



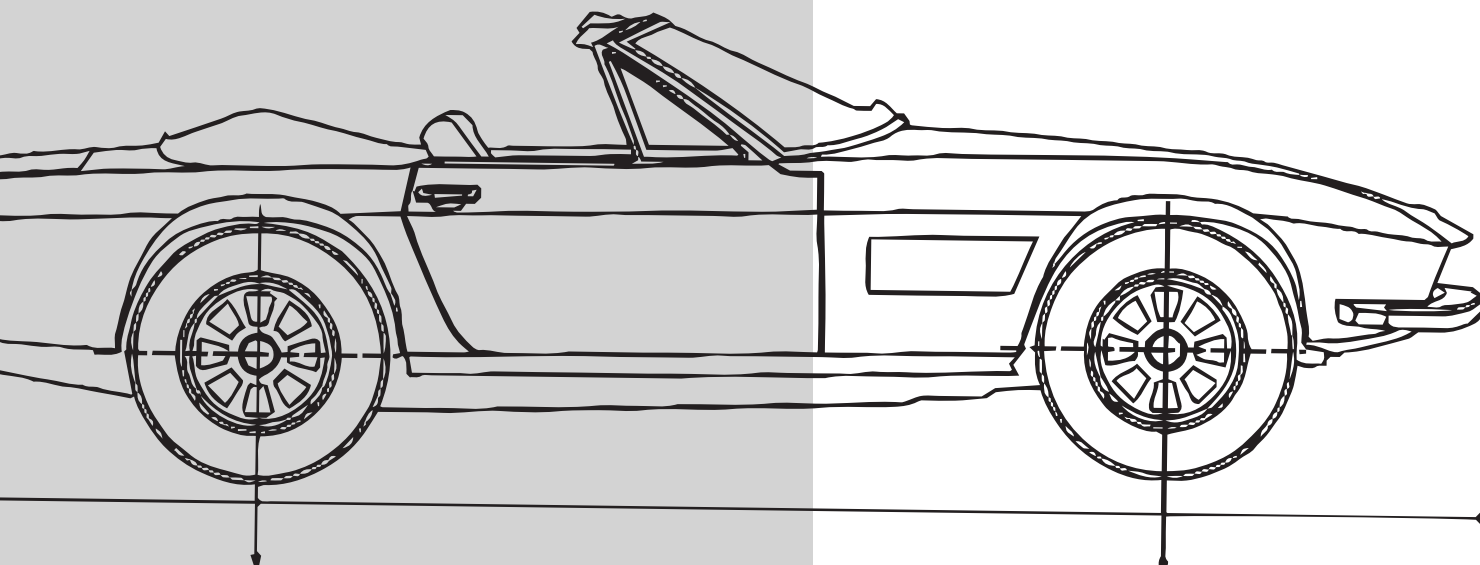
Swiss Historic Cars

Modelle der Schweizer Automobilgeschichte

INHALTSVERZEICHNIS

1:43

Monteverdi Sierra Cabrio	3
Beutler Special Cabrio	4
Sbarro Challenge	5
Lotus Ghia Aigle	6
Monteverdi 375 High Speed Fissore	7
Rolls Royce Phantom II Feuerwehr Lenzburg	8
Soletta 750	9
BMW Hurricane	10
Tatra 57B PTT	11



Liebe Modellautofreunde

Auf den folgenden Seiten möchten wir dem Sammler ein paar Modelle vorstellen, bei deren Entwicklung die Zusammenarbeit von AutoCult mit Avenue43 und Arwico voll zum Tragen kommt.

Fahrzeuge aus Industrie, Transport und Landwirtschaft von grossen Schweizer Marken wie Saurer, FBW, Hürlimann oder Bühler, werden exklusiv für unseren einheimischen Markt unter Arwico Collectors Edition hergestellt. Es finden sich aber viele Schweizer Automobilhersteller die wenig bekannt sind und deren Fahrzeuge nicht selten für grosses Erstaunen sorgten. Diese lancieren wir gemeinsam mit AutoCult in einer kleinen Serie für den internationalen Sammlermarkt.

