im Jahr 2015 Importierte ich die Rennmaschine in die Schweiz um nach der Motorrestaurierung an Rennen teilzunehmen. Meine ersten Starts auf Lenzerheide Classic , Walzenhausen –Lachen ,Seebodentalp, Michaelskreuz und Bodensee Classic.				1			1	
B	Hartmann Notker	Rudge	GP Model	Schwarz	1935	500		30		Das Motorrad wird von mir seit 25 Jahren auf italienischen Rennstrecken erfolgreich eingesetzt. Italienische Meisterschaft der FMI Moto d' epoca Gruppo 4. Mit dem vier ventiliigen halbradialen Zylinderkopf ist die RUDGE nicht nur eine der schnellsten seinerzeitigen Maschinen stellt bezüglich der Konstruktion eine absolute Spezialität dar.					2			1
B	Wyssen Hansueli	Rudge	Ulster	Schwarz	1934	500		28		Das Fahrzeug habe ich in England gekauft, der Vorbesitzer hat dieses Fahrzeug von seinem Vater geerbt und der soll in den dreissiger Jahren damit Rennen gefahren sein. Leider existieren keine Unterlagen die das belegen.					1			
B	Huber Sam	Morgan	Threewheeler	Beige	2014	2000	2	100								2		1
B	Adam Dirk	BMW	R 68 Rennspann	Schwarz	1952	600	2	42		Es war das schnellste und teuerste Motorrad seinerzeit in Deutschland mit über 160 km/h. Es wurde als Rennspann bei Straßenrennen eingesetzt. Im Jahr 1979 in Belgien in Scheune wiederentdeckt und restauriert. Ersatzfahrzeug: Morgan Threewheeler Baujahr 1932 mit 1100er JAP Motor				1	1			1

B	Jakob Martin Jakob Yolanda	BMW - Baginski	Höckeler - Renngepann	Schwarz	1947	750	2Boxer Motor	35
B	Schweizer Daniel	Triumph	Speed Twin Sidecar	British racing green	1946	500		2 28
B	Engler Rolf	Morgan	Super Sport	Grau	1933	1050		2 110
B	Flückiger Ruedi & Sini	Morgan Threewheeler	Supersports	Blau	1933	990		2 42
B	Trottmann René	Norton	International	Schwarz	1939	500		1 28



Es ist ein Renngepann im Originalzustand. Hierbei handelt es sich um ein Einzelstück. Das Motorrad wurde erbaut durch Erwin Baginski (DE). Es war das Siegesgepann am Hamburg-Rennen 1949.

1 1 1 1 8



Die Maschine ist in Indien gelaufen und wurde in den 90er Jahren in die Schweiz importiert. 2002 total zelegt und neu aufgebaut. 2009 wurde ein offener Seitenwagen angebaut. Mit der Maschine wurde 2011 ,2014, 2017 erfolgreich am Bergrennen Küssnacht Seebodenaip teilgenommen.

1 1 1 1



Es handelt sich hier um ein originales Rennfahrzeug mit Kompressionsantrieb und Methanolbefuerung.

1 1 1 1



Fahrzeug hatte in England diverse Halter und kam via Schweden in die Schweiz. Seit 8 Jahren in meinem Besitz. Teilnahme an diversen Veranstaltungen wie Prolog Raid Basel - Paris, O.I.O., Gempenmemorial und diversen Ausfahrten

1 1 2 1 1



Das Motorrad nahm bereits an vielen Internationalen und Nationalen Rennen und Veranstaltungen teil.

1 1 1 1

B	Cornu Jacques	O.D. Ostner Dresden	Seitenwagen	Blau/Schwarz	1929	1000	2	
B	Schäublin Roland	Morgan Threewheeler	Super Aero	Gelb	1928	1096	2	40
B	Amstutz Jörg	Excelsior	Manxman	Schwarz/Rot	1934	350	1	22
B	Bissig Fabio	Rudge	Ulster	Schwarz	1932	499	1	30
B	Äregger Philipp	Sunbeam	B25	Schwarz	1932	500	1	30



Deutsche Motorrad Rarität			1	1	2	2		
Ursprünglicher Morgan, mit nur zwei Vorwärtsgängen und seinen Macken der Jahrzehnte - so soll er bleiben! Noch immer sind viele Teile wie Stahlkarosserie, Motor, Getriebe, Chassis etc. alt und nur überholt. Nun wird die alte Dame behutsam im VSCC eingesetzt. Topzeiten und vordere Ränge werden nicht anvisiert, vielmehr steht der respektvolle Einsatz sehr alter Technik im Mittelpunkt des Interesses.					1			
Das Motorrad nahm an diversen Rennen im In- und Ausland (Klausen, GP Suisse, etc.) teil.								1
Original 4 Ventil Full Radial Zylinderkopf			1	1				
hi-cam Motor, 3-malige Teilnahme am Klausenrennen			1	1				






B	Amstutz Käthi	Montgomery	Jap	Schwarz/Chrom	1930	350		1	13,6
B	Ryf Hugo	Universal	E JAP	Schwarz/Elfenbein	1929	500			30
B	Messerli Bruno	Allegro	Sturmey Archer	Blau/Schwarz	1929	500		1	20
B	Janssen Lars	Scott	Power Plus	Schwarz/Violette	1929	600	2		36
B	Horath Stefan	FN Fabrique National Belgien	M67 Grad Prix	Dunkelrot	1929	500		1	20








	Das Motorrad hat eine Handschaltung. Es nahm an diversen Rennen im In- und Ausland (Klausen, GP Suisse, etc.) teil.								
	Dieses Motorrad wurde 1928/29 in Willisau hergestellt. Es waren schöne und konventionelle 1-Zylinder-Maschinen, nach englischem Vorbild. Die ersten Modelle von 1928/29 waren im Stil der zwanziger Jahre gehalten, mit eckigem Tank und wenig Chrom. Universal produzierte Rahmen und Gabeln selber. Der Motor hingegen, Marke JAP, wurde aus England bezogen. Mein Motorrad gehört zu den ersten und ganz wenigen Rennmotorrädern die Antonio Vedova gebaut hat. Dieses Motorrad sah ich zum ersten Mal bei Franz Messerli in Kaufdorf. Es brauchte einige Besuche bis ich mit Franz einig war. Rennfahrer wie Alfredo Carmine, Francesco Franconi und Ernst Stärkle fuhren auf solchen Rennmaschinen. Sie bestritten sämtliche Bergrennen in der Schweiz.								
	Das Fahrzeug nahm am Klausen teil. War 3x Moto Legende. In den dreissiger Jahren nahm er an Bergrennen in Belpberg teil.						1	1	
	Concours de Look' Sieger 2012 Coupes de Moto Legende Dijon Motorrad ist Wasser gekühlt 2takt Motor mit 600 ccm schneller als alle andere in diesen Jahren.						1		
	In den 50er Jahren war das Motorrad in Berlin im Einsatz. Später dann, in den 70er Jahren wurde das Motorrad dann in die Schweiz gebracht. Heute ist es an verschiedensten Bergrennen im Einsatz.						1	1	





C	Ziegler Sepp	Kawasaki	1000R (KZT00R)	Grün	1983	998	4	100		1982 Gewann Eddie Lawson die Amerikanische Superbike - Meisterschaft mit einem identischen Motorrad. 1982 stellte Kawasaki für die Saison 1983 die Z 1000R vor - eine identische, lupenreine, strassenkonforme Replica der Meistersmaschine die man nun auch in Europa käuflich erwerben konnte. Kawasaki wollte damit den Erfolg aus der Rennserie für die Strasse nutzen. Eine erste Serie von ca. 1000 Motorrädern fand schnell ihre Besitzer und so wurde eine zweite Serie von ca. 4900 Motorräder nach ganz Europa importiert. Mit der Eddie Lawson Replica lebt eine Legende weiter.	1				
C	Neuhaus Marc	Martin	CBX 1000	Alu	1982	1046	6	105		Erste zugelassene Martin CBX in der Schweiz. Fahrzeug war im Lanstreckenrennen im Einsatz.	1				
C	Progin René	Lomax citroën 223	motorcycle-tricar	Grün	1982	602	2	28		Threewheeler aus England auf eine 2cv Basis	1	1			
C	Egolf Robert	Kawasaki	H1	Grün	1970	498	3	80		1976 kaufte Robert Egolf das Gespann von Peter Frick. Anschliessend fuhr Robert Egolf das Gespann während 3 Jahren mit unterschiedlichen Erfolgen. 1981 und 1982 lenkten Max Egolf, mein Bruder, und als Beifahrer, René Brasser das Gespann. 2011 wurde es in die Garage geholt und komplett restauriert. Hans Küng Motos in Greifensee überholte den Motor. Diese Arbeiten wurden 2012 abgeschlossen. Seit 2013 ist das Gespann wieder an Rennen unterwegs. Mit mir als Fahrer und meiner Frau Barbara als Plampi, als Beifahrerin.	1	1			
C	Blaser Walter Blaser Claudia	BMW	R505	Silber/Blau/Schwarz	1962	500	2	35		Das Gespann baute Ernst Trachsel aus Heimberg. Im April 2010 konnte Herr Blaser das Gespann kaufen. Er nahm bis jetzt an diversen Veranstaltungen teil.	1	1			

C	Singenberger Max	Honda	CB 400 rr	Rot/Weiss	1979	400		4	59		Diese Rennmaschine wurde von Grund auf neu gebaut. Der Rahmen stammt von einer CB 450s, der Motor ist ein 400ccm, 4 Zylinder mit Zahnrad angetriebener Ventilsteuerung, damit sehr hohe Drehzahlen ca. 18000 gefahren werden kann. Der Rest vom Motorrad ist Eigenbau und viele sonstigen Honda teilen.								
C	Staub Peter	Yamaha	SR500 R	Gelb	1976	500			41		Deutsche Meisterschaft, Grab de Flag Classic 500, FHRM Bergmeisterschaft								
C	Wälchli Vivian	Honda	CB 500 T	Rot	1976	500		2	43					1					
C	Graf Urs	Laverda	500 Formula	Orange	1975	498		2	50		1976 Laverda Cup bei Motorrad WM-Läufen (Hockenheim, Italien, Europa)	1			1	1	1	1	1
C	Wälchli Yanik	Honda	CB 400 Four	Gelb/Weiss	1975	400		4	37		Siegerfahrzeug DHM 2011/2013 Klasse W, Motorschaden 2017. Neuer Motor eingebaut			1					





C	Flury Rolf	Norton	Dunstall Domiracer	Silber	1970	750	2	60
C	Naldi Erwin	MV Agusta	MW350BR Lioni	Rot/Silber	1970	420	2	37
C	Wälchli Christian	BSA	Rocket 3 Rob North	Rot/Weiss	1970	750	3	75
C	Zumstein Bernhard	Suzuki	T 250	Rot	1969	247	2	38
C	Schmid Heinz W.	Yamaha	Semi Works TD 2	Weiss/Rot	1969	247	2	50



Wird regelmässig an Rennen im In- und Ausland eingesetzt: FHRM-Schweizermeisterschaft, etc.



Einsatz in Italienischen und Deutschen Club Meisterschaften , div.Rennen In + Ausland

das Motorrad hat einen Spezialrahmen, nur 3 Stück Weltweit gebaut von Lioni Treviso IT



Ich fahre die Schweizermeisterschaft der FHRM. Das Motorrad habe ich im 2012 neu aufgebaut



Für die damalige Zeit ein sehr fortschrittliches, zuverlässig und trotzdem schnelles Motorrad. 6 Gänge, gute Leistung pro Liter: 152 PS



Die Produktion YAMAHA TD2, semi Works, ist das ex. Motorrad des Schweden Kent Anderson, 1969 Vice Weltmeister 250ccm. Mit diesem Motorrad hat Kent als erster mit einer Produktion YAMAHA einen WM Lauf, den GP Deutschland 1969 in Hockenheim gewonnen.

1 1

C	König Renato	Suzuki	TR 250	Blau/Grau	1969	250	2	42.5
C	Lange Holger	MV Agusta Private Racer	500er GP Racer	Rot/Silber	1969	500	4	60
C	Wälchli Thomas	Honda	CB 450	Rot	1969	500	2	43
C	Leutenegger Ivo	IMZ	ES 250 RE	Schwarz	1968	250	1 / 2 Takt	30
C	Pettersson Ulf	Norton-Seeley	MkII	Rot/Silber	1968	748	2	75



Trockengewicht 116kg und einer Max. Geschwindigkeit von 196km/h  
Motor ist ein Luftgekühlter Reihen 2 Zyl. 2-Takt Alu Motor mit 42,5 PS / 10.500 u/min mit Elektronischer Zündung.



das Motorrad wurde 1969 vom Schweden Sven Gunarsson aus einer 600er Strassenmaschine erstellt. Hubraum verringert, von Kardan auf Kettenantrieb umgebaut und alle anderen Komponenten damals selber zusammengestellt und bauen lassen. Leider hat S.G. mit der MV keinen GP bestritten, aber sie wurde in der Skandinavischen Meisterschaft eingesetzt. Es ist angeblich die einzige wirkliche "Private MV" die damals gebaut wurde.



Die Honda CB 450 K1 Jg. 1969 wurde 1997 aus einer Strassenmaschine in eine Rennmaschine umgebaut.  
Der 450ccm Motor wurde durch einen 500ccm (CB500i 1976) ersetzt.  
Seit 2006 fahre ich mit diesem Motorrad Vintage Bergmeisterschaft in der Open-Klasse. ( ca. 4 Rennen CH + F pro Jahr + 2 Tage Training)



IMZ war die Motorradmarke die den 2 Takt Motor in die Motorradweltmeisterschaft gebracht hat.  
Dieses Motorrad wurde in der Jugoslawischen Staatsmeisterschaft eingesetzt



The motorcycle is designed and built by Ulf Pettersson from all new manufactured components in the style of a typical Seeley Norton from around 1968. Frame, Fuel Tank, Crankcase, Cylinder and Carburettors are from England. Cylinder Head from Australia. Gearbox made in New Zealand. Front fork, Handlebars and crankshaft are made in Canada. Pistons, camshafts, connecting rods, valves and valve springs are from the USA. Wheels are made in Italy and the brakes in Sweden. The rest is locally manufactured in Frauenfeld. The driver is from Sweden, born in 1949 and living in Switzerland since 1988 and runs his and his wife's own aircraft spare parts trading business in Frauenfeld. He used to participate in sidecar road racing in Sweden as a young man - without any notable success.



