

50 YEARS
GENERATIONS 2



Liebe Freunde des Hauses,

Fünfzig Jahre Arthur Bechtel klassische Automobile. Ein halbes Jahrhundert, das mit dem Fall der Mauer in Deutschland die Nachkriegsgeschichte entscheidend veränderte, und in dem eine revolutionäre technische Entwicklung in allen Bereichen des täglichen Lebens ebenso gravierende Änderungen mit sich gebracht hat. Und in diesem atemlosen Prozess der dramatisch sich immer hektischer verkürzenden Entwicklungsphasen gilt es Dinge zu bewahren die der Erinnerung wert und ihrer Bedeutung entsprechend für bestehende aber auch nachfolgende Generationen zu erhalten sind. Hierzu zählt auch das klassische Automobil. Es dokumentiert den Stand der technischen Entwicklung, des Designs und des Zeitgeistes und ist in den verschiedenen Kategorien, vom Gebrauchs- bis zum Luxus-Automobil, schöpferischer Ausdruck seiner jeweiligen Zeit. Automobile Kostbarkeiten zu neuem Leben zu erwecken und zu bewahren ist heute das mit Leidenschaft erklärte Ziel von Arthur Bechtel Classic Motors mit seinem Team. Wie waren der Anfang und das Umfeld des Unternehmens im Jahr 1972, und wie hat sich der Markt für klassische Automobile im Laufe von fünf Jahrzehnten entwickelt? Einen kleinen Einblick in ein vor allem auch sehr emotionales Metier erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

Dear friends,

Fifty years of Arthur Bechtel Classic Motors - half a century that decisively changed the post-war history with the fall of the Berlin Wall in Germany, a time span in which a revolutionary technical development in all areas of the daily life took place. In this breathless process of faster development phases, it is important to preserve things that are worth remembering for existing and future generations. This also includes the classic automobile. It documents the status of the technical development of style, the spirit of the times and is a creative expression of its respective time in the various categories, from utility to luxury automobiles. Bringing new life to automotive treasures and preserving them is the passionate goal of Arthur Bechtel Classic Motors and his team. What was the beginning and the environment of the company in 1972, and how has the market for classic automobiles developed over the course of five decades? On the following pages you will get a small insight into what is above all a very emotional profession.





ARTHUR BECHTEL
Classic Motors

ARTHUR BECHTEL
Classic Motors

ARTHUR BECHTEL
Classic Motors

AB
Classic Motors

- 01 Ein Blick in die siebziger Jahre *A back at the seventies*
5
- 02 Der Beginn unserer passionierten Pionierarbeit *The start of our passionated pioneering work*
13
- 03 Wir wachsen innerlich und äußerlich *We grow internally and externally*
27
- 04 Mercedes-Benz Meilensteine der Automobilgeschichte *Milestones of automobile history*
33
- 05 Menschen sprechen *People speak*
57
- 06 Bilder sprechen *Pictures speak*
75

Ein Blick
in die siebziger Jahre.

A look
back at the seventies.

1972 war das Gründungsjahr von Arthur Bechtel Classic Motors. Es war der Beginn eines Jahrzehnts der schrillen Extreme, in dem sich alles etwas überdimensioniert präsentierte. Die Flower-Power-Bewegung war in den siebziger Jahren als Ausdruck eines freien, selbstbestimmten Lebens in der bürgerlichen Mitte angekommen. Die Mode zeigte sich in grellsten Farben und krassen Mustern, mit Schlaghosen, riesigen Revers und Krawatten, geraden Schnitten und langen Haaren bei den Männern. Ein völlig neuer Zeitgeist, der in allen Bereichen des täglichen Lebens bis hin zu Architektur und häuslicher Einrichtung zum Ausdruck kam.



Beliebt in den Siebzigern – die „Retro Tapete“ Popular in the seventies the „retro wallpaper“.

Geprägt wurde dieses herausragende Jahrzehnt jedoch auch durch den Terror der „Roten-Armee Fraktion RAF“, bei dem durch eine Reihe von Anschlägen immer wieder Tote und Verletzte zu beklagen waren. Die siebziger Jahre waren in jeder Hinsicht sehr vielfältig und stellten die Weichen für sämtliche stilistische und popkulturelle Entwicklungen der folgenden Jahrzehnte. Der, von der „Deutschen Demokratischen Republik“ errichtete, so genannte „antifaschistische Schutzwall“ existierte 1972 seit nunmehr 11 Jahren. Er wurde im Laufe der Jahre immer weiter perfektioniert und mit Selbstschuss-Anlagen aufgerüstet. Die knapp 1.400 km lange Mauer sollte noch weitere 17 Jahre bestehen bleiben, bis das „Arbeiter-“ und „Bauern-Paradies“ durch friedliche Aufstände der Bevölkerung am Ende war und Deutschland am 3. Oktober 1990 wiedervereinigt wurde.

1972 was the founding year of Arthur Bechtel Classic Motors. It was the beginning of a decade of shrill extremes. The flower power movement had arrived in the middle classes as an expression of a free, self-determined life in the seventies. The fashion industry presented itself in the brightest colors and crass patterns, with flared trousers, huge lapels and ties, high platform soles and long hair for men. A completely new „zeitgeist“ that was expressed in all areas of daily life, including architecture and home furnishings. However, this outstanding decade was also shaped by the terror of the German terror group „Red Army Faction“, in which a number of attacks resulted in repeated deaths and injuries. The seventies were very diverse in every respect and set the course for all stylistic and pop culture developments of the following decades.



Die Mode von damals The style of back then. (Bild/Picture: pramo 7/75)

In 1972 the so-called „anti-fascist protective wall“ built by the „German Democratic Republic“ had existed for 11 years and was continuously perfected over the years. The almost 1,400 km long wall was built to remain in place for another 17 years, until the workers' and farmers' paradise came to an end due to peaceful uprisings by the population. Germany's reunification on October 3, 1990 would go down in history as a sign of peace.