Viel Spass beim Entdecken
wünscht Euer ACE-Product-Manager

Daniel Gasser

MONTEVERDI SIERRA CABRIO

DAS LUXUS-CABRIO AUS DEM BASELBIET

Neben dem High Speed, war der Sierra eine der erfolgreichsten Modellserie aus Binningen. Ausgenommen natürlich der mit der fast astronomisch anmutenden Zahl von 2'700 Stück gefertigte Geländewagen Sahara.

Ende der 70er Jahre wurde der Luxus-Limousine Sierra ein Cabrio zu Seite gestellt, dass an Eleganz und Sportlichkeit keine Wünsche mehr offen liess. Ein viersitziger Convertible, ausgerüstet mit einem 6L V8-Motor und 210 Km/h Spitze war im damaligen Automobilmarkt kaum zu überbieten.

Perfekte Proportionen mit einer klarer Formensprache, eine durchgestreckte Gürtellinie, passend dazu das voll versenkbare Verdeck, liessen die Affinität zu Italienischem Design mit hohem Anspruch nicht leugnen.

Mit 89'000 Franken lag der damalige Verkaufspreis des am Genfer Salon 1978 vorgestellten Sierra Cabrio durchaus im Rahmen. In den drei Produktionsjahren wurden von der Limousine und dem Cabrio insgesamt 40 Exemplare abgesetzt.



BEUTLER SPEZIAL CABRIO

ALS KARMANN DEN VORZUG BEKAM

In den frühen 1950er Jahren machten sich die Mitarbeiter der Gebrüder Beutler in Thun an die Neugestaltung eines VW-Käfers, welche die sportliche Note des Wolfsburger Vierzylinders betonen sollte, ähnlich dem Karman Ghia. Was ihnen allerdings sogar noch besser gelang. So wurde das Fahrzeug an dem Automobilsalon in Genf 1954 mit der «goldenen Rose» ausgezeichnet.

Im Gegensatz zu der VW-Karmann Kooperation erkannten die Brüder jedoch, dass von einer solch sportlichen Carosserie auch eine adäquate Fahrleistung verlangt wurde. Durch eine Anhebung der Motorenleistung von 30 auf 40 PS mittels eines Kompressors der Marke Judson wurde der knapp 900 kg schwere Kleinwagen auf gut 135 km/h beschleunigt. Den Sprint von null auf hundert Km/h gelang dem Cabrio Spezial in nur 15 Sekunden - ein Wert für den die VW Standardversion 30 Sekunden benötigte.

Vermutlich aus dem Grund, der eigenen Karmann Kooperation keine Konkurrenz an die Seite zu stellen, erteile die Geschäftsführung im Hause VW der Beutler-Version eine Absage. Das einzige von drei gebauten Exemplaren kann heute in Wolfsburg besichtigt werden.



SBARRO CHALLENGE

«*CONCEPTCAR*» *AUS GRANDSON*

Ungefähr Mitte der 80er Jahre legte Franco Sbarro den Schwerpunkt seiner Designschmiede auf die Anfertigung von Konzept-Cars und unikaten Sonderanfertigungen. In den Fokus der Öffentlichkeit gelangte das Konstruktionsbüro aus Grandson am Ufer des Neuenburgersees im Jahr 1985 am Automobilsalon in Genf. Am Messestand wurden Journalisten und Besucher von einem extrem flachen, weissen Auto in den Bann gezogen, wie sie es vorher noch nie zu Gesicht bekamen.

Es war die optische Form des Fahrzeugs, von der eine kaum zu leugnende Magie ausging - die Silhouette war extrem keilförmig zugeschnitten. Blickfang war der unmittelbare Übergang von vorderer Haube in die Windschutzscheibe. Diese Kombination in ultraflacher Neigung endete in zwei Flügeln am höchsten Punkt des Dachs. Beide Flügel stellten sich beim Bremsen auf und verstärkten damit den Bremseffekt.