C	Eberhard Urs	Norton	Atlas	Aluminium Poliert	1964	750	2	-
C	Stampfli Max	Norton	Domiracer	Silber	1962	750	2	60
C	Münger Hanspeter	Norton	650 SS	Rot/Silber	1962	647	2	49
C	Vos de Mooij Dirk	Suzuki	RG500-mk6	Blau/Weiss	1981	499	4	120
C	Koller Paul	Jawa	Sport	Weinrot	1961	350	2	17



Diverse Erfolge wurden verzeichnet. Letzter Einsatz GP Mutschellen am 29. April 2018.

1



Maschine wird in der FHRM Meisterschaft eingesetzt.



Die Norton 650 SS war eine der schnellsten Serien-Sportmaschinen der frühen 60er Jahre. Dieses Potential wurde von vielen Privatfahrern erkannt und genutzt. Sie bestritten und siegten damit viele Marken- und Clubrennen wie z. B. 1'000 km Silverstone, 500 Meilen Truxton etc. Meine Norton 650 SS begleitet mich seit 1996 im In- und Ausland an verschiedensten Classic-Veranstaltungen und macht mir all die Jahre viel Spass und Freude!

1



Teamchef Roberto Gallina und Techniker Massimo Tamburini garnierten in 1984 alte Suzuki-Werksmotoren mit italienischem Chic und technischen Leckerbissen. Das HB-Suzuki TGA1-500 Projekt, bestimmt für Franco Uncini (und Wayne Gardner) war geboren! Nach Monaten von Spekulationen über das neue Projekt, wurde der TGA1 Prototype im Juni 1984 auf der Rennstrecke von Paul Ricard der Weltpresse vorgestellt. Für die Weiterentwicklung und Tests war leider sehr wenig Zeit übrig, da Franco Uncini die Rennen mit der alten Suzuki Werksmaschine weiterfuhr. Als Franco Uncini den Rücktritt bekannt gab, verschwand die Maschine wieder. Die Maschine wurde total restauriert.

1

1

1



Das Motorrad war vor Jahren ein Scheunenfund und wurde in Prag aufgerüstet.

1





D	Neel Jani	Porsche	550 Spyder	Silber	1957	1488	4	135
D	Hugi Martin	Aston Martin	DB GTZ	Goodwood Green	1959	4196	6	286
D	Widmer Felix	Shelby	Daytona	Blau	1965	5200	8	250
D	Schindler Yves	AC	Cobra 427 S/C Shelby	Rot	1965	4700	8	284
D	Spavetti Willi	Alfa Romeo	TZ 1	Rot	1964	1580	4	160



Jeder Sportwagen von Porsche ist renntauglich – nach dieser Devise entsteht ab 1954 auch der 550 Spyder. Mit einer leichten Aluminium-Karosserie auf einem Flachrahmen aus Stahlrohr bringt der Spyder ganze 590 Kilogramm auf die Waage. Das Heckteil ist aufklappbar und erlaubt den schnellen Zugang zur Hinterachse, zum Getriebe und dem Mittelmotor – dem bereits legendären Carrera-Triebwerk. Mit vier obenliegenden Nockenwellen, Königswellenantrieb, Doppelzündung, vierfach gelagerter Kurbelwelle sowie einer 8-Liter-Trockensumpfschmierung gibt es 110 PS ab. Über ein Vierganggetriebe und ein Sperrdifferential geht die Kraft an die hinteren Pendel-Halbachsen mit Drehstabfederung.



Der Aston Martin DB4 GT Zagato gilt als einer der schönsten je gebauten Sportwagen und zugleich einer der gefragtesten Oldtimer. In den Jahren 1960 und 1961 lieferte Aston Martin 19 seiner fahrfähigen DB4-Chassis an Zagato nach Mailand, wo in Handarbeit die Karosserie aufgesetzt wurde. Das präsentierte Fahrzeug mit Chassis Nr 171R wurde durch GTC Engineering in England und Roos Engineering, Frauenkappelen, umgebaut. Es entspricht der Light Version Chassis 193.



USA Fahrzeug Teilnahme an diversen Oldtimer-Veranstaltungen ua 90 Jahre Nürburgring, GP Furtal



Dieses Auto ist eine Replik.  
Die Cobra 427 S/C Shelby nahm an der Jo Siffert Challenge teil. Im Jahr 2014 holte sich das Fahrzeug den 7. Platz. Im Jahr 2015 den 2. Platz und im Jahr 2016 den 25. An der Olon Villars nahm das Fahrzeug im 2017 ebenfalls teil.



Identisches Fahrzeug 1967/68 in der Schweizermeisterschaft gefahren. 1967 - 1992 aktiv im Rennsport.

2 1 1

D	Kern Thomas	Shelby	Cobra 427 S/C	Silber	1965	6998	8	425
D	Gschwind Peter	Lotus / Westfield	Eleven S2 - Le Mans	Grün	1965	1300	4	100
D	Lüthi Simon	VW	Käfer	Blau	1961	2000	4	160
D	Aeppli Willy	Alfa Romeo	Giulietta Sprint ZAGATO	Rot	1959	1300	4	120
D	Buess Jürg	Alfa Romeo	Giulia ti Super	Weiss	1964	1567	4	150



Die Shelby Cobra 427 war in den 60er-Jahren der stärkste und schnellste Serien-Sportwagen der Welt. Dieses Auto (CSX 4407) kam 2016 aus den USA nach England, wo es nach FIA-Spezifikationen umgebaut wurde. Heute wird es in Europa an Bergprüfungen (z.B. Arosa Classic) oder Rallyes (z.B. Ennstal Classic) eingesetzt.

1

1



Dieser Lotus Eleven Westfield ist ein früher, originalgetreuer Nachbau des legendären Le Mans-Rennsportwagen von Lotus. Lotus setzte den Eleven der Serie 2 (mit GFK-/Alu-Karosserie) in den späten 50er und frühen 60er Jahren im Rennsport ein. Die technische Ausrüstung entspricht der Clubsportversion. Die Karosserieausführung der LeMans-Version. Das vorliegende Fahrzeug wurde in Handarbeit (in kleiner Stückzahl) von Chris Smith in England aufgebaut. Der legendäre Porsche- und Sauber-Renningenieur Walter Näher (ein grosser Lotus-Fan) importierte 1991 diesen Eleven in die Schweiz, und fuhr ihn bis Ende 2015 selber. Als er das Fzg. an seinen Freund verkaufte, wurde der Eleven vom neuen Besitzer in den Jahren 2016 und 2017 einer umfangreichen Restauration unterzogen.

1

1

1



Mit dem Auto wird GLP Pro in Deutschland erfolgreich gestartet.

1



Das Fahrzeug wurde bereits in den frühen 60iger Jahren als Rennfahrzeug vom Erstbesitzer Schmid aus Küssnacht eingesetzt. Seit 1975 ist das Fahrzeug im Besitz von Aeppli Willy. Seit 1983 nimmt das Fahrzeug regelmässig an internationalen, lizenzierten Rennen für Hist. Fahrzeuge teil.

1

1



Auto seit 202 Einsätze bei der französisch historischen Bergmeisterschaft - Bergrennen in der Schweiz und in Deutschland. Fahrer bis 2009 Henry Béguelin / ab 2010 Jürg Buess

1

1

1

1

D	Weber Jürg	Ferrari	275 GTS	Blau	1965/1966	3284	12	260
D	Scheidegger Christoph	Maserati	Sport Bi-Posto Prototyp	Rot	1966	3500	6	250
D	Hopf Michael	Maserati	3500 GT Spyder Vignale	Dunkelrot	1960	3485	6	220
D	Vonwyl Kurt	Mercedes Benz	300 SL Roadster	Graphitgrau	1958	3	6	215
D	Roos Beat	Aston Martin	DB2/4MKII	rot	1966	2901	6	156



Der Ferrari wurde 1976 von Weber Jürg gekauft. Es gab 1977 eine Motorrevision und noch heute ist es in gutem Originalzustand.



Der Maserati wurde als Gentleman-Race Car gebaut. Wie damals üblich wurde mit dem strassenzugelassenen Fahrzeug auf eigener Achse an die Rennen gefahren. Zur Rennvorbereitung wurde vor Ort folgende Modifikationen vorgenommen: Seitenteile bestehend aus Kotflügeln und Lampen entfernt. Der Bi-Posto entstand in Einzelanfertigung als sogenannter Prototyp. Er wurde an nationalen Rennen in Argentinien und der USA eingesetzt. Er gelangte im Jahre 2000 in die Schweiz und wurde akribisch mit Originalteilen restauriert und als Veteranenfahrzeug zugelassen.








Eines von 242 zwischen 1959 und 1964 gebauten Fahrzeugen; seit 1978 im gleichen Besitz. Fahrzeug beschrieben im Buch von Walter Bäumer, Maserati 3500 GT Spyder by Vignale, 2014, S.78 Teilnahme an der Coupe des Alpes Memorial 2005; Teilnahme am Grand Prix Suisse Berne Memorial 2009



Mercedes Benz 300 SL Roadster 1958, 6 Zylinder mit Bosch Einspritzung, leistet 215 PS und beschleunigt in unter 7 sec auf 100 km/h. Der 300 SL war zu seiner Zeit eines der schnellsten Serienstrassenfahrzeuge und hat direkte Wurzeln zu den 300 SL Rennwagen (Silberpfeile) aus den frühen Fünfzigern. 1952 triumphierte der 300 SL mit einem Doppelsieg beim Grossen Preis von Bern.



Dieser Aston Martin wurde nur 63 mal als Linklenker hergestellt. Der Aston Martin wurde mehrmals an der Mille Miglia erfolgreich eingesetzt.

D	Haas Jürg	Jaguar	XK 120 OTS	Weiss	1951	3442	6	160		Die Erstauslieferung deFahrzeuges erfolgte in den USA über Hoffmann New York. Es wurde 1990 in die Schweiz importiert. Seit 2012 ist das Fahrzeug im Besitz von Haas Jürg.								
D	Mitrovic Zoran	Jaguar	XK 120 DHC	Brich Grey	1953	3442	6	160		Erstauslieferung 1953 nach Illinois, USA an Liburn S. Waters. Seit 1996 in meinem Besitz. Teilnahme an zahlreichen Oldtimer Rallyes, unter anderem Gran Premio Nuvolari.								
D	Dähler Christoph	Jaguar	XK 120 Coupé	Schwarz	1954	3442	6	160		Seit 20 Jahren in meinem Besitz. Alle GP Suisse Berne Memmorials gefahren plus Grand Prix de Tunis 2004 + 2005								
D	Danz Christian	Jaguar	XK 140	Grün	1957	3442	6	210		Die totale Restauration (Mechanisch wie Karosserie ) wurde im Jahr 2003 in Deutschland für eine Deutsche Kundin erstellt. Dazumal wurde dieses Auto auch von Rechts auf Links Lenkung umgebaut und mit Scheibenbremsen auf allen 4 Räder ausgerüstet. In den letzten 13 Jahren Ist das Fahrzeug ungefähr 40'000 km auf Europas Strassen gefahren.								
D	Schlumpf Fernand	Jaguar	XK 140 FHC	Grün	1955	3442	6	190		Ausgeliefert am 14. Oktober 1955 an George Edward Evens in Calgary, Alberta. Fahrzeug wurde 1993 aus England nach Oesterreich importiert. Aus Museums-Auflösung durch Kestenholz-Gruppe in Basel übernommen und vom jetzigen Besitzer 2014 erworben. Seither wurde das Fahrzeug sorgsam gepflegt, Motoren Revision, Sicherheitsgurten Einbau, Neuer Kabelstrang etc. Beteiligung an einigen Rallyes: Basel-Brüssel (RAID), Silvretta Rallye, Paul Pietsch Classic Lignière Jubiläum u.w.						2	2	

D	Siegenthaler Andy	Jaguar	XK120 aluminium	Crema	1949	3442	6	160
D	Scheidegger Kurt	Jaguar	XK120 Roadster	Blau	1952	3442	6	160
D	Grossen Andreas	Alfa Romeo	Giulietta ti	Rosso Alfa	1961	1290	4	74
D	Jordi Nadine	Lancia	Aurelia B20 GT	Dunekiblau	1955	2500	6	118
D	Steeg Kurt	Austin Healey	Healey BN 1	Rot	1954	2660	4	90



Der XK 120 wurde nach Werks Zertifikat nach L.A. USA ausgeliefert. 1988 Export nach Deutschland. 25.06.1990 Import in die Schweiz an die Emil Frey AG Zürich. Heute in der Emil Frey Classics AG Sammlung. Januar 1991- November 1992 Total Restauration bei Emil Frey Classics AG nach Vorgabe des Jaguar Zertifikat. Das Auto wurde original getreu restauriert wie bei der Werks Auslieferung 1949.



Der Wagen gehört dem Befahrer Erich Morgenthaler; sein Vater bestritt 1932 den GP Suisse mit dem Motorrad.



Diese Giulietta ti wurde im Oktober 1961 gebaut und neu in die Schweiz ausgeliefert, bestätigt vom Centro Documentazione Alfa Romeo. Vor ca. 30 Jahren wurde das Auto restauriert. Es ist als Veteranenfahrzeug zugelassen. Die Giulietta ti war in ihrer Zeit DIE Sportlimousine schlechthin. Diese kompakten Sportler wurden ab 1955 in zahlreichen Rennen eingesetzt und erreichten viele Klassensiege. Jochen Rindt fuhr zu Beginn seiner Karriere mit einer Giulietta ti Rennen. Auch Karl Foitek setzte neben anderen Giuliettas ab und zu eine Giulietta ti ein.