Geschlossene Tankstellen aufgrund von fehlendem Benzin Closed gas stations due to a lack of fuel

Am 19. November 1972 erzielt die SPD mit 45,8 % das beste Ergebnis ihrer Geschichte und Willy Brandt wird zum zweiten Mal zum Bundeskanzler gewählt. Zwei Jahre später trat er jedoch wegen der Guillaume Spionage-Affäre zurück. Nachfolger wurde Helmut Schmidt, der 1976 den Sturm auf die entführte Lufthansa-Maschine „Lands hut“ in Mogadischu veranlasste, wobei alle Flugpassagiere sowie die Besatzung überleben und drei der Entführer getötet wurden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland begann nach zwei sehr erfolgreichen Jahrzehnten etwas abzuflachen und im Jahre 1973 gab es die sogenannte Ölkrise. Die künstliche Verknappung des Rohöls und die dadurch verursachte sprunghafte Verteuerung des über Nacht um 300 Prozent gestiegenen Ölpreises, löste eine Hysterie in der Gesellschaft aus. „Fuß vom Gas“ hieß die Devise und es gab nicht nur „autofreie Sonntage,“ sondern auch für ein halbes Jahr ein generelles Tempolimit mit 100 km/h auf Autobahnen und Landstraßen. Der Spritpreis stieg auf eine Rekordhöhe von 87,9 Pfennig pro Liter und man sah eine erhebliche Einschränkung der Mobilität voraus.



1972: Deutschlands erste SB-Tankstelle wurde vorgestellt Germany's first self service gas station was introduced.

Willy Brandt was elected Chancellor for the second time in 1972, but resigned two years later because of the Guillaume espionage affair. He was succeeded by Helmut Schmidt, who caused the storming of the hijacked Lufthansa plane „Landshut“ in Mogadishu in 1976. All passengers and the crew survived, 3 of the hijackers were killed.



Kinder malen mit Kreide auf der Autobahn Children draw with chalk on the highway.

After two very successful decades, economic development in Germany began slightly to level off. In 1973 there was the so-called oil crisis. The artificial shortage of crude oil and the resulting increase of the oil-price, which had risen by 300 percent overnight, led to a hysterical response. „Take your foot off the gas“ was the motto and there were not only „car-free Sundays“ but also a general speed limit of 100 km/h on motorways and country roads for six months. The price of fuel rose to a record high of 87.9 cents per liter. A significant reduction in mobility was predicted.



Mercedes-Benz 280 SE 3,5 Cabriolet

Doch die Automobilindustrie erholte sich relativ schnell wieder nach dem ganzen Spuk. Der Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG, Professor Joachim Zahn, erhöhte trotz großer Nachfrage die Produktion nur sehr behutsam. Mercedes-Benz Kunden mussten nun bis zu zwei Jahre und mehr auf ihr neues Automobil warten. Bei der Volkswagen AG war die Situation etwas prekärer. Der Käfer, inzwischen rund 15 Millionen mal gebaut, sowie seine artverwandten Ableger, allesamt mit luftgekühlten Boxermotoren, waren in den Verkaufszahlen abgestürzt und neue Modelle mussten her. Dank der Technologie von Audi wurde quasi über Nacht der neue Golf entwickelt. Aus dem Audi 50 wurde der Polo und aus dem Audi 80 der Passat gezaubert und fertig war das neue Volkswagen-Modellprogramm, das den Konzern wieder auf die Erfolgsspur brachte. Der sogenannte „deutsche Mustang“, war der Ford Capri und in Rüsselsheim wurde der Opel Manta, ein weiterer Traumwagen des kleinen Mannes, gebaut. BMW galt als ausgesprochen sportlich orientiert und brachte 1972 mit dem 2002 Turbo den weltweit ersten Serien-PKW mit Turbolader auf die Straße. Bei Porsche erschien zu dieser Zeit der VW Porsche 914.



ABS-Tests der Daimler AG ABS testing by Daimler AG. (Bild/Picture: Mercedes-Benz Classics)

Spannend war in jener Zeit die technische Automobil-Entwicklung. Ab Mitte der siebziger Jahre befasste man sich intensiv mit dem Antilockier-System (ABS), welches dann von Bosch im Jahre 1978 produktionsreif entwickelt wurde. In 1979 kam es in der Mercedes-Benz S-Klasse W126 erstmalig zum Einsatz. Zwei Jahre später war die Mercedes-Benz S-Klasse das erste Auto mit der neuen Airbag-Technologie. Ja, telefonieren im Auto war nun auch schon möglich. Allerdings wog das Autotelefon ca. 20 kg, beanspruchte etwa ein Viertel des Kofferraums einer Mittelklasse-Limousine und war gegen einen Aufpreis von rund 20.000.- D-Mark als Sonderausstattung bestellbar.

The automotive industry recovered relatively quickly after all the spook. Despite the great demand, the Chairman of the Board of Management of Daimler-Benz AG, Professor Joachim Zahn, increased production very cautiously. Mercedes-Benz customers now had to wait up to two years or more for their new car. The situation at Volkswagen AG was slightly more precarious. The Beetle, which had then been built around 15 million times, and its related offshoots, all with air-cooled boxer engines, had fallen in sales and new models were needed. Thanks to Audi technology, the new Golf was developed almost overnight. The Audi 50 was the base for the Polo, the Audi 80 was the base for the „Passat“. Here it was – the new Volkswagen-Series-Program which led the company back on the road of success.



Auto Telefon im Kofferraum Car phone in the trunk. (Bild/Picture: Siemens)

The so-called „German Mustang“ was the Ford Capri. The Opel Manta was built in Rüsselsheim. BMW was considered to be extremely sporty and launched the 2002 Turbo, the world's first production passenger car with a turbocharger in 1972. At that time, the VW Porsche 914 appeared at Porsche. A few years later, in 1977, the Porsche 928 was presented, which was intended to be the successor to the 911. The technical automobile development was exciting at that time. From the mid-seventies, intensive work was done on the anti-lock braking system (ABS) which was then developed by Bosch in 1978. In 1979 it was used for the first time in the Mercedes-Benz S-Class W126. Two years later, the Mercedes-Benz S-Class was the first car to feature the new airbag technology. Back then it was also possible to make phone calls in the car! However, the car phone weighed around 20 kg, took up around a quarter of the trunk space of a mid-size sedan and could be ordered as an optional extra for around 20,000 Deutschmarks.