Franco Sbarro gab als Höchstgeschwindigkeit 310 km/h an, was in der Mitte der 1980er Jahre für die meisten gewöhnlichen Autofahrer ein kaum vorstellbares Tempo war. Dieser Highspeed hatte der Wagen in erster Linie dem adaptierten Antriebsblock eines V-8 Motors mit 5 Litern Hubraum, zwei Turboladern und einer Leistung von 380 PS aus eines Mercedes-Benz zu verdanken. In zweiter Linie trug aber auch der erstklassige Luftwiderstandswert von nur 0,23 - andere Quellen nennen den Wert von 0,26 - einen wesentlichen Beitrag dazu bei. Dieser, für ein Auto erstklassig guter cw-Wert dürfte lange Jahre für sich gestanden haben.



LOTUS GHIA AIGLE

TESSINER SPORTLER AUS ENGLAND

Im Jahre 1956 gelang der englischen Firma Lotus Engineering der Durchbruch, dank dem als Bausatz erhältlichen Lotus Mark VI. Der spätere Super Seven der ganz klar auf dem Mark VI basierte, setzte den Siegeszug rund um den Globus fort; damals einer der kompromisslosesten Sportwagen überhaupt.

Ein Mark VI Chassis wurde 1957 auf einem VW Transporter nach Lugano an die Carosserie Ghia S.A. in der Via Monte Brolla geliefert. Die Techniker machten sich daran, dem Chassis eine Polyester-Carosserie aus der Feder des genialen Giovanni Michelotti zu stülpen, der für Ghia schon seit 1948 arbeitet.

Der rot/weiss lackierte Renner verfügte über relativ bescheidene 84 PS, war aber dank seinem Leichtgewicht eine richtige Rakete und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 210 Km/h!

Der Wagen wurde am Automobilsalon in Genf unter dem Namen Lotus Ghia Aigle Eleven präsentiert. Colin Chapman, der Gründer von Lotus war persönlich anwesend. Doch aus unerklärlichen Gründen fand der Wagen nie den Weg in die Serienproduktion. So blieb dieses Fahrzeug ein hochgeschätztes Einzelstück.

MONTEVERDI 375

TRAUMHAFT SCHÖNE LINIENFÜHRUNG

Der Monteverdi High Speed 375 S hatte sein Debüt 1967 am Automobilsalon in Frankfurt.

Basis dieses Hochleistungs-Coupés war das von den Binningern (BL) konstruierte Kastenrahmen-Chassis mit De-Dion Hinterachse und Chrysler 7,2 Liter-Motor. Die von Monteverdi entworfene 2+2 Carosserie wurde im italienischen Carosserie-werk Frua gebaut, wo unter anderem auch der Lamborghini Mistral, oder der Volvo P1800 entstand.

Diese erste Automobil-Kreation von Peter Monteverdi etablierte sich sofort in der höchsten automobilen Luxusklasse.

1969 entstand auf dieser Basis der Monteverdi High Speed 375 S Fissore mit verkürztem Radstand und geänderter Front. Im Gegensatz zum 2+2 wurde dieser Typ auch mit manuellem Getriebe ausgestattet und richtete sich somit an sportlich orientierte Fahrer.

Unser Modell zeigt diesen fantastischen Sportwagen im Mstb. 1:43 und einer Detaillierung die keine Wünsche offen lässt. Der erstklassige Gesamteindruck macht Lust auf mehr Details die in Form von filigranen Speichenrädern, aufgesetzten Blinkern, und zahlreichen Fotoätzteilen üppig vorhanden sind.