Teilnahme an allen GP Suisse Berne Memorials. 1. Besitzerin Frau Frey (Kleider Frey). 50 Jahre im Besitz von Robert Nyffenegger







Dieses Fahrzeug wurde im März 1954 durch E. Frey AG importiert. Also ein seltenes Schweizerfahrzeug.

3

1

1

1

D	Cimarosti Arrigo	Alfa Romeo	1900 C Super Sprint	Rosso Amaranto	1955	1975	4	115		Das blosse Fahrgestell wurde am 21. März 1955 von Alfa Romeo an das Karosseriewerk Touring in Mailand geliefert. Bestellt hatte den Super Sprint eine Dame aus Mailand. Nach ein paar Jahren wurde er von einem Mann aus Genf erworben, nach mehreren Besitzerwechseln kam dann das total vergammelte Auto mit feststehendem Motor 1974 zum Motorsportjournalisten Adriano Cimarosti aus Bern, worauf die Restaurierung begann, die vier Jahre in Anspruch nahm."					1		
D	Martellosio Marco	Abarth	850 TC Nürburgring	Weiss	1962	850	4	60		Abarth 850 TC (Tourismo Competizione) im Originalzustand wie 1962 in Modena ausgeliefert wurde. Lange Zeit in gleichen Familienbesitz. Lokale Rennsätze in Italien. 2012 via Frankreich in die Schweiz verkauft. In verschiedenen Bergrennen/Rallies eingesetzt.							
D	Pfannmüller Matthias	Lotus	Elite MK 14 S2	Weiss	1960	1200	4	105		nach Heuballen-Unfall aufwendig restauriert und heute wieder in Original-Farbe weiss. Der Typ 14 gilt als erstes Monocoque-Serienmodell; seine von Frank Costin aerodynamisch optimierte, selbsttragende Karosserie besteht aus Glasfaser. Das Auto weist diverse Rennwagen-Komponenten auf und errang zahlreiche Rundstrecken-Erfolge, u.a. fünf Klassensiege in Le Mans. Die Elite war gleichzeitig der erste Lotus-Serienwagen – rund 1000 Exemplare entstanden, heute gibt es noch ca. 700, ca. ein Dutzend von ihnen laufen in CH. Voll ausgestattete Touring-Modelle wie dieses hier wiegen unter 700 Kilo; im nackten Renntrimm kommt eine Elite auf unter 600. Im Durchschnitt verbraucht sie 5-6 Liter Benzin; je nach Untersetzung liegt die Top Speed bei über 200 km/h.							
D	Tucek Martino	Austin Healey	BN 1 S	Schwarz	1953	2601	4	115		Das Auto wurde von Emil Frey persönlich eingeführt. Wurde in den Jahren 1995-2004 umfassend restauriert. Ist seit 2009 in meinem Besitz. Fuhr diverse Oldtimerbergrennen wie 4 Eggberg (D) oder 4 mal Motoclassic Lenzerheide oder Arosa Classic. War auf dem 3. Platz am Grossglockner Memorial (2014) (A) und am GP Grand Ballon (F). Im Jahre 2016/17 wurde der Motor vollständig revidiert und mit einer Rennnockenwelle versehen. Das Besondere am Fahrzeug die Bezeichnung BN1 100, Donald Healey schaffte es ein Sportwagen zu bauen, der zur damaligen Zeit die beachtliche Höchstgeschwindigkeit 100 Meilen erreichte. Das Auto ist ein wahrer Verwandlungskünstler, entweder man fährt mit dem "Fetzendach" oder bei Sonnenschein offen und beim Rennensatz mit der versenkten Scheibe.							
D	Randegger Markus	Jaguar	C-Type 3,4 Replika	Blau	1962	3400	6	180		Der C-Type besaß einen Sechszylinder-Motor XK 120 mit 3442 cm³ mit 200 bhp. Damit erreichten diese Rennfahrzeuge 232 km/h. Der C-Type kam erstmals im Mai 1951 auf die Rennstrecke, und das Team Peter Walker/Peter Whitehead errang im 24-Stunden-Rennen von Le Mans sofort den Sieg					1		

D	Amstad Andreas	Jaguar	3.8 S	Silber/Bund	1965	3800	6	300
D	Herzog Marco	Alfa Romeo	Giulietta Sprint, Serie 750	Schwarz	1957	1300	4	65
D	Zingg Philipp	Jaguar	Mk 2, 3.8. l	Midnight blue	1961	3781	6	220
D	Kellenberger Peter	Jaguar	XK 120 Alu	Grün	1949	3442	6	162
D	Kamber Tobias	Jaguar	XK 120	Hellblau	1950	3442	6	162



Das Fahrzeug wird seit Jahren erfolgreich im internationalen Rennsport eingesetzt. Es präsentiert sich in absolutem Renntrimm, Überrollkäfig, Leichtbau, usw.

1



1. Hand Fahrzeug von Charles Pochon. Sammler und Teilnehmer am 1. GP Memorial.



Der Wagen wurde nach einer Totalrestauration in England im Jahr 1996 in die Schweiz importiert und seither in vielen Bergrennen in der Schweiz und den umliegenden Ländern eingesetzt.



Das Fz wurde 1949 an Max Hofman, Importeur in New York, geliefert und von dort nach Kalifornien verkauft. Nach dem ersten Besitzer, welcher das Auto gelegentlich für sportliche Einsätze benutzte, wurde eine Sängerin neue Besitzerin. Irgendwann in den 70-er Jahren endete die Attraktivität des XK 120 und das Auto wurde in einer Wiese abgestellt. Ein Deutscher Händler kaufte das Auto Ende 80-er Jahre von wo es vor 30 Jahren in die Schweiz zum aktuellen Besitzer kam. Das Auto wurde restauriert und mit Ausnahme der Farbe in den Originalzustand versetzt.

1

1

2

3

2



Das Fahrzeug wurde an mehreren Rennen unter anderem auch in Bern Bremgarten gefahren. Fahrer Ivo Badaracco, Lugano

2



D	Schmid Robert	Ford	Mustang Coupe	Schwarz	1964	4735	8	200
D	Kobelt Edy	Ford	Cortina Lotus	Weiss	1964	1600	4	140
D	Baumgartner Max	Porsche	356 C	Champagnergelb	1964	1600	4	75
D	Imholz Beat	Porsche	356 B 1600 Coupe	Signalrot	1960	1600	4	60
D	von Lerber Beat	Porsche	356 Super 90, Cabriolet	Weiss	1962	1600	4	90



Bei diesem Ford handelt es sich um ein importiertes Fahrzeug aus den USA. Das Fahrzeug ist in erster Hand und nimmt zum dritten Mal am Grand Prix Suisse Berne Memorial teil.



Erfolgreicher Renntouren-Wagen in den 1960- und 1970-Jahren bei den Schweizer-Meisterschaften, Originalzustand. Einige Höhepunkte aus der Karriere: 1974 Beginn Rennsport, 1979 Vize-Schweizermeister Formel 3 (Sauber-Team), 1983 Schweizermeister Serienwagen VW Golf GTI, 1985 Gesamtsieger Peugeot-Cup, 1986 Gesamtsieger Peugeot-Cup, 1987 Schweizermeister Serienwagen Renault R5 Turbo, 1992 VW Polo Cup-Sieger, 1994 Renault Clio Cup-Sieger, 1995 Schweizermeister Serienwagen Toyota Celica Turbo 4WD, 1996 Schweizermeister Tourenwagen Toyota Carina, 1997 Vize-Schweizermeister Tourenwagen Toyota Carina, 2005 Vize-Meister Renault Clio Cup, 2015 Vize-Meister MINI-Challenge



Seit 19.11.1987 in meinem Besitz. Nur 1 Vorbesitzer. Restauriert 1994. Seit 1991 in Porsche 356 Club Schweiz den ich mit Freunden zusammen gründete.



Signalrotes 356 B Porsche Coupé, Typ 1600 mit T-5 Karosserie, Matching Number (d.h. Karosserie, Motor und Getriebe entsprechen dem originalen Auslieferungszustand), US-Ausführung mit Erstinverkehrsetzung Februar 1960 in Fulda/Deutschland. Technische Daten: Länge 4010, Radstand 2100, Gewicht 920kg, Hubraum 1582, 60 PS bei 4500 U/min, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, 4 Zylinder, Luftkühlung. Produktions-Jahr/Stückzahlen: 1959/1320; 1960/4413.



Dieser Porsche ist seit 1998 beim heutigen Besitzer in dritter Hand und hat schon sehr viele Rallyes und Fernfahrten problemlos absolviert. Herr von Lerber hat den historischen Motorsport in der Schweiz 1978 mit der "Gruppe Historischer Sportfahrzeuge GHS" ins Leben gerufen und war deren Präsident bis 1991. Im Oldtimer - Hobby ist er seit 1969 aktiv im Oldtimer Club Bern.

2

1

2

2

1

D	Egli Ruedi	Porsche	356B Super 90 T5	Blau	1960	1582		4	90
D	Syfrig Robert	Porsche	356 C	Gelb	1964	1582		4	95
D	Pflirter Peter	Porsche	356 C Coupé	Rot	1964	1582		4	90
D	Hug Ernst	Porsche	356 B 1600 S90	Maissenblau	1963	1600		4	90
D	Grossmann Frank	Jaguar	XK 120 Coupe	Grün	1953	3442		6	160



Fahrzeug im Autoabbruch 1975 vor der Verschrottungs-Pressen gerettet und dann selber komplett aufwändig restauriert. Erste 3 Besitzer alle in St. Moritz. 4. Besitzer im Appenzeller Land. Seit 1975 in meinem Besitz und in diverse Motorsport Veranstaltungen im näheren Ausland, wie auch in der Schweiz im Einsatz.

1 1

Kauf des Fahrzeugs April 2012. Laut dem letzten Besitzer, welcher den Wagen bis 1981 eingelöst hatte, wurden Mitte/Ende der siebziger Jahre die Kotflügel verbreitert. Dies ist zwar nicht original aber sieht dennoch gut aus.  
Ich bin Mitglied im Porsche 356 Club Schweiz und nehme regelmässig an den jeweils drei Ausflügen pro Jahr teil.  
Im Dezember 2014 erfolgte die Prüfung des Fahrzeugs zum Veteranen-Eintrag. Seit 2013 regelmässige Teilnahme an Internationalen Porsche 356 Meetings welche in der Regel über das Auffahrt-Wochenende stattfinden.

1

Das Fahrzeug wurde 1963 in der Schweiz eingelöst. 1968 wurde der 356 SC Werks-Tauschmotor ersetzt. Im Oktober 1975 wurde das Fahrzeug stillgelegt. 2005 folgte die Übernahme und Restauration durch Ch. Tanner, Diessenhofen. Auslieferung fand im Jahr 2012 statt.

2 1

Fahrzeug wurde auf Speichenräder und Scheibenbremsen umgebaut.

2 1 1 1

D	Kramer Iris	MG A	Racing "Le Mans" Style	Silber	1956	1800	4	100
D	Steck Marcel	MG	A Twin Cam	Weiss	1959	1586	4	108
D	Rénald Egloff	Fiat Abarth	750 GT Zagato Corsa	Grigio Chiaro (Hellgrau)	1957	747	4	46
D	Nagel Frank	Fiat Abarth	1000 TC	Weiss	1963	982	4	75
D	Stäheli Hans Ulrich	Fiat Abarth	Fiat Abarth 1000 OT	Grau	1965	982	4	93.7



Original MGA aus US Register, Aufbau im "Le Mans" Style. Diverse Rennsätze im In- und Ausland. Die Fahrerin fährt seit Jahren Arosa, Lenzerheide, Steckborn, Rennbahn Oerlikon etc.



Dieser MG Twin Cam wurde im Herbst 1959 durch den Vater des heutigen Besitzers erworben. In den Jahren 1962 bis 1963 wurde dieser Sportwagen an 12 Rennen für die Schweizermeisterschaft eingesetzt. Im Juli 1984 wurde der Motor und im Jahre 1991 das Fahrzeug komplett überholt.



«Double Bubble» # 264'681 wurde am 9. September 1957 an C. Abarth persönlich ausgeliefert und anschliessend an den Zahnarzt und Rennfahrer Dr. Harry E. Fry in die USA nach Miami verschifft. Es war vermutlich einer der ersten DBs in den Staaten. Sein Debut mit dem DB bestritt er im Dezember 1957 (Fort Pierce, FL), danach fuhr Dr. Fry verschiedene regionale SCCA Rennen in Florida. Der Höhepunkt seiner Karriere war zweifellos die Teilnahme am 12h GP von Sebring/USA im März 1958, welchen er auf 2. Platz in seiner Klasse beendete. Krönender Abschluss war die Teilnahme am Int. Gran Turismo Rennen 1960 in Havanna/Cuba. DB # 264'681 war später im Besitz von Alfred Cosentino, dem wohl bekanntesten Abarth-Fahrer und Tuningspezialisten (FAZA) in den 60er und 70er in den USA.



Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um eine Schweizer Auslieferung. Das Fahrzeug wad 40 Jahre im gleichen Besitz. Dann kam es in die berühmte Sammlung von Herrn Engelbert Möll Bellach. Von dort wurde das Fahrzeug vom jetzigen Besitzer gekauft. Das Fahrzeug hatte eine komplette Motorrevision. Es ist in absolutem Originalzustand und aus der 1. Serie. Es hat vorne angeschlagene Türen und ist Veteranengeprüft. Einsatz an vielen historischen Rallys.



Gebaut wurden in dieser Carrosserie- Form : 850 OT, 1000 OT, 1600 OT und 2000 OT. Das Fahrzeug wurde in Italien gekauft und neu aufgebaut. Es handelt sich um ein seltenes Modell.