Emerson Fittipaldi Italian Grand Prix



Olympischen Spiele in München Olympics in Munich



Gerd Müller (Mitte) wird von Franz Beckenbauer gefeiert Gerd Müller (middle) is celebrated by Franz Beckenbauer



Steve Jobs und Apple Präsident John Sculley Steve Jobs and Apple president John Sculley

1972: Das große Thema beim Genfer Automobil-Salon dokumentiert die Balkenüberschrift in der, von der Motor-Presse herausgegebenen, Motor Revue „**Die Japaner kommen.**“. Wenige Seiten später „Japan tonangebend bei den Motorrädern“. **Die Japaner begannen, anfangs noch belächelt, im „härtesten Automobilmarkt der Welt“ und parallel dazu auch im deutschen Motorradmarkt Fuß zu fassen.**

Es war das herausragende Sportereignis im Jahre 1972, die „**Olympischen Sommerspiele**“ in München, welche mit der, am Ende tödlichen, Geiselnahme ein tragisches Ende genommen hatten. **Deutschland gewann in Brüssel mit dem Sieg gegen die Sowjetunion die Fußball-Europameisterschaft** – ein Erfolg der zwei Jahre später mit dem **Gewinn der Fußball-Weltmeisterschaft im Endspiel** gegen Holland in München noch mit großer, nationaler Freude gekrönt werden konnte.

Die Formel I Weltmeisterschaft gewann 1972 Emerson Fittipaldi auf Lotus-Ford vor Jackie Stewart auf Tyrrell. Porsche gewinnt in diesem und auch im Jahr darauf die Marken-Weltmeisterschaft für GT-Fahrzeuge. Sieger beim 24 Stunden Rennen von Le Mans war Henri Pescarolo auf Matra-Simca nach dem ersten und zweiten Gesamtsieg von Porsche 1970 und 1971.

1975: **Wahrhaftig bahnbrechend war die Geburtsstunde der Computer-Technologie**, als in den USA der erste Personal Computer mit dem Namen „**Altair**“, allerdings zunächst nur als Bausatz, angeboten wurde. Fortan ging es rasant weiter und die digitale Welt wurde revolutioniert. Es entwickelte sich eine rasch wachsende PC-Industrie. Bereits im Jahre 1977 kamen Personal Computer von Commodore, von Radio-Shack oder der **legendäre Apple II** auf den Markt, die nicht nur für Technikfreaks interessant, sondern auch ein breites Publikum gedacht waren. **Ausgestattet mit Monitor, Tastatur und Software setzte man einen ersten „Personal-Computer-Standard“**. 1981 präsentierte IBM seinen ersten „PC“. Das auf dem IBM-PC und Microsofts Betriebssystem DOS basierende System setzte sich als Standard in der stetig wachsenden Industrie durch.

*1972: The big topic at the Geneva Motor Show is documented by the headline in the Motor Revue published by Motor-Presse “**The Japanese are coming.**” And a few pages later “Japan sets the tone for motorcycles”. **The Japanese, initially smiled at, began to gain a foothold in the „toughest automobile market in the world“ and then slowly also in the German motorcycle market.***

*Back in 1972 the „**Summer Olympics**“ in Munich, which came with the fatal hostage-taking to a tragic end, were considered THE sport event. **Germany won the European Football Championship in Brussels by defeating the Soviet Union.** It was a celebrated success that was crowned with great national joy by **winning the World Cup** when Germany defeated the Netherlands in Munich two years later. Back then it was the second world championship won by the German national team.*

*In 1972 the **Formula I World Championship** was won by **Emerson Fittipaldi in a Lotus-Ford** ahead of Jackie Stewart in a Tyrrell. This year and the following year, Porsche won the makes world championship for GT vehicles. The winner of the 24 Hours race Le Mans was Henri Pescarolo in a Matra-Simca after Porsche first and second overall victory in 1970 and 1971.*

*1975: **The birth of computer technology was truly groundbreaking**, when the first personal computer called „**Altair**“ was offered in the USA, although it was initially only available as a kit. From then on it went on rapidly and the digital world was revolutionized since then. A rapidly growing PC industry developed. As early as 1977, personal computers from Commodore, Radio-Shack and the **legendary Apple II** came onto the market, which were not only interesting for technology freaks, but were intended to speak to a wide audience also. **Equipped with a monitor, keyboard and software, the first “PC standard” was set.** In 1981 IBM presented its first Personal computer. The system, based on the IBM Personal computer and Microsoft’s DOS operating system, established itself as the standard in the steadily growing industry of personal computer desktops.*

Der Beginn
unserer passionierten Pionierarbeit.

The start
of our passionate pioneering work.

Die automobiler Leidenschaft begann bei Arthur Bechtel bereits in jungen Jahren, lange bevor er sein Unternehmen mit dem Handel für klassische Automobile gegründet hatte. **Wie so oft im Leben kann der richtige Kontakt zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort die entscheidende Weichenstellung im Leben eines Menschen bedeuten.** In den frühen sechziger Jahren lernt Arthur Bechtel einen von der US-Army nach Deutschland versetzten Piloten kennen, der ihn zu Airforce Simulations-Trainingseinheiten mitnimmt. Welcher junge Mann in Deutschland hatte in dieser Zeit schon solch eine Möglichkeit. Es entsteht eine langwährende Freundschaft - die Begeisterung zum Fliegen wird geweckt und Arthur macht schließlich seine ersten Flugscheine.



Arthur's Leidenschaft Arthur's passion

Jahre später besucht er seinen Freund in den USA und erschließt das Land per Sportflugzeug. **Es ist die Zeit, in der eine Gallone (3,8 Liter) Benzin 1.40 US-Dollar kostet und damit auch das Fliegen über große Entfernungen in den USA mit überschaubarem Budget ermöglicht.** Dabei lernt er Land und Leute kennen und schließt Freundschaften, aus denen ein weitläufiges Netzwerk entsteht, welches ihm auch in Zukunft bei dem Handel mit Oldtimer zu Gute kommen wird. Hier wird auch seine Begeisterung für amerikanische und englische Oldtimer geweckt und er beschließt solche Liebhaberstücke nach Deutschland zu holen und zu verkaufen.