ROLLS ROYCE PHANTOM II

DIE FEUERWEHR LENZBURG FAHRT ROLLS ROYCE

Seit vielen Jahren wird in Schweizer Automobilzeitschriften oder in der Tagespresse immer wieder über das einzigartige Fahrzeug der Feuerwehr Lenzburg berichtet. Nicht grundlos; es dürften wohl nicht viele Feuerwehr corps bestehen, die über ein Einsatzfahrzeug vom Niveau eines Rolls Royce Phantom II verfügen. Deshalb ist man im Feuerwehrverein der Aargauischen Gemeinde besonders stolz auf dieses einzigartige Automobil. Hergestellt wurde der Phantom 1930 und bei den Carrossiers Thrupp & Marberly in London auf Kundenwunsch einer Schweizer Besitzerin individualisiert.

Die Übernahme und der Umbau zum Feuerwehrfahrzeug durch die FW Lenzburg erfolgten 1940.

Das Fahrzeug blieb bis ins Jahr 1961 im Einsatz. Der Rolls Royce ist heute im Besitz des Vereins, wurde mit viel Enthusiasmus und Engagement komplett restauriert und befindet sich in einem exzellenten Zustand. Das Fahrzeug kann für spezielle Anlässe zu moderaten Konditionen gemietet werden - selbstverständlich auch mit Chauffeur.

SOLETTA 750

DER CHARME DES EINFACHEN

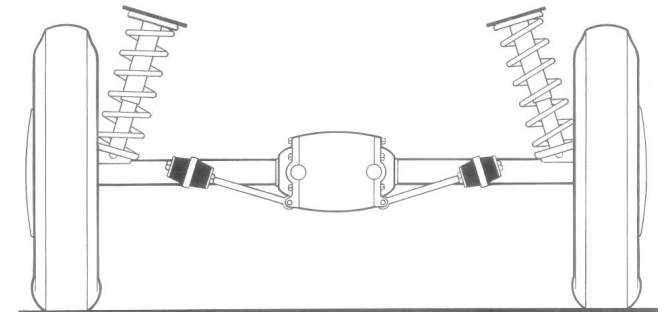
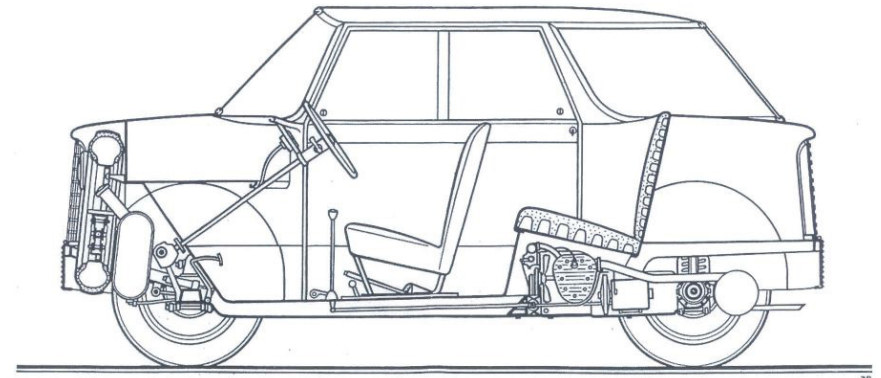
Um am Genfer Automobilsalon in den Hallen der grossen Fahrzeughersteller und nicht in der Zubehör-Halle seine innovative Projekt-Studie Soletta 750 präsentieren zu können, hatte der Solothurner Ingenieur Willy Salzmänn in nur sechs Wochen das gesamte Fahrzeug konstruiert. Ursprünglich ging es um die mögliche Markteinführung seiner Konstruktion der Elastik-Achse; einer Mischung aus Starr- und Pendelachse.

„Wenn Sie die Achse bei den Personenwagen zeigen wollen, müssen Sie sie auch in einem Personenwagen präsentieren“ beschied man Salzmänn wenige Wochen vor der Eröffnung des Salons. Zusammen mit den Spezialisten der Carosserie Hess in Bellach entstand in kürzester Zeit ein Kleinwagen mit einem 750 ccm Mittelmotor des Motorradherstellers Condor.

Aufgrund der genialen Anordnung konnte eine baugleiche Konstruktion der Türen, Front und Heckscheiben ermöglicht werden. Weitere Komponenten entstammten des 4CV, bekannt unter der Bezeichnung Renault Heck.