D	Roos Urs	MG	TC	Dunkelrot	1946	1250	4	
D	Bosshard Patrik	MG	TC	Schwarz	1946	1250	4	54
D	Dürig Beat	MG	TC Midget	British racing green	1949	1500	4	68
D	Hirschi Christian	MG	Midget TC	Schwarz	1947	1250	4	54
D	Baumann Sandra	MG	TF	Braun/Beige	1954	1250	4	58



Der MG TC Supercharger ist seit 1962 im Privatbesitz. Das Fahrzeug wurde an mehreren Rennen in den Jahren 1968 bis 1979 eingesetzt. Aufgrund des Kompressors musste das Fahrzeug in den 2.5 Ltr.-Klasse fahren.



1946 MG TC Supercharger  
TC1715 / XPAG2455 (matching number)  
2012 aus USA zurück nach Europa importiert Frame-off  
Totalrestauration Mai 2012 - September 2016 Shorrock Kompressor



Dieses Fahrzeug wurde in den Jahren 1945 – 1949 produziert. Jedoch ist die Technik aus den Vorkriegsjahren. Insgesamt wurden 10'000 Fahrzeuge von diesem Typ hergestellt. In den Jahren 1981 – 1985 wurde dieser Wagen total restauriert. Seither wird er rege benutzt. Sei es für Fahrten an internationale Treffen im In- und Ausland, Teilnahme an der Eiffel-Klassik oder für Ausfahrten in der Region oder sonstige Veranstaltungen.



Der MG TC Midget mit Chassis Nummer TC2704 und Motorennummer XPAG3335 wurde im Mai 1947 im MG Werk in Abingdon produziert und an die Firma J.H. Keller AG in Zürich ausgeliefert. Erstmals wurde der MG TC am 28. Juli 1947 in der Schweiz (Kanton Bern) immatrikuliert. Dieser MG TC gehörte ursprünglich dem Oberaargauer Rennfahrer und späteren VW- und Porsche Garagisten Walter Habegger (1929 – 2014) aus Oberörsz. Der junge Habegger fuhr dieses Auto bis Ende der Fünfzigerjahre. Teilnahme GP Suisse Berne Memorial 2012 und Lignières historique 2014



Fahrzeug wurde Ende der 1970-iger Jahre auf 1500 ccm umgebaut.

D	Petrig Simon	Volvo	P1800	D'grün	1963	2499	4	153
D	Ramseyer Lydia	Volvo	PV 544 Spec. II	Weiss	1969	1582	4	80
D	Jeck Tom	Triumph	Asper	Rot	1960	2187	4	150
D	Girard Denis	Triumph	TR2	Rot	1955	1991	4	96
D	Frei Jürg	Triumph	TR 3	Hellblau	1966	2136	4	100



Einziger weltweit existierender VOLVO P1800 mit Prototyp-Motor ASTON MARTIN DP208. Das Fahrzeug wurde bei JENSEN gebaut und als Versuchsträger des 4-Zylinder, 2.5 Ltr Aston Martin Motor eingesetzt. Nur 3 Motoren wurden gebaut. Projekt: Sir David Brown, John Wyer, Tadek Marek, Ted Cutting, Aston Martin Lagonda Ltd.

1961 gab es einen Umbau auf Gruppe I. 1962 nahm das Fahrzeug an einem Rennen in Schweden mit Fahrer Stig Säll teil. Später wurde das Fahrzeug nach Italien exportiert. Der Import in die Schweiz erfolgte 2011. Das Fahrzeug wurde im August 2013 in schlechtem Zustand gekauft. Die Restaurierung des Motors dauerte bis September 2015. Die Restaurierung der Carosserie erfolgte im Frühling 2015. Das Fahrzeug bestreitet viele Prüfungen.

Beim Asper handelt es sich um ein Rennfahrzeug das in Australien aus TR3 (1957) Motor, Getriebe, Aufhängung, Lenkung, Hinterachse, Bremsen, Instrumente, Beleuchtung, einem Gitterrohrrahmen und einer Glasfaser Karosserie gebaut wurde.

La voiture a été construite le 7 juin 1955 à Coventry GB et vendue en Californie USA. En 1999 la Triumph revient en Suisse et elle est restaurée. Je la rachète en 2010. Elle est "Matching numbers". Elle est inscrite FIVA et au British Motor Industry Heritage Trust. A participé au RAID Basel-Paris 2011, Montreux GP 2012, Olon-Villars 2013, Alpine Challenge 2013, Montreux GP 2014, Nuvolari GP 2015, Routes Jura 2016, Nuvolari GP 2017. Inscrite aux Mille Miglia 2011 et 2012.

Die Produktion des Triumph TR3 begann im Oktober 1955 mit der Kommissionsnummer TS 8637. Von Oktober 1955 bis September 1957 wurden 13378 Autos produziert. Der TR3 war das erste britische Auto mit serienmässigen Scheibenbremsen. Der TR3 hat einen 1.9 Liter 4 Zylindermotor mit 95 PS. Dieser TR wurde nach Amerika ausgeliefert und kam über die Niederlande in die Schweiz.



D	Franz Edi	Alfa Romeo	Giulia Sprint GT	Grau	1965	1591		4	120
D	Steinegger Andrin	MG		Hellblau	1959	1500		4	70
D	Nyffeler Willy	Triumph	TR3 A	Britishgreen	1957	1991		4	101
D	Wicht Norbert	Jaguar	XK120	Weiss	1953	3442		6	154
E	Lange Holger	Ferrari F1	Typ 640	Rosso Corsa	1989	3498		12	600



Seit 2010 ist das Fahrzeug im Besitz von Herrn Franz.  
Teilnahme an Langstreckenrennen FHR 2012:  
3-Stunden-Rennen Nürburgring Nordschleife, SPA Francorchamps,  
Zolder Teilnahme Bergrennen Trois Epis 2016 und 2018



MG A Roadster 1959 ist eines der letzten Modelle mit dem 1500-er Motor und Trommelbremsen, 3 langjährige Vorbesitzer, Originalinterieur, all matching numbers, umfassende Restauration 2008



Seit 1988 ist das Fahrzeug im Besitz vom heutigen Fahrer. Der Motor ist entsprechend der MonteCarlo Fahrzeuge nachgebaut und hat 128 KW. Wurde ab und zu auf dem alten Nürburgring bewegt.



1989 hat Ferrari zum ersten Mal in der Formel 1 Geschichte die Schaltung am Lenkrad, die sogenannte Wippenschaltung eingeführt. Dieses „Berger-Chassis Nr. 110“ wurde an 5 WM-Rennen eingesetzt: GP von Mexiko, GP Phoenix (USA), GP Montreal (Kanada), GP Silverstone (UK), GP Hockenheim! Wegen der dannzumal noch anfälligen Technik, hat dieser Wagen leider in keinem dieser Rennen das Ziel erreicht. Wenn jedoch Gerhard Berger oder sein Teamkollege Nigel Mansell in's Ziel kamen (insgesamt 10 X), dann auf dem 1. / 2. oder 3. Platz; quasi nur „Top oder Flop“ !!



E	Van Mesdag Gilles	Ford		2000	Gelb/Schwarz	1982	2000	4	130
E	Conigliaro Gian Vito	PRC	WPR60		Weiss	2012	3200	6	407
E	Messmer Markus	Crosslé	9S		Blau/Orange	1966	1997	4	245
E	Tschümperlin Pius	Lola	T 90/650		Blau/Weiss	1990	3000	V8	550
E	Huber Hansmarkus	Lola	Formel 3000		Rot	1986	3000	8	450



Der Ford ist eine Promotion-Formel, die in 1600 cm3 und 2000 cm3 existiert.  
 Es stellt sich heraus, dass Senna 1982 mit dieser Art von Auto fuhr.  
 Das Auto kam 1999 in die Schweiz.  
 Das Auto wurde im Jahr 2000 restauriert.  
 Gekauft wurde es im Jahr 2018.

1 1 1 1



Es handelt sich um ein Sport-Prototyp. Eingesetzt wurde es in der Sports Car Challenge ( Austria ) Momentan in der CTC Meisterschaft [www.ctc-cup.ch](http://www.ctc-cup.ch) ( Foitek )

1 1



Die Firma Crosslé Car Company wurde 1957 durch John und Rosemary Crosslé in Nordirland gegründet und ist heute noch im Familienbesitz. Ehemalige Formel 1 Fahrer wie John Watson, Peter Gethin, Nigel Mansell pilotierten auf Crosslé 9S. Fahrzeug wird heute historisch auf Rundstrecken und Bergrennen eingesetzt, und besitzt Schweizer-Strassenzulassung.

1








1 1



Siegerfahrzeug von Luis Perez Sala 1987 Circuit Bugatti Le Mans

1



E	Schüpbach Ueli	MBM Monteverdi Binningen Motors	F1	Blau	1991			8		Die Onyx ORE-1 wurde in der Rennsaison 1989 von den aus dem hohen Norden stammenden Fahrern J. J. Lehto und Stefan Johansson pilotiert. Unter den nicht weniger als 16 F1-Rennställen erreichte Onyx Racing den zehnten Schlussrang. Hierzu reichten sechs WM-Punkte, während sich McLaren-Honda mit 141 Punkten die Weltmeisterschaft der Konstrukteure sicherte. Dazu hatten Weltmeister Alain Prost 76 und sein Vize Ayrton Senna 60 Zähler beigetragen.							
E	Gentilesca Bruno	Merlyn	MK20	British racing green	1971	1599		4	108		Die 1960 in Essex gegründete englische Rennwagenschmiede Colchester Racing Developments produzierte bis 1979 diverse Rennautos unter der Marke Merlyn. Dieser Formel Ford ist ein 1971er Merlyn MK20. Prominentester Fahrer auf einem MK20 war Jody Scheckter. Dieser Wagen wurde zuletzt rund 20 Jahre in der Historic Racecar Association (HRA) eingesetzt und erzielte verschiedenste Spitzenresultate in dieser Rennserie. Seit 2015 ist er nun in meinem Besitz.						
E	Dufaux Jean-Jacques	Martini	MK 45	Schwarz/Gold John Player Special	1986	2000		4	250		Das Fahrzeug wurde im Jahr 2008 Bergmeister F. 3000. An der Europameisterschaft in les Rungiers wurde der 40 Platz erreicht. Das Fahrzeug gewann an diversen Bergrennen. (La berra, Oberhallau, Chalet-St. Denis, Massongex)		1	1		2	
E	Hügli Bruno	Lotus 20	Formel junior	Grün/Gelb	1961	1098		4	130		1961 Karl Fotek, 1962 Walter Habegger, 1963 Walter Sturm, 1964-1967 Willy Gruber fuhr diverse Rennen. z.B. Mitholz-Kandersteg 1965 1.Rang, 1966 Sierre Montana 1.Rang, 1966 Tagessieg Kerenzberg u.s.w. 2004 Erwarb Bruno Hügli das Auto in einem verwahrlosten Zustand und restaurierte den Lotus 20 Formel Junior mehrere Jahre. Fahre bei verschiedenen historischen Veranstaltungen.		1	1	2		2
E	Fahmi Aschi	MEP	X27	Blau	1970	1015		4	75		MEP finanziert von Michelin Citroen und Total zur Juniorenachwuchsförderung in Frankreich. Das Fahrzeug wurde in Europa an verschiedenen historischen Rundstrecken- und Bergrennen erfolgreich eingesetzt von meinem Vorgänger Jürg Benz aus Bern. 2013 wurde das Fahrzeug von mir übernommen und dürfte das einzige Fahrzeug dieser Art in der Schweiz sein. Als langjähriger Hobbyrennfahrer setze ich den Wagen des öfteren an historischen Veranstaltungen ein.		1				

E	Widmer Marc	Gonzalez Ferrari	500	Rot	1953	3500	6	350
E	Meissen Luis	Edmunds	Vintage Sprint Car	Rot	1968	5700	8	280
E	Erich Michael	De Tomaso	Pantera Gr 5	Rot	1975	5763	8	523
E	Dönni Simone	Jaguar	E-Type S3 V12 (Group44 Tribute Car)	Weiss/D'grün/H'grün	1974	5300	12	275
E	Piccinilli Ernesto	Abarth 2000	Prototyp	Rot	1972	1948	4	265



Das Fahrzeug gehörte José Gonzalez (Argentinien), Vizeweltmeister 1954, Ferrari und Maserati Werksfahrer. Das Fahrzeug ist von ihm signiert und war bis 1991 in seinem Besitz. Es gab Einsätze in Südamerika und später in England, u. a. in Goodwood. Das Fahrzeug hatte seit 1991 diverse Besitzer und ist seit 2016 im Besitz der Kult-Werkstatt Eiken.

1

1

1

2



Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen "Edmunds" vintage sprint car, welches in der Kalifornischen Sprint Car Szene der 60er Jahren bekannt war als #47 und erfolgreich bei vielen Oval Track Rennen teilgenommen hat. Bei Sprint Cars wurden damals die Bremsen oder die Kupplung nicht mit dem Fuss sondern mittels Handhebel betätigt. Viele Fahrzeuge hatten auch kein Getriebe und wurden deshalb beim Start angeschoben. Dieses Fahrzeug verfügt über ein nachträglich ausgerüstetes 3-Gang Getriebe montiert an einem Chevy 5.7 mit Hilborn fuel Injection.

1

1

2



ex Walter Friedrich Begrennen Gurnigel, Oberhallau

2



Dieser Wagen wurde ab 2005 in SCCA-Spezifikation Spezifikation aufgebaut. Er entspricht optisch genau dem Group44 Rennwagen von Bob Tullius der im ersten Anlauf die SCCA Meisterschaft 1974 gewann. Seit 2011, dem 50 Jahres Jubiläum hat er über 16'000km national und international zurückgelegt. Diese Fahrzeug ist eine Recreation.