Arthur Bechtel's passion for automobiles had been developed at a young age, long before he founded his company. As so often in life, the right contact at the right time in the right place can set the course for a person's life. In the early sixties, Arthur Bechtel met a pilot who had been stationed in Germany by the US Army. The pilot became his friend and he took Arthur to Airforce simulation training sessions. Which young man in Germany had such an opportunity at that time? A long-lasting friendship develops - the enthusiasm for flying is awakened and Arthur finally gets his first pilot's license.



Arthur auf Reisen in den USA Arthur's travels in the US

Years later he visited his friend in the USA and explored the country in a sports plane. It is the time when a gallon (3.8 liters) of gas cost \$1.40, which also made it possible to fly long distances in the US on a manageable budget. In doing so, he got to know the country and its people, made friends and developed a broad network, which would also benefit him in the future while trading with classic cars. This was also the time when his enthusiasm for classic cars was awakened. He decided to bring such collector's items to Germany and make them available for the German market.



Die Geschäftsstelle in Stuttgart *The showroom in Stuttgart*

Arthur trifft nun aus seiner Berufung heraus den Beschluss, ein Unternehmen für den Handel mit klassischen Fahrzeugen zu gründen, pachtet im Juli 1972 geeignete, wenn auch anfangs noch bescheidene Räume, und beginnt als noch junger Wegbereiter in einem Metier, das sich Jahre und Jahrzehnte später zu einem Milliardenmarkt entwickeln sollte.



Ausstellungsraum in Stuttgart Showroom in Stuttgart

Es gab in seinem Umfeld, wie so oft, auch die nüchtern sachlichen Bedenkenträger gegenüber einem damals noch nicht existenten Oldtimer-Markt. Doch es war die Überzeugung, das Durchhaltevermögen und die Leidenschaft eines ehrgeizigen jungen Mannes, die letztlich zum langfristigen Erfolg geführt haben.

Der Oldtimer-Markt war noch überschaubar – Die Preise bestimmter Traditions-Marken und -Typen begannen auf noch recht bescheidener Gebrauchtwagenbasis langsam zu steigen. Es bildeten sich Marken-Clubs, Interessen-Vertretungen wurden gegründet und es gab die ersten Veranstaltungen und Oldtimer-Teile-Märkte. Interessant ist auch ein Blick in die Rubrik „Gebrauchtwagen“ der Zeitschrift Auto Motor und Sport aus dem Jahr 1972. Dort wird ein Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1961) für 15.500,- DM, ein Mercedes-Benz 220 SE Coupé (1963) für 8.500,- DM und ein „Liebhaber Coupé“ Mercedes-Benz 220 S (1959) für 4.700,- DM angeboten. Nach den ersten Jahren der Wertsteigerungen bei historischen Fahrzeugen hörte man dann immer wieder die auch heute noch zutreffende Erkenntnis „damals hätte man kaufen sollen“ – oder in Abwandlung „ich hätte ihn damals nicht verkaufen dürfen“.

Arthur felt called to establish a company based on his passion for classic cars so this is what he did in July of the year 1972. He begins as a young pioneer in a profession that years and decades later has grown into a billion-dollar market. As it is often the case, there were also sober, factual skeptics about a classic car market – which did not yet exist at the time – in his environment. But it was the conviction, perseverance and passion of an ambitious young man that ultimately led to long-term success until today.

The classic car market was still petite - the prices of certain traditional brands and types slowly began to rise on the still quite modest used car basis. Brand clubs were formed, interest groups were founded and there were the first events and vintage car parts markets. It is also interesting to take a look at the "used Cars" section of the „Auto Motor und Sport“ magazine from 1972. A Mercedes-Benz 300 SL Roadster built in 1961 costs DM 15,500, and a Mercedes-Benz 220 SE Coupé built in 1963 cost DM 8,500 DM. A greatly admired Mercedes-Benz 220 S built in 1959 cost 4,700 DM. After the first few years of increases in the value of historical vehicles, the statement that is still true today was often head "you should have bought it back then" or "I shouldn't have sold it".



Fahrzeugpräsentation vor dem Ausstellungsraum Vehicle presentation in front of the showroom



Pebble Beach California



Mille Miglia Brescia



Musée National de l'Automobile - Collection Schlumpf



Retro Classics Stuttgart

Das Phänomen „Oldtimer“ gewann zusehends an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung. Im Jahr 1977 fand, 22 Jahre nach dem letzten Straßen-Rennen von Brescia nach Rom und zurück, die erste historische „Mille Miglia“ statt. Eine Veranstaltung die sich seitdem zur Showbühne internationaler Prominenz entwickelt hat. Es folgten weitere große Highlights der Szene in Pebble Beach in Kalifornien und der wieder zum Leben erweckte Concorso d'Eleganza Villa d'Este am Comer See, eine der ehemals mondänsten automobilen Concours Veranstaltungen der Vorkriegszeit.

Auch die Automobilhersteller hatten inzwischen den Markt für klassische Automobile in Bezug auf dessen Bedeutung für ihr firmenspezifisches Marketing und darüber hinaus auch dessen kommerzielles Potential entdeckt. Alljährlich präsentieren sich inzwischen die großen Traditionshersteller mit mittlerweile großem Aufwand auf der seit 1988 alljährlich stattfindenden Techno Classica in Essen, eine der, neben der **Retro Classics in Stuttgart**, zumindest in Europa wichtigsten Fachmessen dieser Art. Die einschlägigen Oldtimer-Veranstaltungen nahmen nun von Jahr zu Jahr zu. Waren es im Jahr 2000 in Deutschland noch 600 Veranstaltungen, so sind es heute annähernd 2000.