Fristgerecht wurde die Soletta 1956 in Genf und darauf in Paris ausgestellt. Das mediale Echo war ausgezeichnet. Namhafte Zeitschriften wie „auto motor sport“ berichteten positiv über die Innovation. Eine englische Zeitung sah darin sogar „das richtige Sparmobil für Grossbritannien!“. Ebenfalls verbürgt ist die Aussage des Ingenieurs Alec Issigonis dem späteren Erfinder des „Austin Mini“ beim Anblick der Soletta 750, dass es genau für diese Fahrzeuge einen Markt geben wird. Insgesamt gab es viel Anerkennung, internationale Publizität, Angebote und Kontakte zu hochrangigen Automobilmanagern. Leider hat sich daraus nichts ergeben, denn: „Ich war eben ausschliesslich Konstrukteur und ohne ein Management und Marketing ging's schon damals nicht“ wusste Willy Salzmänn später zu berichten.

Heute ist die Soletta im Besitz des Swiss Car Register in Safenwil, das sich der Erhaltung des Schweizerischen Kulturguts Automobil verschrieben hat.



BMW HURRICANE

DAS ABSOLUTE EINZELSTÜCK

Noch als Student wagte sich der 22-jährige Schweizer Max Seelaus mit BMW in Kontakt zu treten und das Projekt seiner Abschlussarbeit für Carosserie und Fahrzeugbau an der Meisterschule der Handwerker in Kaiserslautern vorzustellen. Dort stiess der Zürcher auf ein positives Echo.

Denn bei dem Bayrischen Konzern gab es in der Modellpalette eine Nische, die noch durch ein Sportcoupé zu besetzen war. Man stellte Seelaus und seinem siebenköpfigen Team ein komplettes Chassis mit Antriebseinheit zur Verfügung. So entstand im Jahr 1965 ein Fahrzeug, dass noch heute durch seine atemberaubende Formgebung begeistert.

Ziel von Seelaus war es, den Wagen in der Schweiz produzieren zu können. Doch seine Hoffnungen zerschlugen sich, als BMW kurz darauf den ebenfalls bayrischen Autobauer Glas übernahm und aus dieser Zusammenarbeit der BMW 1600 GT aus den eigenen Reihen entstand.

So blieb der BMW Hurrican ein Einzelstück, erlangte an der MFK Zürich die Strassenzulassung, wurde aber in all den Jahren nur relativ wenig gefahren. Das Fahrzeug befindet sich in Privatbesitz und kann zur Zeit im grossartigen Oldtimerforum Pantheon in Muttenz/BL besichtigt werden.