1



Das Fahrzeug war sehr erfolgreich als Sieger der Marke 2 Lt. Europameisterschaft . Von 9 Läufen hat er 5 gewonnen

1

1

1

5



E	Lienhard Fredy jun	Sauber	C3	Gelb	1973	1975	4	
E	Kammermann Michael	BMW	M1 Procar	Weiss/ Rot	1979	3500	6	470
E	Christen Stefan	Chevrolet	Camaro	Blau	1971	7000	8	450
E	Neufeld Peter	Chevrolet	Corvette Grand Sport	Blau	1966	7000	8	500
E	Domenghini Federico	Caldwell		Gelb/Rot	1972	1300	4	100



1973 wurden drei C3 im Auftrag von Kunden gebaut. Das hier gezeigte Fahrzeug mit der Chassis Nummer 1 ist mit einem Ford-Cosworth BDG, 4-Zylinder Motor mit 1975 cm3 ausgestattet. Dieser zweisitzige Rennwagen wurde im Auftrag von Dr. Hans Kühnis hergestellt und vorwiegend bei Läufen zur Schweizer Meisterschaft und Bergrennen im benachbarten Ausland eingesetzt. Zum ersten Mal entstanden nicht nur Chassis und Karosserie, sondern auch das Fahrwerk im Werk in Hinwil. Die Karosserie des C3 wurde erstmals bei der Firma Paucoplast in Meilen in Auftrag gegeben.  
Peter Sauber fuhr am 29. September 1974 mit einem C3 am Bergrennen St. Peterzell-Hemberg sein letztes Rennen.



Fahrzeug wird seit Jahren international im historischen Rennsport eingesetzt. Deutscher Meistertitel, zahlreiche Rennsieg. Von der Rennversion wurden nur gerade 50 gebaut, unter Mithilfe von Project Four Racing und Osella.



Fahrzeug wurde beim Histo-Cup eingesetzt



Formel V aus den USA.  
In Europa sind lediglich zwei Autos fahrbereit.



1

2

E	Riesen Charly	BMW	E36 STW	Weiss	1994	3000	6	360
E	Spahr Patrick	BMW	2002 Turbo	Chamoix	1974	1990	4	170
E	Schär Kuno	Fiat Abarth 2000	Prototyp	Rot/Weiss	1970	1948	4	265
E	Schüpbach Manfred	Fiat Abarth 1000	SP	Rot	1966	981	4	108
E	Ottavio Stevan	Fiat Abarth 2000	Sport	Rot	1968	1948	4	255



Das Fahrzeug wurde bei BMW Motorsport während der laufenden Serie aufgebaut. Es existieren nur noch 3 Fahrzeuge. Meine Karriere ging 1985 mit dem Lizenkurs auf einem Formel Ford 1600 Los. Es folgten diverse Jahre im Formel Sport mit Jenzer Motorsport. 2001 wechselte ich in den Renault Megane Cup 2004 in den Clio Cup. Sporadische Einsätze im Clio Cup 3. 2016 Kauf des jetzigen Tourenwagens.



Der mit dem Entwicklungscode BMW E20 versehene 2002 Turbo mit 170 PS war, noch vor dem Porsche 911 Turbo, das erste in Serie hergestellte deutsche Auto mit Abgasturbolader. Der Wagen wurde im Herbst 1973 während der Oelkrise vorgestellt und sofort wegen des hohen Spritverbrauches kritisiert, ebenso wie der auf Wunsch auf dem Frontspoiler in Spiegelschrift angebrachte Schriftzug "turbo 2002", der in der Presse als Kriegsbemalung tituliert wurde. Vom nur in den Farben Silber und Weiss erhältlichen Modell wurden von September 1973 bis November 1974 nur 1672 Fahrzeuge hergestellt.



Das Fahrzeug war unter A. Mezzario und Derck Bell erfolgreich in den Marken Europa-Meisterschaft bis 2000ccm auf der Rundstrecke.








Für die Homologation als Sportwagen mussten 50 identische Autos gebaut werden. Dieses Modell war in der Klasse bis 1000 ccm so dominant, dass Abarth über 70 Autos verkaufen konnte.



Für die Sportwagen Homologation waren 25 Einheiten erforderlich. Gebaut wurden geben 50 Autos primär für reiche Italiener. Werksfahrer Johannes Ortner wurde damit 1970 Bergeuropa-Besitzer.



E	Honegger Walter	APAL	Formel V	Gelb	1965	1300	4	50		Die Marke APAL stammt aus Belgien und war einer der ersten Hersteller in Europa, welcher Formel V Fahrzeuge baute. Zwischen 1965 und 1967 wurden 375 dieser Fahrzeuge produziert. Es handelt sich hier um ein seltenes "Langnasenmodell". Die Marke wurde später bekannt durch den Bau der APAL Buggy auf VW Käfer Chassis. Von diesen wurden rund 5000 Stück gebaut.	1	1			2	
E	Thienwächter Martin	Ford	Capri RS 2600 Breitbau	Blau/Weiss	1970	2600	6	170		Das Fahrzeug wurde folgendermassen auf "Rennsport" getrimmt: GFK Kotflügelverbreiterungen rund, Fahrwerk 2 Zoll tiefer gelegt. Schubstrebensatz vorne, Innenbelüftete Bremsscheiben vorne, BBS Felgen 9 x 13 Zoll und 10 x 13 Zoll, Bereifung Avon CR500 245/50/13, Hinterachse Sperrdifferential 75%, 5 Gang Getriebe, Motor komplett Revidiert RS 2600, Überrollkäfig, OMP Historic Sportsitze, Sparco Hosenträgergurte						
E	Andre Marcel	BMW	320 Gruppe 2	Gold Warsteiner	1978	2000	6	200		Das Fahrzeug nahm an Bergrennen, drin Deutschland, gip pro Deutschland teil.	1	1				
E	Botta Fabio	Ford	RS 2000 Breitbau	Weiss	1971	2000	4	150		Es handelt sich hier um ein Ex Rally Fahrzeug aus Ziperin Griechenland.						
E	Kubli Peter	Ford Escort Mk1	RS 1600 BDA	Weiss	1974	1600	4	170		Das Fahrzeug wurde von 2014 – 2017 bei Oldtimer Vetter in Niderscherli komplett neu aufgebaut. Ford Escort mit Trockensupfschmierung, Kurzes ZF 5 Gang Sportgetriebe, Unibal Fahrwerk, Heico Überrollkäfig, Wilans H-Gurte, BBS-, oder Maxiite Felgen und Strassenzulassung						

E	Ostet Andreas	Ford	RS 1600	weiss	1972	1700	4	220
E	Egli Urs	Ford	Capri 3000 GT	Blau/Weiss	1970	299	6	160
E	Trachsler Beat	Lotus Europa S2	Europa S2 807 Hemi	Grün	1971	1595	4	120
E	Jähn Kurt	Lotus	23B	Blau/Orange	1962	1580	4	165
E	Traub Marco	Lotus	Seven	Grün/Gelb/Alu	1968	1600	4	89



Das Fahrzeug wurde in der Schweiz ausgeliefert, kam dann nach Deutschland und wurde umgebaut als Rallyefahrzeug. Im 2015 wurde das Fahrzeug in Deutschland gekauft. Danach wurde es durch Oliver Vetter und Herrn Ostet zerlegt und als Rundstreckenfahrzeug der Gruppe 2 neu aufgebaut. In Zukunft wird der Escort im FHR Langstreckencup eingesetzt.



Das Fahrzeug wurde 2007 komplett restauriert und teilweise modifiziert: Sperrdifferential / 3 Fach Doppelvergaser / Leichtes Motorentuning. Das Fahrzeug nahm an diversen Oldtimeranlässen Teil Lenzerheide, Hittnau Michaelskreuz



Einer der wenigen originalen Lotus Europa S2 die vom damaligen Importeur in Genf mit dem leistungsstärkeren Renault 807 Hemi Motor ausgerüstet wurden.








Jim Clark fuhr 1962 mit Lotus 23b auf dem Nürburgring zum Sieg. Dieses Fahrzeug besitzt Schweizer Strassen-Zulassung.



Das Auto wurde im Juni 1968 in Deutschland erstmals zugelassen. Anfang 1990 von Redline Components (Peter Cooper) und Vegantune in meinem Auftrag restauriert. Vor 2 Jahren noch einmal von Recon Classics vollständig revidiert.



E	Gschwind René	Renault	Alpine A110 1600 S	Gelb	1972	1600	4	160		Das Fahrzeug hat über 100 Autoslaloms bestritten. 1985 und 1986 FRC Slalommeister, Platz 2. Platz Nordwestschweizermeisterschaft. Danach einige Einsätze in der Interwiss-Meisterschaft, seit 2000 eingestzt bei Oldtimeranlässen wie Weissenstein, Altbüron, Mutschellen, Schauinsland, Schlossberg, Eggberg, Porrentruy-Memorial	1	1	1		
E	Trenkle Daniel	Sylva	Fisher Fury	Beige	1970	1970	4	100		2009 wurde das Fahrzeug aus den USA importiert (Englischer Kit-Car mit CH-Strassenzulassung). Eingesetzt wurde es in verschiedenen Bergprüfungen und Gleichmassigkeitsfahrten. Das Leergewicht beträgt 585 kg.	1	1	2		
E	Triverio Gerd	Alfa Romeo	GTAm	Ockergelb	1971/72	1985	4	180		Das Fahrzeug wurde 2014 nach FIA-Regel von 1971 völlig neu aufgebaut. Alle Teile sind Originalteile von Alfa Romeo oder Delta. Das Fahrzeug nahm an der Langstrecken-Meisterschaft, Oldtimer GP Nürburgring, 3h-Rennen Nürburgring und Arosa Classic teil.	1	1			1
E	Bachmann Roman	Alfa-Romeo	Giulia Sprint GT Autodelta	Rot	1965	1600	4	170		Dieser Alfa-Romeo war seit 1977 ein Homologations und Test Fahrzeug in der Schweiz. Seit 1984 ist das Fahrzeug im Besitz des heutigen Fahrers.					1
E	Keller Philippe	Alfa Romeo	GTV 2000	Weiss	1971	1962	4	140		Das Fahrzeug wurde in den vergangenen Jahren in Anlehnung an den Anhang K der FIA durch die Garage Alfaparts, M. Jakob, aufgebaut. 2017 durfte der Fahrer mit dem Fahrzeug unter anderen den GP Fürttal, Bergprüfung Altbüron sowie das Michaelskreuz Bergrennen bestreiten.	1	1	2		2

E	Kern Thomas	Triumph	Dolomite Sprint	Weiss/Blau/Rot	1974	1996	4	160
E	Landerl Klaus	AFM	Typ 47 1,5l "Intertyp"	Silber	1947	1496	6	73
E	Michel Heinz	Cooper Bristol	T23	Blau	1953	1971	6	160
E	Moos Ueli	Simca	Monopole M001	Blau	1948	1089	4	
E	Pfannkuchen Timothy	Porsche	550 Spyder	Silber	1957	1488	4	110



Dieser Dolomite Sprint wurde 1974 von Peter Sauber und vor allem von seinem Mechaniker Rolf Schenzer aufgebaut. Die beiden machten damals quasi aus einem Serienauto einen Rennsportwagen. Rolf Schenzer fuhr dann von 1974 bis 1983 auch erfolgreich die Schweizermeisterschaften. Für Liebhaber, die um diesen Hintergrund wissen, ist dieses Auto natürlich ein Meilenstein. Der Dolomite Sprint ist auch das erste Serienfahrzeug mit serienmässiger 16-Ventil-Technik.



1946 wurde das Fahrzeug von Alexander von Falkenhausen in München als Intertyp gebaut. Die "Donnerbüchse" war eines der wichtigsten Sport- bzw. Rennwägen nach dem 2. Weltkrieg. Der Motor des AFM beruht auf einem BMW 328er, wurde von Falkenhausen optimiert. Alexander von Falkenhausen wurde mit diesem Fahrzeug deutscher Meister. 1949 von Peter Hirt in der Schweiz gefahren - Sieger des Grand Prix



Der Cooper Werkswagen hat einen leichten Rohrrahmen und eine Karosserie, die nach aerodynamischen Gesichtspunkten gebaut wurde. Der Motor bekam seine Kühlluft durch zwei Kühlblöcke, die im Vorderwagen angebracht wurden. Die Abgase wurden durch zwei Rohre seitlich abgeleitet. Vom T23 gibt es keine sich gleichenden Fahrzeuge. Bei jedem neuen Wagen wurde Veränderungen vorgenommen und nur die beiden Werkswagen erhielten einen Bristol (BMW) Motor.



Dieses Fahrzeug, gebaut von Monopole-Poissy, hat 1946 mit der Nummer 44 und den Fahrern Montrémy et Dussou an den 24 Stunden Rennen von Le Mans teilgenommen und die Kategorie 1000 gewonnen. Im Gesamtklassement wurden sie an 12. Stelle gewertet. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 104 Km auf eine Gesamtdistanz von 2502 Km.



Jeder Sportwagen von Porsche ist renntauglich – nach dieser Devise entsteht ab 1954 auch der 550 Spyder. Mit einer leichten Aluminium-Karosserie auf einem Flachrahmen aus Stahlrohr bringt der Spyder ganze 590 Kilogramm auf die Waage. Das Heckteil ist aufklappbar und erlaubt den schnellen Zugang zur Hinterachse, zum Getriebe und dem Mittelmotor – dem bereits legendären Carrera-Triebwerk. Mit vier obenliegenden Nockenwellen, Königswellenantrieb, Doppelzündung, vierfach gelagerter Kurbelwelle sowie einer 8-Liter-Trockensumpfschmierung gibt es 110 PS ab. Über ein Vierganggetriebe und ein Sperrdifferenzial geht die Kraft an die hinteren Pendel-Halbachsen mit Drehstabfederung.