Dass die Leidenschaft für klassische Automobile jedoch auch damals schon zur Manie werden konnte zeigt das Beispiel der Gebrüder Schlumpf aus Mülhausen. In den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts begannen die Brüder als Inhaber einer Textilfabrik historische Fahrzeuge vor allem der Marke Bugatti zu sammeln. Die Sammelleidenschaft ging so weit, dass die Gebrüder Schlumpf und deren Scouts immer dann zur Stelle waren, wenn irgendwo auf der Welt ein Bugatti verkauft wurde. Am Ende war es die weltweit größte Bugatti-Sammlung und neben vielen anderen automobilen Raritäten eine Sammlung von insgesamt 500 Fahrzeugen. Durch ihre ungezügelte Leidenschaft haben die Gebrüder Schlumpf Mitte der siebziger Jahre nicht nur ihre Textilfabrik in den Ruin getrieben, sondern auch ihr gesamtes Vermögen verloren. Die Sammlung konnte jedoch zum Glück gerettet werden. Das „**Musée National de l'Automobile**“ in Mülhausen gehört inzwischen seit Jahrzehnten dem französischen Staat und ist eines der bedeutendsten Automobil-Museen der Welt.

The phenomenon of „classic cars“ became increasingly important in economic and social terms. In 1977 the first historic „Mille Miglia“ took place, 22 years after the last road race from Brescia to Rome and back took place. An event that has developed into a show stage for international celebrities since then. Other big highlights of the scene followed in Pebble Beach, California and the revived Concorso d'Eleganza Villa d'Este on Lake Como, one of the formerly most glamorous automotive concours events of the pre-war period.

*The automobile manufacturers had also discovered the market for classic automobiles in terms of its importance for their company-specific marketing and also its commercial potential. Every year, the large traditional manufacturers presented themselves with great effort at the Techno Classica in Essen, which has been taking place every year since 1988, and at one of the most important trade fairs of this kind, at least in Europe, the **Retro Classics in Stuttgart**. The relevant classic car events have now increased from year to year. While there were 600 events in Germany in 2000, today there are almost 2000 classic car events for enthusiast from all over the world.*

*The example of the Schlumpf brothers from Mulhouse shows that the passion for classic automobiles could have become an obsession for many enthusiasts back then. In the 1950s, the brothers, as the owners of a textile factory, began to collect historic vehicles, primarily models of the Bugatti brand. The passion for collecting went so far that the Schlumpf brothers and their scouts were always present when a Bugatti was sold somewhere in the world. In the end, it was the world's largest Bugatti collection. In addition to many other automotive rarities, they counted a collection of 500 vehicles. Through their almost uncontrolled passion, the Schlumpf brothers not only ruined their textile factory in the mid-1970s, they also lost their entire fortune. Fortunately, however, the historical collection could be saved. The „**Musée National de l'Automobile**“ in Mulhouse belongs to the French state for decades now and is one of the most important automobile museums in the world.*



Fahrzeugbeschaffung in den USA *Vehicle hunting in the USA*

Arthur Bechtel Classic Motors als feste Größe im Oldtimermarkt – Viele Jahre lang waren die Ausstellungsräume von Arthur Bechtel Classic Motors in Stuttgart eine Institution. Immer wieder schaute man bei Arthur Bechtel gerne vorbei, um zu sehen, welche neuen Schmuckstücke bei ihm präsentiert und zu erwerben waren. War das Objekt der Begierde dabei, erschienen vor dem geistigen Auge des Betrachters Kontostand und gegebenenfalls vorhandene Rücklagen um die Finanzierung des Wunsch-Klassikers schon mal zu checken. Es entstanden Kundenbindungen, aus denen langjährige Freundschaften hervorgingen. Dabei gab es Fahrzeuge, die Arthur verkaufte, zurückkaufte und erneut verkaufte. Ein Kreislauf, der eindrucksvoll das in ihn gesetzte Vertrauen unter Beweis stellte.

Arthur selbst übernahm seit Beginn die Beschaffung und den Import seiner Automobilen Klassiker. Er wusste genau, welchen Standard er verkauft und dieser war von hoher Qualität geprägt. So fliegt er in regelmäßigen Abständen in ferne Länder, um die Fahrzeuge zu begutachten und bewerten, Probefahrten durchzuführen und letztlich zu erwerben. Blindkäufe waren bereits damals keine Option für ihn. In seinem Geschäftssitz angekommen, restauriert Arthur die Schmuckstücke in seiner Werkstatt und richtet sie für seinen Oldtimer-Handel her.

Durch seine bereits in jungen Jahren geschlossenen Kontakte und weiterhin erfolgten Reisen, wurde das Geschäft mit klassischen Automobilen internationaler, sein Netzwerk ausgebaut und um neue Liebhaber*innen erweitert. Der Name „Bechtel“ entwickelte sich zu einer festen Größe im Markt, was Arthur jedoch nicht davon abhält, weiterhin mit allen Kund*innen einen freundschaftlichen und persönlichen Kontakt zu pflegen.

Arthur Bechtel Classic Motors as a known brand in the classic car market - For many years, the Arthur Bechtel Classic Motors showroom in Stuttgart was an institution. People were always happy to stop by Arthur Bechtel to see what new pieces of jewelry he had on display and which of them were available for purchase. If the object of desire was there, the financing was checked immediately in order to decide whether the desired classic car could be afforded. Customer relationships developed, which resulted in long-term friendships. There were several vehicles that Arthur sold, bought back and sold again. A cycle was created which impressively demonstrated the trust that was placed in Arthur's work and words.

Arthur himself handled the procurement and import of his classic automobiles from the very start. He knew exactly what standard he was selling and it was of high quality. He flew to distant countries at regular intervals to inspect and evaluate the vehicles, carry out test drives and ultimately purchase them. Even then, blind buying was not an option for him. Back at the showroom, Arthur restored the pieces of jewelry in his workshop himself and prepared them for the classic car market and its steady growing group of international enthusiasts.

Through the contacts he made at a young age and due to his continued travels, the business with classic automobiles became international. Arthur's network expanded widely and new groups of enthusiasts joined the „community“. The name „Bechtel“ is firmly established in the market, but this did not prevent Arthur from staying in ongoing and friendly contact with all his customers.



Mercedes-Benz 220 SE Ponton Cabriolet

Ende der 1990er Jahre kam in Berlin ein Immobilien-Kaufmann auf die Idee, ein historisches und unter Denkmalschutz stehenden Straßenbahn-Depot in ein Oldtimer-Zentrum zu verwandeln, das unter dem Namen „Meilenwerk“ im Jahr 2003 eröffnet wurde. Drei Jahre später wurde dann in Düsseldorf, in einem historischen Ringlokschuppen der Bahn, ein weiteres Meilenwerk realisiert. Das dritte Meilenwerk „Region Stuttgart“ ließ dann nicht lange auf sich warten - es wurde 2009 in den historischen Flugzeughallen auf dem Alten Flugfeld in Böblingen in Deutschland eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt war es das größte Oldtimerzentrum Deutschlands. Einige Jahre später wurde es in „MOTORWORLD“ umbenannt.