TATRA 57B PTT

ALS DIE POST NOCH ELEGANTE AUTOS FUHR

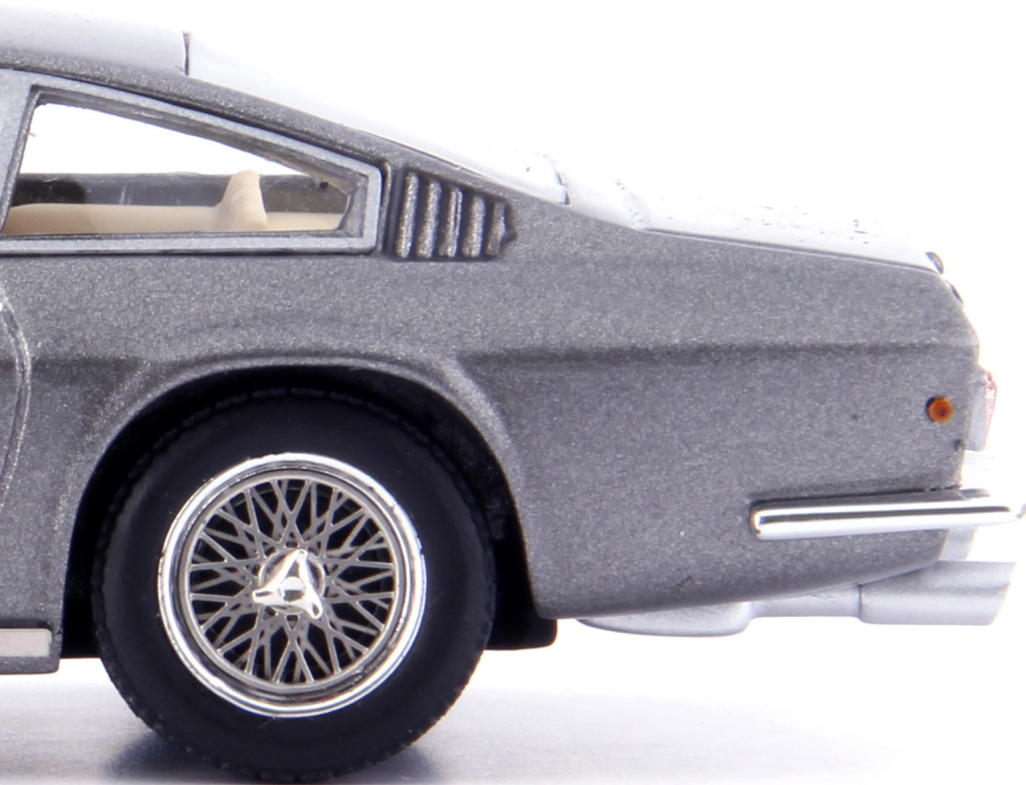
Die Schweizerischen PTT-Betriebe bezeichneten Fahrzeuge die für den Eildienst eingesetzt wurden als Postfourgon. Der bekannteste Vertreter dieser Spezies war mit Sicherheit der in grosser Stückzahl beschaffte VW Käfer. Aber auch der Citroën 2CV, oder der Fiat Panda waren während Jahren im Einsatz, bevor eine neue Fahrzeugkategorie in Gestalt des heutigen Transporters, wie er mittlerweile ins Strassenbild gehört, die Kleinfourgons ersetzte.

In der Epoche vor dem Käfer waren u.a. der Peugeot 203 in Betrieb oder wie kurz nach dem Krieg; der Tatra 57B. Dieser Fahrzeugtyp wurde ab 1947 beschafft, hatte einen Zentralrohrrahmen mit Querfederung und einen 1250 ccm Motor mit 25 PS. Die Carosserie wurde in Worblafen gefertigt bei der damaligen Tatra Generalvertretung Reber. Interessanterweise linksgesteuert, da Postfourgons i.d.R. rechtsgesteuert sind.

Der Firma Reber & Sohn gelang ein sehr schönes Fahrzeug, das mit seinen geschwungenen Kotflügeln, der niedrig gebauten Dachkante und dem eleganten Kühlergrill auch in edlen Kreisen eine gute Figur abgegeben hätte. Das Vorbild unseres Sammlermodells war während Jahren in der Region Basel im Einsatz und wurde Anfang der 50er Jahre mit ca. 75'000 Km auf dem Tacho nach Bern überführt, wo es weiterhin im Einsatz war.

An einem der seltenen Tage der offenen Tür, kann der Tatra 57B in perfekt restauriertem Zustand im PTT-Depot in Schwarzenburg bewundert werden.





Ihr Fachhändler:

999.992031
Swiss Historic Cars



Herstellung und Vertrieb Schweiz:
Arwico AG
Brühlstrasse 10
4107 Ettingen BL
Schweiz

Kontakt:
+41 61 722 12 22
verkauf@arwico.ch
www.arwico.ch



Vertrieb Europa:
Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9
78148 Gütenbach
Deutschland

Kontakt:
+49 7723 651-0
info@faller.de
www.faller.de

Änderungen, Liefermöglichkeiten und
alle Rechte vorbehalten. Daten, Masse
und Abbildungen ohne Gewähr. Ver-
vielfältigung und Nachdruck verboten.