F	Audi AG	Auto Union	Typ C	Silber	1936	6010	16	520
F	Messeri Franz	Maserati	MCM	Rot	1932	1500	4	220
F	Wetstein Roland	MG	K3 Magnette	Hellblau	1933	1408	6	180
F	Hofer Heinz	Maserati	26M	Rot/Weiss	1928	3000	8	135
F	Hasler Kurt	Maserati	30 CM	Rot/Weiss/Grün	1933	2991	8	260



Der Auto Union Typ C bildete den Höhepunkt in der Entwicklung des von Ferdinand Porsche konstruierten und erstmals 1934 eingesetzten – später als Typ A bezeichneten – Rennwagens nach der 750 kg Formel (max. Eigenmasse, trocken sowie ohne Räder und Reifen gewogen). Der Auto Union Typ C war 1936 der erfolgreichste deutsche Rennwagen. Er gewann drei von fünf Großen Preisen, die Hälfte der Rundstrecken- und alle Bergrennen, an denen sich die Auto Union beteiligte. Die bekanntesten Rennfahrer auf diesen Wagen waren Hans Stuck, Bernd Rosemeyer, Achille Varzi, Ernst von Delius, H. P. Müller und Rudolf Hasse.

1	1	1			
---	---	---	--	--	--



Das Fahrzeug gehörte damals Graf Conte Luigi Castelbarco (Ital.) Schnellste Runde am GP Bern, 1934  
Dritter Platz am Chlousenrennen, 1934, mit Geschichte von Randstein.  
1956 fuhr Hilde Künzler (Freundin von Rita Rampinelli) damit noch das Maloia Bergrennen, dabei ging ihr der Motor kaputt

			1	1	
--	--	--	---	---	--



Der MG K3 mit Chassis-Nr. K3009 nahm am 26.08.1934 am 1. Grossen Preis der Schweiz mit Start-Nr. 84 teil, Fahrer war Hugh Hamilton, damals noch mit einer anderen Monoposto-Carosserie.  
Bekannt ist dieses Fahrzeug als Parnell MG K3, da Reg Parnell nach dem Fahrzeugkauf diesem MG K3 im Winter 1936/37 die heutige Monoposto-Carosserie gab.  
Gleichzeitig - und dies ist so speziell - lies Reg Parnell einen Twin-Cam-Zylinderkopf entwickeln und fuhr fortan mit diesem Motor. K3009 ist der einzige MG K3 mit dieser Entwicklungsstufe.

1	1				
---	---	--	--	--	--



Die Gebrüder Maserati haben im Jahr 1926 angefangen Rennwagen zu konstruieren. Daher die Typenbezeichnung 26. Sie konstruierten direkt 8 Zylinder Reihenmotoren mit Kompressor am Anfang 1500ccm bis 3000ccm im Jahr 1933. Im Jahr 1930 gewann Maserati mit dem Tipo 26.7 Grand Prix mit den Piloten: Varzi & Campari & Fagioli. Seit den 70er fährt der Maserati regelmässig kleinere und grössere GP sowie regelmässigkeits Rally.

		2	2	1	
--	--	---	---	---	--



Die faszinierende Geschichte des Maserati 3015 ist in einem akribisch recherchierten 190-seitigen Buch, mit seinen Fahrern, Besitzern und historischen Gegebenheiten, sowie 170 bislang unveröffentlichten historischen Fotos von Bernhard Brägger niedergeschrieben worden. (ISBN 978-3-905210-50-7 oder www.maserati3015.com)

1	1				
---	---	--	--	--	--

F	Folini Hugo	Ford	A Special Racer	Blau	1931	3285	4	77
F	Maissen Luis	Ford	Midget Sprint Car	Weiss/Orange	1939	2200	8	120
F	Schweinfurth Urs	MG	K1	Dunkelrot	1933	1275	6	120
F	Werder Domenic	Alvis	Firefly Spezial	Silber	1932	4435	6	-
F	Weibel Raphael	Alfa Romeo	RL TRAGA FLORIO	Rot	1924	2994	6	90



Geschichte: Das Auto stammt aus Illinois Chicago wo es in einem Vorort auf einem Auto-Abbruch entdeckt wurde. Es war nicht mehr komplett aber Motor, Chassis, Hinterachse und der grösste Teil der Alu Carrosserie sowie der 180L Tank waren noch vorhanden. Es wurde in den USA komplettiert und landete in einem Museum in Illinois von welchem ich es erworben habe. Es ist ein Zeitzeuge der Amerikanischen Dirt-Track Rennengeschichte der 20er bis frühen 40er Jahren des 20. Jahrhunderts.



Midget Car ist der kleine Bruder der Sprint Cars die vor allem in den USA, Canada und Australien seit den 30er Jahren grosser Beliebtheit freuen. Die kleinen und stark motorisierten Rennwagen werden auf Hochgeschwindigkeit-Ovalkursen (Brickyard oder dirt Track) eingesetzt. Dieser Rennwagen verfügt über einen Edelbrock-Ford V-8 2.2 Liter und wurde einst von "Vic Edelbrock" dem bekannten US Motoren Spezialisten an zahlreichen Rennen in den USA eingesetzt und ist später nach England importiert worden, wo es u.a. an Goodwood Festival of Speed, Silverstone und Selsley Walsh hill climb teilgenommen hat.



Das Fahrzeug ist im Einsatz an historischen Rennveranstaltungen im In- und europäischen Ausland. Seit 8 Jahren bin ich im Besitze diese Fahrzeuges



Das Fahrzeug verliess am 24.12.1932 ( Heiligabend ) das Werk. Während des Krieges wurde das Fahrzeug umgebaut auf einen 2Sitzer Roadster mit dem Grössten Motor von Alvis dem 6 Zylinder mit 4435 ccm. Das Fahrzeug hat schon erfolgreiche Teilnahmen und Siege an diversen bekannten Rallys.



Es wurden total 5 Werksrennwagen von Alfa Romeo 1924 für Targa Florio gebaut. Fahrer waren unter anderem Enzo Ferrari, Masetti, Campari, Ascari, Wagner. Mehrfache Teilnahme an Mille Miglia, Gran Premio, Nuvolari, Klausen, GP Berne, Best of Show 2010 (St. Moritz/ 100-Jahre Alfa) und 2013 (Italiatauto Wengen a. A.)

F	Vonow Alexander	Alfa Romeo	6C 2500SS corsa	Rot	1939	2443		6	145
F	Wiget Peter	Alvis	Firefly Speical 2.7l	Rot	1933	2762		6	90
F	Hallauer Patrick	Jaguar	SS100	Grau met.	1937	3485		6	125
F	Erni Peter	Riley	2 Seater special	Grün	1934	1726		6	100
F	Wirz Fritz	Riley	12/4 CC Sport	Grün	1937	1496		4	65



Der Alfa Romeo wurde Ende 1939 gebaut und im Mai 1940 von TOURING Milano Cabrio SS hergestellt  
1.02.49 Kauf durch David Brown & Sons Ltd, mit ECX313, bis Juni 62.  
1965-90 Gilbert F. DICKSON, Guiford, 70er Jahre Komplett-Restauration mit Kompressor & Karosserie nach TOURING Spider-Superleggera.  
1990-10 Besitzer Thomas H. WALDUCK London fuhr VIERMAL Mille Miglia, 1991, 93, 94 & 96.  
Seit 2010 mit ZH 9517 bei mir. Aug.15 FIVA ID



Das Fahrzeug wurde vom ALVIS Spezialisten Chris Compton Ende der 90-ziger Jahre als Special frisch aufgebaut. Dazu verwendete er das Chassis und das Fahrwerk eines ALVIS Fireflys. Motor und Getriebe spendete eine ALVIS Speed 20 SD, der rund 104 BHP liefert und schon damals, in der Vorkriegszeit, ein modernes, synchronisiertes Getriebe hatte. Das Fahrzeug hat die damals üblichen Seilzugbremsen.



Dieses Fahrzeug wurde am 11. Dezember 1937 vom Erstbesitzer namens Raymond Duke-Woolley, einem Piloten der RAF, bei der Vertretung Henlys in London erstanden. Im Januar 1947 wurde der Wagen an Arnold Dürig verkauft und von diesem in die Schweiz eingeführt. Mehrere Einsätze durch Arnold Dürig an Bergrennen in der Schweiz, u.a Maloya 1947, 1948 und 1949; Gempfen 1947 und Rheineck-Walzenhausen 1948. Durch Erbschaft an Jürg Dürig Riggisberg. Komplette Restauration durch den heutigen Eigentümer 2015-2018.



Dieses Fahrzeug wurde zu Beginn der 1960er Jahre zu einem 2 Sitzer Rennwagen umgebaut auf dem Chassis eines Riley Saloon mit Chassisnr 44T 2130. Rennkarosserie in Aluminium mit Spitzheck. Zusätzlich wurde ein Kompressor über dem Getriebe eingebaut. Seit 1983 war dieses Fahrzeug im Besitz von Barrie A. Gillies Ltd. in Bradfield GB. Er war Riley Tuner und Besitzer vieler Riley und ERA Rennwagen (English Racing Automobiles). Restauration bei Edy Schorno in Küsnacht am Rigi von 2012 - 2014



Das Fahrzeug nahm am Klausenrennen 2013, Kerenzerberg 2015, Ballon d'alliance 2017 und Jochpass Memorial 17 teil.

1 2

1 1

1 1 2 1

F	Schumacher Franz	Buick	C8 Racing Car	Blau	1939	4200	8	300
F	Haas Marcel	Riley	TT Sport Special	Rot	1937	1496	4	70
F	Haldimann Richard	Riley	12/4 Sport	Rot	1937	1500	4	65
F	Berthold Christian	MG	R-Type	Grau	1935	750	4	80
F	Engler Markus	Riley	Big Four Supercharged	Grau	1937	2500	4	190



Der Buick C8 wurde bis 2002 von Bob Larkin in Australien an Historischen Rennen eingesetzt. Im Jahre 2002 hat Axel Anders von Dortmund das Auto nach Deutschland importiert. Herr Anders hat den Buick C8 an diversen Rennen eingesetzt. (Nürnberg-Ring, Oscherleben, Hockenheim, Salzburgring, etc.) 2001 wurde der Buick von heutigen Besitzer gekauft. Da das Vorkriegsrennauto von den vielen Rennsätzen erhebliche Verschleisse aufwies wurde eine Vollrestauraton vorgenommen. Heute werden viele Bergrennen absolviert: ab 2013 Jochpassrennen, Bergsprint Walzenhausen, Solitude, Olon-Villars, Hockenheim, Rennbahn Oerlikon Steihkurve 5.5 g, Slalom Frauenfeld, etc.



In den 60er Jahren wurde das Fahrzeug in eine Limousine umgebaut. Basis war ein Riley Adelphi.  
2007 wurde das Fahrzeug in die Schweiz importiert.  
Seit 2012 im Besitz von Jürg Haas.  
Speziell: Wilson-Vorwählgetriebe, was einen sehr schnellen Gangwechsel erlaubt.



Es handelt sich um einen Riley 12/4 Sport Special.  
Wilson Vorwählgetriebe. Von Riley Spezialist Owen Corrigan wieder aufgebaut / Restauriert mit Vorkriegs - Sport Chassis



Der MG R-type war 1935 ein technischer Meilenstein im engl. Automobilbau. Nur 10 Stück wurden gebaut. Die unabhängige Radaufhängung vorn und hinten setzte damals Maßstäbe in der Straßenlage. Der vom Zoller-Kompressor aufgeladene Motor leistet 113 PS, bei nur 750 ccm, 1935 die höchste Literleistung im gesamten Rennwagenbau. Erfolge in Brooklands, Donnington, Goodwood, Brighton, Prescott, Shelsley-Walsh, Bern Grand-Prix, Silverstone, Nürburgring.



In der Oldtimerszene ist der Riley ein bekanntes Fahrzeug. Antrieb mit dem legendären Motor "Big Four" und Kompressor

F	Rapp Peter	Rally Salmson	NCP	Rot	1932	1500	4	70
F	Barrow Sam	MG	F2	British racing green	1932	1271	6	43
F	Moosmann Viktor	MG	PB	Weiss	1936	939	4	
F	Bauer Stefan	Morris	8 Special	Grün	1934	918	4	34
F	Douchet de Rouère Philippe	MG	K3	Grün	1934	1087	6	120



Das Fahrzeug hat zwei obenliegende Nockenwellen und lediglich 3 Gänge.								
Erste Inbetriebsetzung Okt 1932. Es wurde nur 40 Stück F2 gebaut und heute existieren etwa 17 Stück. F1435 wurde von 1985 bis 1998 von Besitzer selber restauriert und hat an verschiedenen Memorial Bergrennen teilgenommen. Klausen 1998 ( 5ter Rang), Klausen 2006, Davos Flüela 2001 (3ter Rang), Steckborn Eichhölzli 2010 ( 1ter Rang), sowie Michaelskreuz, GP Mutschellen, Altbüron und Brügger Schachen. Motor hat Bohrung 57mm und 83mm Hub, obenliegende Nockenwelle mit direkt Antrieb über Zahnräder von der Kurbelwelle.								
Diese Fahrzeug war in Holland ausschliesslich für Rennen im Einsatz. 1985 wurde das Fahrzeug in die Schweiz importiert. Das Fahrzeug nahm 1998, 2001/2009 sowie 2012 schon am GP Suisse teil.							1	1
In Dänemark als Open Tourer ausgeliefert und dann später zum Rennfahrzeug umgebaut. 2017 aus Schweden importiert.							2	1
Ehemaliges Fahrzeug von Hervé. Nahm am GP Suisse Bern teil. Rennversion mit kurzem Chassis.								