Headquarter Böblingen

Nach reiflicher Überlegung entschloss sich Arthur Bechtel nun seinen langjährigen Betrieb von Stuttgart in den ehemaligen Hangar des ersten Landesflughafens von Württemberg auf dem alten Flugfeld in Böblingen zu verlegen. Es war die richtige Entscheidung. Das Ambiente in der denkmalgeschützten Halle war die passende Umgebung für die Präsentation einer großen Palette historischer sowie exklusiver Fahrzeuge und ermöglichte dem Unternehmen einen kontinuierliches Wachstum. Das Unternehmen Arthur Bechtel Classic Motors hatte sich mittlerweile im Laufe von dreieinhalb Jahrzehnten, dank seines internationalen Netzwerkes, der persönlichen Ausstrahlung, der Leidenschaft, Zuverlässigkeit und Seriosität kontinuierlich weiterentwickelt und den Namen „Bechtel“ im Markt für klassische Automobile zu einer Marke mit hohem Vertrauen gemacht.

At the end of the 1990s, a real estate agent in Berlin came up with the idea of turning a historic tram depot into a vintage car center. It was opened in 2003 under the name of „Meilenwerk“. Three years later another „Meilenwerk“ was opened in Düsseldorf. The third „Meilenwerk“ „Region Stuttgart“ was opened in 2009 in the historic aircraft hangar on the old airfield in Böblingen. It was the largest vintage car center in Germany at that time. A few years later it was renamed „Motorworld“. After careful consideration, Arthur Bechtel decided to relocate his long-standing business from Stuttgart to the former hangar of the first state airport in Württemberg on the old airfield in Böblingen. It was the right decision. The ambience was the right environment for the presentation of a large range of historic and exclusive vehicles and allowed the company steady growth. Arthur Bechtel Classic Motors had meanwhile turned into a brand with great trust and appreciation from a wide network of customers and friends.



Headquarter Böblingen



Arthur and Tim Bechtel in Qatar

Sohn Tim findet über die Jahre den Weg in das Unternehmen. Seine Kindheit fand zwischen Werkstatt und Kinderzimmer, zwischen Oldtimern und ihren Besitzer*innen aus verschiedensten Ländern statt. Die Begeisterung seines Vaters für klassische Automobile war allgegenwärtig und die Grenze zwischen Beruf und Arbeit so fließend, dass es nur eine Frage der Zeit war, wann Tim in das Geschäft einstieg. So begleitete er seinen Vater auf seinen Dienstreisen, um Kund*innen, Freund*innen und Kooperationspartner*innen sowie deren diverse Kulturen kennen zu lernen. Schnell entwickelte er ein Gespür für die Branche und fasste mit seinen jungen 18 Jahren den Entschluss, zu gegebener Zeit das Unternehmen in zweiter Generation weiter zu führen. Zunächst übernimmt er die Leitung des Werkstattbetriebes, die gläserne Fachwerkstatt.



Tim & Arthur Bechtel in London

Arthur Bechtel, Christof Sage & Tim Bechtel Pebble Beach



Tim & Arthur Bechtel in South Korea

In „doppelter Führung“ setzte das Unternehmen seine erfolgreiche Entwicklung in Richtung internationaler Märkte fort. Arthur Bechtel Classic Motors ist seither zunehmend mit seinem vielseitigen Portfolio auf großen Messe- und Event-Veranstaltungen im In- und Ausland vertreten.

Over the years Arthur's Son Tim found his way into the company. His childhood took place between workshops and his children's room, in the near of classic cars and their owners from all over the world. His father's enthusiasm for classic automobiles was omnipresent and the line between career and work was so thin that it was only a matter of time when Tim would enter the business. He accompanied his father on his business trips to get to know customers, friends and cooperation partners as well as their diverse cultures. He quickly developed a sense for the industry and made the decision to continue managing the company in the second generation at the young age of 18. As a first responsibility he took over the management of the workshop operation.



Tim Bechtel & Arnold Schwarzenegger Pebble Beach

In „double leadership“ the company continues its successful development in the approach of international markets. Since then, Arthur Bechtel Classic Motors has been attending major trade fairs and events in Germany and abroad with its broad vehicle portfolio.



1925 Mercedes-Benz 630 K Murphy Pebble Beach

Besonders hervorzuheben sind die Aktivitäten in China, wie die Teilnahme mit jeweils mehreren Fahrzeugen an einer der großen Luxuswaren-Messen in Shanghai sowie die Teilnahme am ersten chinesischen Concours d'Elegance der Geschichte für klassische Automobile, ebenfalls in Shanghai. Es folgten weitere Präsentationen bei internationalen Classic-Events in Florenz, Katar und in London. Große Highlights waren die zweimalige Teilnahmen mit Mercedes-Benz Vorkriegsfahrzeugen beim weltweit wichtigsten Concours in Pebble Beach, USA und die Teilnahme bei der Mille Miglia mit einem Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, der von Jochen Mass gefahren wurde.



Arthur Bechtel in Florenz Arthur Bechtel in Florence

Das 40-jährige Jubiläum von Arthur Bechtel Classic Motors im Jahr 2012 war das bislang größte Event des Unternehmens, das mit Gästen aus vier Jahrzehnten Bechtel-Historie unter der eloquenten Moderation von Horst Lichter im großen Stil gefeiert wurde. In den folgenden Jahren fanden dann alljährliche Ausfahrten mit Kunden und Freunden und eine Fülle von informellen Veranstaltungen sowohl in-house als auch auswärtig statt.