F	Gillett John	MG	K3	Blau	1934	1087	6	120
F	Keller Richard	Bugatti	Coupé Atalante Typ 57 S	Schwarz/Gelb	1937	3300	8	
F	Wyss Rolf	Bugatti	51A	Rot/Weiss	1936	1500	8	154
F	Jordi Patrick	Bugatti	35C / 51	Rot/Weiss	1929	2262	8	180
F	Steinegger Beat	BMW	328 RS	Weiss	1939	1971	6	80



Ehemaliges Fahrzeug von Priz Bira in Bern. Nahm am GP Suisse Bern teil. Rennversion mit kurzen Chassis.								
La première Atalante type 57 sort des ateliers le 12 avril 1935 et est dénommée « faux cabriolet » ; le nom apparaît pour la première fois sur les tarifs d'usine publiés pour le Salon d'octobre 1935 Entre 1934 et 1939, près de 700 châssis T57, T57C et T57S furent produits à Molsheim, dont 370 carrossés par Molsheim, et 187 par Gangloff. Il n'y eut au total que vingt T57S coupé Atalante produits, dont 7 en 1936 (année des trois Atlantic), 12 en 1937 et un en 1938. Le musée de Mulhouse en possède 9								
1936 Armand Hug, Prix de Bern DNF, Internationales Avus Rennen 5th 1937 Theophil Bircher, Teilnahme in Bern 1939 Alfred Schneider, war Renntechniker bei Armand Hug 1946 Fred Meier 1947 Fred Meier, Crash Grand Prix Bremgarten 1947 Walter Messerli, später Franz Messerli heute wieder aufgebaut und eingesetzt bei historischen Rennen durch Rolf Wyss.		1	1	2	1			
Bugatti Team -> Nümburgring Seit 1929 in CH, Klausenrennen '29 Fahrer: Excher, Karrer, Brailard, Markiewicz. 1967 in Genf gefunden, ohne Motor und Karosserie. 1980 - 1985 restauriert auf Type 51 Spezifikation. Motor von 51136 - Nr 655					1	2		
Ex Peter Staechelin GP Erlen, ex Heini Walter Preis von Bremgarten 1953 im 3. Rang, verschiedene Bergrennen.					1	1		



F	Steiner Marc	BMW	328 Sport	Gold	1937	1971	6	90
F	Schmidlin Rainhard	Bentley		Grün	1938	4249	6	120
F	Henne Thomas	Alalanta	Sport tourer	British racing green	1938	2500	6	100
F	Reber Peter	Aston Martin	15/98 Speed model	Schwarz	1938	1949	4	130
F	Kappeler Peter	Aston Martin	LM 2/4	Grün	1930	1500	4	70



Das Fahrzeug wurde mehrere Male am GP Bern Bremgarten und anderen Rennen gefahren. Fahrer Fritz Riesen, Bern.

Dieser Bentley wurde als Park Ward Saloon an Major Hart ausgeliefert. In den 60er Jahren wurde der Wagen durch R.J. Riddle mit einer Tourer Karosserie ähnlich der Le Mans Werksrennwagen ausgestattet. Es handelt sich um einen historischen „Special“ – im Buch „Bentley Specials & Special Bentleys“ von Ray Roberts erwähnt. In den frühen 80er Jahren kam das Fahrzeug in die Schweiz und wurde seither in verschiedenen Rallies erfolgreich eingesetzt.

Es handelt sich um eine englische Marke. Es wurden ca 20 Autos gebaut bis der WW2 ausbrach und die Firma schloss. Startete 1937 und 1938 in Le Mans. Heute sind noch drei fahrbare Exemplare weltweit bekannt. Dieses Auto kam vor ca 8 Jahren in die Schweiz und hat seither hier, in Österreich und Italien, an vielen Veranstaltungen teilgenommen (u. a. Klausenrennen, Gaisbergrennen, Grossglockner GP, Michaelskreuz, Legenda di Bassano etc).

Kompressor aufgeladener Motor Komplettrestauration 2014-2016 in England

Es war das erste Fahrzeug von Nick Mason, Pink Floyd, später Bellini, le Mans Gewinner Gentleman Racer seit 1930 kürzlich GP Monaco historique 2016  
24 h le Mans historique 2016  
Ennstal Classic 2017  
Flying Scotsman 2018

5 3

1

1

1

1

1

1

F	Jeck Tom	British Salmson	S4C Special	British racing green	1935	1478	4	70
F	Jordi Roland	Bugatti	35A	Schwarz	1926	2300	8	110
F	Zbinden Josef	MG	NE Supercharged	Rot/Braun	1934	1270	6	100
F	Scholl Heinz	Talbot	90 Brooklands	Maroon/Schwarz	1930	2276	6	85
F	Jung Pitt	Marmon	T68	Dunkelrot	1928	3330	8	90



Die Geschichte ist seit 1959 lückenlos bekannt, vorher nur teilweise. Seit 1959 im BSOC Club (British Salmson Owners Club) registriert. Das Fahrzeug wurde mehrere Male umgebaut in den vergangenen Jahren und zuletzt in England intensiv an diversen VSCC Rennen gefahren unter anderem Curborough, Loton Park, Mallory Park und Silverstone. Im Winter 2013 - 2014 wurde das Fahrzeug revidiert (Motor, Getriebe, Elektrik) und ist nun wieder voll einsatzbereit.								
Ex Dick Seaman. Teilnahme an Rennen in Donington Park und Goodwood 1933. Seaman fuhr mit einem Mercedes Benz am GP Suisse Berne 1938 auf den 2. Platz.							1	1
Das Fahrzeug wurde total restauriert und neu aufgebaut.							2	2
Die vom Genfer Ingenieur Georges Roesch konstruierten Talbot 90 wurden im Jahr 1930 beim 24h-Rennen in Le Mans sensationell 3. & 4. im Gesamtklassement hinter zwei 6-Liter Bentley, in der Handicap-Wertung (Index of Performance) reichte es sogar zum Sieg. Das Auto von H. Scholl entspricht optisch und technisch weitgehend den damaligen Le Mans Autos und wurde im Zeitraum 1975 - 1990 in England regelmässig bei VSCC-Rennen eingesetzt. Seit 2013 befindet sich der Wagen in Schweizer Hand. Seit 2013								
Die Marmon Car Company in Indianapolis begann 1851 mit der Produktion von Getreidemöhlen und produzierte zwischen 1902 und 1931 Fahrzeuge. Dieses Fahrzeug kam 2004 in die Schweiz und wird erfolgreich an Bergrennen in Europa eingesetzt. Verschiedene Klassensiege und Gesamtsieger Grossglockner Grand Prix 2017.		1	1				2	2

F	Schawalder Ruedi	La France	Typ 12	Beige	1917	14500	6	130
F	Brunner Ueli	Auburn	Speedster	Rot	1929	5000	6	
F	Belotti Valentino	Amilcar	CGSS	Biau	1927	1100	4	45
F	Etter Philippe	Salmson	Val 3 Grand Sport	Rot	1927	1086	4	28
F	Merz Christian	Amilcar	CGSSs	Rot	1926	1074	4	33



Der La France Typ 12 mit 6 Zyl. 14500 ccm wurde in der Zeit 1912-1917 mit diesem Motortyp gebaut und 1917 das erste Mal in den USA eingelöst. Das Chassis ist unverschweisst, nach hinten verjüngt, schmaler und das Kürzeste das es beim 6 Zyl. gab, dank meinem kürzeren, erleichterten Getriebe.  
Wie man sieht ist es nicht einfach das alles so genau nach zu vollziehen. Sicher ist aber, dass der 101 Jahre alte La France den meisten Leuten, inklusive dem Fahrer, viel Freude bereitet.



wurde in Neuseeland gebaut. Ist ein Unikat, bis in die 60er Jahre wurde mit diesem Fahrzeug Rennen gefahren.  
Letzte Restaurierung 2016 bis 2018 bei Roos engineering.



1

1

2

F	Etter Philippe	Salmson	Val 3 Grand Sport	Rot	1927	1086	4	28
F	Merz Christian	Amilcar	CGSSs	Rot	1926	1074	4	33



Monthlery 2015-2017  
Bergamo 2017 - 2018

1



Importiert wurde das Fahrzeug 1926, und wurde bis 1938 ausschliesslich für Rundstrecken- und Bergrennen eingesetzt. Von 1980-1984 war es beim Einsatz in historischen Rennen dabei. Das Fahrzeug erhielt diverse Siege am Nürburgring, Hockenheim, Dijon, Le Castellet. Teilnahme an allen GP Bern Revivals seit dem Wiederaufleben 1998.

3

1



F	Rusconi Jean-Marc	Amilcar	C6	Blau	1927	1100	6	80
F	Clavel Guy	Amilcar	C 6	Blau	1926	1094	6	62
F	Haller Pascal	Amilcar	CGSs	Rot	1927	1074	4	33
F	Eggimann Christoph	IMG	J2/J4	Blau	1933	750	4	
F	Josseck Wolfgang	Daimler Benz	A 320 Cabriolet	Dunkelblau/Grau	1937	3205	6	78



Diese Amilcar C6 wurde wahrscheinlich 1927 in der Schweiz neu verkauft. Sie befand sich in den Haag in den Niederlanden und wurde während des Zweiten Weltkriegs vollständig abgebaut. Der neue niederländische Besitzer brauchte einige Jahre, um das Fahrzeug nach dem Krieg wieder aufzubauen. In den 50er Jahren nahm er mit dem Auto an Rennen auf der Rennstrecke von Zandvoort teil. Im Jahr 2002, wird der Amilcar C6 beim historischen Grand Prix von Monaco Erster in seiner Kategorie.

Amilcar war auch bekannt als "the poor man's Bugatti". Die in Paris gegründete Firma Amilcar spezialisierte sich auf Kleinwagen. Die Räder waren zumeist auf Motorrad-Felgen aufgebaut. Deshalb bezeichnet man die Fahrzeuge auch als im Englischen Cyclecars. Als Markenzeichen dient Amilcar der Pegasus. Der Markenname ist ein Anagramm aus den Namen der beiden Gründern Emil Akar und Edmond Moyett. Das Fahrzeug wurde im April 1928 in der Schweiz eingeführt und zwischenzeitlich zweimal restauriert.

Dieses Fahrzeug ist im Originalzustand seit 81 Jahre in gleicher Familie. 1.Hand Frau Iimgard Josseck-Frei für 69 Jahre! Jetzt Sohn 2.Hand, wurde noch nie verkauft. Erstes Leder, Holz, Glas usw.... sehr seltene original Sindelfingen Karosserie, 2 Sitze, Cabriolet A....

2

1

1

F	Mächler René C.	Bentley Le Mans		Grün	1929	4500		4	110
F	Gassmann Frank	MG	TA	Grün	1938	1286		4	51
F	Birrer Bruno	Lancia	Lambda	Rot	1925	2100		V4	50
F	Laurent Matthey	Mercedes	9L	Braun	1912	9500		4	
S	Fässler Marcel	Audi	200 Trans Am	Weiss/Braun/Rot	1988	2144		5	520



Der Bentley wurde in Le Mans in den Jahren 1927, 28, 29 und 1930 eingesetzt. Merkmale des Motors: 4 Ventile pro Zylinder, obliegende Nockenwelle und eine Leistung von 110 PS. Die Carosserie im Stil von Horsfield & Sohn kommt aus dem Hause Weymann.



Original Fahrzeug, 50PS, Vorläufer des MGTC.



Der Lancia Lambda war das erste Fahrzeug mit selbsttragender Karosserie, mit Einzelradaufhängung und hydraulischen Stossdämpfern. Der Lambda wurde von einem V4 Zylinder mit obliegender Nockenwelle mit Königswelle angetrieben. Ein Fahrzeug, welches seiner Zeit technisch weit voraus war und auch heute an vielen Events wie der Mille Miglia eingesetzt wird.



Mit seiner Tulpenförmigen Karosserie und den großen Flügeln wird der Rausch der Geschwindigkeit Wirklichkeit.  
Sein Motor mit 3 Ventilen pro Zylinder (ein Einlass und 2 Auslass Ventile, heute sehr aussergewöhnlich. Das Fahren eines solchen Automobils erforderte auch damals besondere Kenntnisse. Mehr als 140 Km mit über 2000 Kg auf den 4 Rädern und ohne Bremsen auf den Vorderrädern. Es gibt 2 Bremspedale, die auf die gleiche Kettenradgarnitur wirken, um mehr Druck auf die Getriebewelle auszuüben.



Der Audi 200 Trans am basiert auf dem Audi 200 C3. Es ist der erste Rundstreckenrennwagen mit Allradantrieb von Audi. 1988 gewann man 8 von 13 Läufen der amerikanischen Trans am Serie sowie die Fahrer- und Markenwertung mit den Fahrern Hurley Haywood, Walter Röhrl und Hans-Joachim Stuck. Danach haben die Amerikaner das Reglement geändert! Der damalige Audi Sport Chef und Konstrukteur des Wagens Dieter Basche ehrt uns mit seiner Teilnahme.

S	Biela Frank	Audi	80 STW	Silber/Rot	1992	1984	4	285
S	Hugentobler Hansruedi	Audi	Quattro Rallye Gr. 4 Replika	Weiss/Signalrot	1982	2144	5	330
S	Schreiber Bernhard	Audi	Quattro Rallye Gr. B Replika	Weiss/Gelb	1984	2144	5	380
S	Donkers Con	Audi	Pikes Peak Replika	Weiss/Braun/rot	1987	2144	5	600
S	Lüttiken Joachim	Audi	Sport Quattro Rallye	Weiss/Gelb	1984	2144	5	450



Der Audi 80 Quattro STW 2.0 16V ist in der Saison 93 von H.J. Stück in der deutschen Tourenwagenmeisterschaft eingesetzt worden unter anderem einen 2. Rang in Wunstorf. 1994 und 95 fuhr Brad Jones mit dem Wagen die australische Super Turing Championchip und wurde 3. Danach hat der Wagen in Frankreich einige Rennen bestritten bevor er 2015 den Weg in die Schweiz fand.



Der Audi Quattro Rallye Gruppe 4 (dies ist eine Replika davon)fuhr in diesem Outfit nur einmal in der Elfenbeinküste 1982. Das legendäre Duell mit Michéle Mouton und Walter Röhrl um die WM Krone das Michéle unglücklich an Walter verlor. Der Tod ihres Vaters und ein Sicherungsstift der versagte sowie die Presse die ihre Aufgabe mit Sensationsgier verwechselte.



Audi Quattro Rallye Gruppe B (Replika)Die Monte, das erste Rennen von Walter Röhrl im Audi Team. Walter sah sich als Fahrshüler, seine Genialität und sein Ehrgeiz machten ihn zum Sieger der Monte Carlo Rallye 1984. Der Quattro revolutionierte den Rallyesport. Konnte man 1979 mit 180 PS noch ein Rallye gewinnen brauchte man 1986 schon 600 PS dazu.



Pikes Peak ein über 4000 Meter hoher Berg in Colorado USA ,20 Kilometer 156 Kurven und alles auf Schotter in unter 11 Minuten ein Fabelrekord aufgestellt von Walter Röhrl 1987. Seither ist der Audi S1 Pikes Peak (Replika)unsterblich geworden und genießt höchste Verehrung der Fans. Mit 600PS in 1000kg eine echte Kanonenkugel!



Der Kurze wie der Sport Quattro auch genannt wurde ist in Korsika und Neuseeland von Walter Röhrl eingesetzt worden wo er 3. wurde. Vom Kurzen erhoffte man sich ein besseres Kurvenverhalten und Gewichtseinsparung sowie eine Leistungssteigerung mittels 20V Motor, wobei nur das Letztere eintraf. Die Autos mit über 500 PS waren sehr schwer zu fahren und hat nichts mehr mit Autofahren wie wir das auf der Strasse praktizieren zu tun.

S	Bakkegard Frederik	Audi	Quattro Turbo	Grau	1986	2144	5	280
S	Dobitsch Daniel	Audi	Quattro Sport	Weiss	1984	2144	5	306
S	Rotter Florian	Audi	Quattro Sport S1 Replika	Weiss/Braun/Rot	1986	2144	5	550
S	Bakkegaard Olaf	Audi	Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	306
S	Beckers Lothar	Audi	Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	306



Der Audi Quattro 1980 der Paukenschlag von Audi bei der Premiere in Genf. Ein Allrad Sportwagen eine Neuheit in der Automobilwelt. Erst machte man sich Sorgen die geplanten 400 Exemplare verkaufen zu können und dann wurden es 11'452. Der Wagen Schrieb Unternehmens-Technik- und Sportgeschichte.



Der Sporti, der Kurze oder der Babyquattro waren die Kosenamen. Audi Quattro Sport sein richtiger! Er war die Antwort auf die Peugeot 205 Turbo 16, Lancia 037, Delta S4, Ford RS 200, Mini Metro 6R4, Renault 5 Maxi Turbo, Porsche 959 u.s.w. In der Gruppe B in den 80er Jahren war ein riesiger Boom entstanden, die Rallyes lockten Millionen von Leuten an und ebenso ist die Gruppe B auch an diesem Zuschauerboom erstickt.



Audi Sport Quattro Rallye S1, dies ist das Evolutionsmodell des Audi Quattro Sport mit einem Aerodynamik Paket das den Wagen vom Fliegen abhält und an die Strasse presst. Die Fahrer wie Stig Blomqvist, Walter Röhrl, Hannu Mikkola und die schnelle Dame Michèle Mouton mussten ihr ganzes Können aufbieten um dem Beruf Pilot gerecht zu werden. Beschleunigungen um 3 Sekunden von 0-100km/h auf losem Untergrund waren problemlos möglich!



Rote Sport Quattro gab es 128. Mann hatte früher die Länder im Autorennsport gegeneinander antreten lassen, so hatte jedes Land seine Rennfarbe. Die Schweiz hatte Rotweiss. Rot stand für Italien, deshalb sind die Alfas und Maseratis und Ferraris aus der Zeit alle in Rot.



214 Sport Quattros wurden gebaut und davon 173 an Kunden verkauft. Den Rest hat man zu Test und Rennzwecken gebraucht. Um zur Rallye zugelassen (homologiert) zu werden mussten 200 Autos eines Modelles gebaut sein. Vielfach hatten die andern Werke diese Autos nach der Homologation verschrottet.



S	Birtel Ralf	Audi	Quattro Sport	Weiss	1984	2144	5	306
S	Bjorklund J	Audi	Quattro Sport Rallye	Weiss/Gelb	1984	2144	5	450
S	Ihlie Wolf-Dieter	Audi	Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	306
S	Lichtenberg Erik	Audi	Quattro Sport	Weiss	1984	2144	5	306
S	Pütz Ewald	Audi	Quattro Sport Rallye Replikat	Weiss/Baun/Rot	1984	2144	5	450



42 weisse Sport Quattro wurden gebaut. Weiss war die Rennfarbe von Deutschland. Weil der Mercedes Rennleiter Alfred Neubauer die Mechaniker beauftragte an den Rennwagen die Farbe ab zu schleifen um Gewicht zu sparen kam die silberne Alu Karosserie zum Vorschein, so wurde der Mythos Silberpfeil geboren und die deutschen Rennwagen wurden silbern.



Dieser Sport Quattro gewann mit Stig Blomqvist die Rallye Effenbeinküste 1984 mit 22 Minuten Vorsprung. Eines von 22 Rallye Sport Quattro die dieses mörderischen Pisten auf der ganzen Welt überlebt haben. Bei Audi gab es 3 Ausbaustufen der Rallye Autos, abgestuft nach Beanspruchung. Wobei die Rallyes in Afrika und Griechenland zu den härtesten galten. Es gibt Autos die gerade mal an 2 Rallyes eingesetzt wurden und danach nur noch zu Trainingszwecken genutzt wurden.



Der Sport Quattro war 1983 bei seiner Einführung mit 306PS das stärkste Auto das man kaufen konnte. Für 160'000 Franken bekam man damals 8 Golf GTI oder einen Sport Quattro. Das erklärt auch wieso es mehr GTI's hat... Einige prominente Besitzer wie Franz Beckenbauer, Herbert Karajan, König Carlos von Spanien, Aga Khan u.s.w. waren begeistert ob der Möglichkeiten des Sports.



Die Karosserie wurde in der Schweiz bei Seger und Hoffmann Steckborn hergestellt und war aus Kevlar, eine absolute Neuheit: leicht mit extremer Festigkeit aber auch der Preis war dementsprechend. Ein Koffiügel wog nicht mehr als ein Kilo, die Haube kam auf den stolzen Ersatzteilpreis von 18'000 Franken.



Eine Replika Ausführung des Autos der Metz Rallye Röhrli/Geistdörfer belegte den 2. Platz obwohl der Ölfilter leckte und der Wagen zwischenzeitlich Feuer fing. Aber Rallyefahrer bringt nichts aus der Ruhe sie sind die komplettesten Fahrer. Eis, Sand, Schotter, Asphalt, Wasser, Kälte, Hitze, Sonne, Nacht, Sommer, Winter waren Bedingungen bei denen man 5000 Kilometer in 4 Tagen fuhr.

S	Los Jan	Audi	Quattro sport	Weiss	1984	2144	5	306
S	Dähler Patrick	Audi	Quattro Sport	Blau	1984	2144	5	306
S	Wolf Stefan	Audi	Quattro Sport Replika	Weiss/Braun/Rot	1983	2144	5	330
S	Bessel Stefan	Audi	Quattro Sport	Balu	1984	2144	5	306
S	Chubb Ian	Audi	Quattro Turbo	Silber	1989	2144	5	220



Eine Replika der legendären Gruppe B Zeiten



Blau stand für Frankreich, Bugatti, Talbot, Matra traten in den Rennsportfarben an. Es wurden 21 blaue Sport Quattros gebaut. Viele Teile der Aufhängung entsprechen der Rallye Ausführung. Die Bremsen wurden von AP Racing verbaut und waren damals das Beste was man für Geld kriegen konnte. Der Sport Quattro wurde mit Michelin Regenreifen aus dem Rennsport ausgeliefert.



Der Audi Quattro Rallye wurde 82-84 Markenweltmeister 83-84 Fahrerweltmeister mit Hannu Mikkola und Stig Blomqvist und 1982 wurde Michèle Mouton Vice Weltmeister als erste und bis heute einzige Dame. Heute ist Michèle Mouton Chefin der Rallye Sparte und verantwortlich für die Damenförderung im Motorsport der FIA.



Dieser blaue Sport Quattro ist im Erstbesitz. Dies zeigt dass der Wagen eine einmalige Faszination auf die Besitzer ausübt. Der Wagen ist absolut alltagstauglich und heute noch ein herausragender Sportwagen. Ein Satz von der Fahrzeugübergabe: Schauen Sie bei der Autobahneinfahrt beim Beschleunigen nie in den Rückspiegel, sonst fahren Sie sicher dem Vordermann ins Heck!



Vom 20V Urquattro gab es nur zirka 800 Exemplare, und für die Schweiz noch 200 Edition mit 165 PS dies nur weil die Schweiz abgastechisch dem Rest der Welt davon elite. Alle andern hatten 200 PS was zu der Zeit immer für die vorderen Plätze gut war. Heute sind es begehrte Liebhaberobjekte und sind im Zustand 1 noch knapp unter 100'000 Franken zu haben.

S	Herz Dieter	Audi	Quattro Turbo	Weiss	1986	2144	5	200
S	Heule Daniel	Audi	Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	306
S	Schallegger Urs	Audi	Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	450
S	Schallegger Felix	Audi	Quattro Sport	Grün	1984	2144	5	306
S	Schmid Pierre	Audi	Quattro Sport	Blau	1984	2144	5	306



Der Urquattro war eigentlich ein Ergebnis von Freaks. Audi bekam den Auftrag vom deutschen Bundesheer den Munga (Jeep gebaut von DKW) technisch der Zeit anzupassen. Bei den Testfahrten in Finnland sagte einer dieser Antriebe mit einem Turbomotor in einem schönen PKW das wäre der Hammer. Diese Idee fand sofort Anhänger, einer davon war Ferdinand Piech.



Der Kurze, das bezieht sich auf die 29cm die dem Wagen gegenüber dem Urquattro im Bereich der Seitenscheibe hinten fehlen. Damit wollte man den Wagen wendiger machen, aber dies erreichte man mit einem Torson Differential jedoch besser.



Bereits war eine Evo Stufe des Sport Quattros geplant. Motoren wurden in Labor gezüchtet mit weit über 500 PS dies für die Strassenversion. Wohin das geführt hätte sah man bei dem für die IMSA Serie gebauten Audi 90 im Jahre 1989 da war man bei über 700 PS. Dieter Basche der damalige Audi Sport Leiter und Entwickler der S1, Trans am, IMSA, DTM V8 und STW Autos gibt uns die grosse Ehre eines Besuches.



Grün ist die Hoffnung, aber auch die Racingfarbe Englands wie die Jaguar, Bentley, Aston Martin u.s.w. beweisen. Es ist aber auch eine Sport Quattro Farbe solche wurden nur 15 gebaut. Es wird also nicht einfach einen grünen zu finden. Apropos finden, da macht sich der Kurze ganz rar und wenn dann wird gleich mal eine Summe von über einer halben Million aufgerufen.



Der Sport Quattro hatte das ABS Serienmässig eingebaut und das zu einer Zeit wo viele Firmen nicht wussten was die drei Buchstaben bedeuten. Für den Audi 100 wurden dem Kunden damals über 4000 Franken zusätzlich berechnet.

S	Szentpeteri Zsolt	Audi	Quattro Sport Replika	Rot	1984	2144	5	306
S	Von Gugelberg Markus	Audi	Audi Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	306
S	Zentgraf Michael	Audi	Quattro Sport	Weiss	1984	2144	5	306
S	Bammatter Martino	Audi	Quattro Sport	Schwarz	1984	2144	5	306
S	Kremser Helmut	Audi	Quattro Sport	Rot	1984	2144	5	306




Replika: dies ist ein sehr, sehr seltener Fall dass es jemand geschafft hat den Sport Quattro nach zu bauen und dies fast fehlerfrei. Leider sind zu viele Leute von dieser Idee besessen was im Grunde nicht schlecht ist, aber sie verknappen den ohnehin nicht üppigen Teilverrat und werden zu fast 100% nie fertig.

Der Sport Quattro quo vadis? Der Marketing Mann beschwert sich über die fehlenden elektrischen Fensterheber. Es könne nicht sein dass ein Wagen dieser Preisklasse ohne elektrische Fensterheber produziert werde. Der Karosserie Entwickler lacht ihn aus und erwidert, dass er von Fahrzeugen gar nichts verstehe, denn hier geht es um Leistungsgewicht. Es könne nicht sein dass man Kevlar verwende um Gewicht zu sparen und er wolle unnützen Ballast einbauen.

Überlebende Sport Quattros finden wir einen in Südamerika, zwei in Asien, fünf in Amerika, keinen in Afrika und der ganze Rest von geschätzten 140 Autos in Europa. Wobei über 50 Sports in der Schweiz sind oder waren.

Schwarz gibt's nicht. Oh doch, Ferdinand Piech wollte für sich immer nur schwarze Autos so hat man für ihn zwei schwarze gebaut. Einen solchen zu erstehen ist doch schon eine grosse Herausforderung. Käuflich dürfte dies schwierig sein aber als Nachlass, wenn man sich Mühe gibt...

Im einzigen Sport Quattro Club weltweit sind knapp 40 Besitzer aus 12 Nationen zusammen geschlossen. Der Club wurde 1991 gegründet und einige Gründungsmitglieder sind heute noch aktiv. Das heisst mittlerweile ist es eher eine Familie die einmal im Jahr zusammenkommt und sich für drei Tage trifft wie hier in Bern.

S	Bachmann Daniel	Audi	Quattro Sport	Schwarz	1984	2144	5	306		<p>Noch ein schwarzer Sport Quattro aber nicht alles was glänzt ist Gold, es gibt auch um lackierte! Finden Sie es raus? Haben Sie Fragen zum Auto oder Anregungen, kennen Sie Geschichten mit und um den Sport Quattro, zögern Sie nicht uns an zu schreiben <a href="mailto:info@autowelt-bachmann.ch">info@autowelt-bachmann.ch</a></p>								
---	-----------------	------	---------------	---------	------	------	---	-----	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--