Particularly noteworthy are the activities in China, such as the attendance at one of the large luxury goods fairs in Shanghai, as well as the participation in the first Chinese Concours d'elegance in history for classic automobiles, with several vehicles also in Shanghai. Further presentations at international classic events in Florence, Qatar and London followed. Big highlights were the two participations with pre-war Mercedes-Benz vehicles at the world's most important concours in Pebble Beach, USA and the participation at the Mille Miglia with a Mercedes-Benz 300 SL Gullwing, which was driven by Jochen Mass.



Martin Utberg & Jochen Mass

The 40th anniversary of Arthur Bechtel Classic Motors was one of the company's biggest event to date, and was celebrated on a grand scale with guests from four decades of Bechtel history in 2012. Horst Lichter took over the moderation. In the following years annual trips with customers and friends and many informal events took place both in-house and internationally.

Wir wachsen
innerlich und äußerlich.

We grow
internally and externally.

Im Jahre 2010 übernahm Tim Bechtel die Geschäftsführung und somit die Aufgaben seines Vater im Unternehmen. Nahezu zeitgleich zu seiner Übernahme, stiegen die Nachfrage sowie die Ansprüche der Oldtimerliebhaber*innen konstant an. Es war ein regelrechter „Boom“ zu verzeichnen, der sich auch über die Jahre nicht verringerte. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, beschloss die Geschäftsführung, die Manufaktur sowie die hauseigene Fachwerkstatt zu erweitern.



Arthur & Tim Bechtel

In 2010, Tim Bechtel took over the management of the company thus his father's tasks in. Almost at the same time the demand of classic car enthusiasts increased constantly. There was a real „boom“ in the classic car industry that has not abated over the years. In order to satisfy this development, Tim decided to expand the classic car manufactory and the classic car workshop.



Headquarter Böblingen



Mercedes-Benz 280 SL

Der Umzug in die neuen Hallen bietet der leidenschaftlichen Arbeit nun noch mehr Raum und Möglichkeiten. Auch die Restaurierungsleistungen haben sich über die Jahre perfektioniert. **Es entwickelte sich ein Qualitätsstandard, der in allen Bereichen konsequent durchgeführt wird. So werden für den Verkauf angebotene Fahrzeuge sowie Kundenfahrzeuge ausschließlich „Frame-off“ restauriert.** Jedes Basisfahrzeug wird bis hin zur kleinsten Schraube zerlegt und überprüft. Nach einer vollumfänglichen Diagnose und Beurteilung der Einzelteile, werden alle Baugruppen auf höchstem Niveau restauriert. Im letzten Schritt wird das Fahrzeug nach originalem Mercedes-Benz Standard zusammengebaut. Der gesamte Restaurierungsprozess wird fotografisch dokumentiert, sodass jeder Schritt nachvollzogen werden kann. Mittels eines 100-Punkte-Prüfbogens wird jedes Fahrzeug gründlich auf Funktionstüchtigkeit überprüft. Die erstklassige und professionelle Lackaufbereitung lässt dann die Sterne im schönsten Glanze erstrahlen.



Eintreffen des Restaurationsobjektes *Arrival of the restoration object*

Nach erfolgreicher Restaurierung wird das Fahrzeug durch geschultes Fachpersonal ausgeliefert. Kund*innen erhalten hierbei eine umfassende Einweisung. Der Wohnort der glücklichen Oldtimer-Besitzer*innen spielt hier keine Rolle – denn Arthur Bechtel Classic Motors liefert weltweit. Bei der Auslieferung per Luft- oder Seefracht kann die Thematik der Einfuhr für internationale Kund*innen eine Hürde sein. Dank der jahrelangen Erfahrung und des weltweit funktionierenden Netzwerkes bietet das Unternehmen auch hier eine qualifizierte Unterstützung.

*The new halls now offered even more space and opportunities for the work of the passionate team. The restoration services have also been perfected over the years. A **quality standard was developed, which has consistently been implemented in all areas. From then on vehicles offered for sale and customer vehicles sent in for restoration have been restored „frame-off“ only.** This means each vehicle is getting completely disassembled and checked. After a comprehensive diagnosis and assessment all parts are getting overworked and restored at the highest level. In the last step, the vehicle is getting reassembled according to the original Mercedes-Benz standard. The entire restoration process is documented photographically so each step can be traced.*



Maßgeschneiderte Car cover für den optimalen Lackschutz *Tailor-made car cover for optimal paint protection*

Prior to delivery every vehicle is thoroughly checked for functionality using a 100-point test sheet. The first-class and professional paint detailing lets the stars shine in the most beautiful splendor. The delivery is being performed by our classic cars specialists. Customers receive comprehensive instructions before starting their first ride. The place of residence of the classic car owner does not matter here – Arthur Bechtel Classic Motors delivers worldwide. When delivering by air or sea freight, the issue of importation can be a tough topic for international customers. Thanks to many years of experience and the worldwide network, the company also offers qualified support here.



Mercedes-Benz 190 SL

Mit dem Aufbau der hauseigenen Manufaktur, bietet man Kund*innen ein hohes Maß an Individualisierungsmöglichkeiten. So wird der Showroom im Headquarter um die interaktive Konfigurationslounge ergänzt. Kund*innen haben die Möglichkeit, ihren Traumklassiker aus originalen Mercedes-Benz Farbmustern zusammenzustellen. Neben der Präsentation vor Ort, entwickelt sich der Restaurationsbetrieb ebenfalls im Digitalen stetig weiter. Social Media Kanäle sowie die Website werden aktiv und in Echtzeit mit Blicken hinter die Kulissen gefüllt. Bilder und Videos laden Zuschauer*innen in die Welt der Restaurationskunst ein und vermitteln die alltägliche Arbeit mit der automobilen Klassik. Dies wurde intensiviert und noch mehr ausgebaut, als die COVID-19-Pandemie unseren Alltag beeinflusste. Direkter Kundenkontakt, Reisen sowie Großveranstaltungen waren undenkbar. Das Unternehmen verfolgte fortan die Vision, die Onlinepräsenz lebendiger und umfangreicher denn je zu gestalten.



Mercedes-Benz 280 SL Pagode Online Konfigurator Mercedes-Benz 280 SL Pagoda Online Configurator

Kund*innen sollte das Fahrzeugangebot virtuell so präsentiert werden, dass ein persönlicher Besuch „nahezu überflüssig“ gewesen wäre. Man führte Probefahrten digital durch, nahm Kund*innen auf virtuellem Wege mit in die Manufaktur und führte Beratungsgespräche online durch. Selbst die Konfigurationslounge fand ihren Weg ins Virtuelle: Mit dem im Hause entwickelten Oldtimer-Konfigurator, können Oldtimer-Liebhaber*innen ihren Traumklassiker online zusammenstellen und sie gleich in diesem Schritt bestellen. Es ist ein neuer Weg, individualisierte Fahrzeuge zu verkaufen und es hat sich bestens bewährt. Mit großer Dankbarkeit und Wertschätzung, darf das Unternehmen im Jahre 2021 die besten Verkaufszahlen verzeichnen.

With the establishment of the in-house manufactory customer have a high degree of customization options during the ordering process. The showroom is supplemented by the interactive configuration lounge. Clients have the opportunity to design their dream classic car out of a selection of original Mercedes-Benz color samples. In addition to the on-site presentation, the restorative company is also constantly evolving digitally. Social media channels as well as the website are actively filled with glimpses behind the scenes in real time. Images and videos invite viewers into the world of restoration art and convey everyday work with classic automobiles. This was intensified and expanded even further as the COVID-19 pandemic impacted our everyday lives. Direct contact, travel and major events were unthinkable. From then on, the company pursued the vision of creating a more lively and extensive online presence than ever.



Konfigurationslounge Configuration lounge

The vehicle range was meant to be presented virtually in such a way that a personal visit would have been “almost superfluous”. Test drives were performed digitally, customers were taken to the factory virtually and consultations were held online. Even the configuration lounge found its way into the virtual world: with the in-house developed online classic car configurator, classic car lovers could design their dream classic online and order it immediately in this step. It was a new way to sell vehicles and it worked. With great gratitude and appreciation, the company can record the best sales figures in 2021.

Mercedes-Benz

Meilensteine der Automobilgeschichte *Milestones of automobile history*

Es gibt eine unendlich lange Liste von Mercedes-Benz Limousinen, Sport- und Rennwagen vom ältesten Automobilhersteller der Welt. Es ist eine Frage des persönlichen Geschmacks und vielfach auch emotionaler Erinnerungen, welche davon, entsprechend ihrer unterschiedlichen Betrachtungsweise eine besondere und herausragende Rolle einnehmen. Wir freuen uns, Sie auf folgenden Seiten in die Historie der – für uns als Unternehmen – prägnantesten Modelle eintauchen zu lassen.

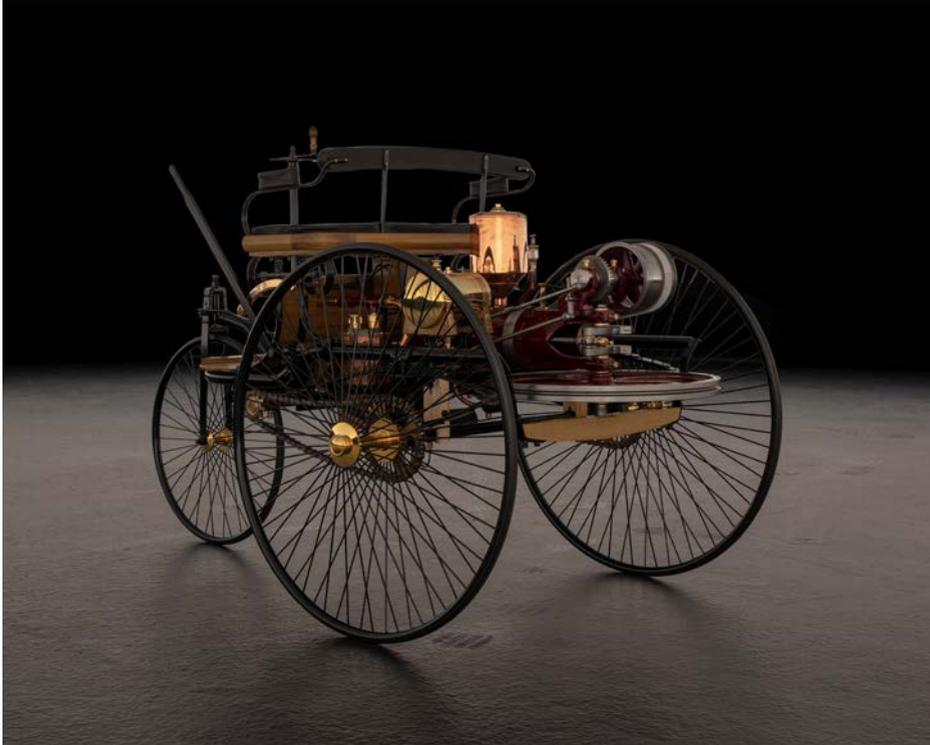


Benz Patent-Motorwagen Benz Patent-Motorcar



Mercedes-Benz 300 SL Roadster Mercedes-Benz 300 SL Roadster

There is an endless list of Mercedes-Benz limousines, sports cars and racing cars from the oldest automobile manufacturer in the world. It is a question of personal taste and often also of emotional memories, which of them play a special and prominent role. We are pleased to let you immerse yourself in the history of the – for us as a company – most striking models on the following pages.



Der Benz Patent-Motorwagen 1886 Wie alles begann

Die Erfindung des Automobils fand nahezu gleichzeitig an verschiedenen Orten in Baden-Württemberg statt: Bei Carl Benz in Mannheim und bei Gottlieb Daimler in Bad Cannstatt, das damals noch nicht zu Stuttgart gehörte. Da sich beide vor Ideendiebstahl schützen mussten, fanden die Arbeiten streng geheim in hermetisch geschlossenen Räumen statt, ohne dass die Erfinder voneinander wussten. Hatte Carl Benz vor, explizit ein Automobil mit einem schnell laufenden Verbrennungsmotor zu bauen, konzentrierten sich die Pläne von Gottlieb Daimler zusammen mit Wilhelm Maybach auf einen mobilen Verbrennungsmotor, der universell Automobile, Motorräder, Bahnen, Schiffe und Flugzeuge antreiben sollte.

Das erste Automobil war der Benz Patent-Motorwagen, ein dreirädriger Stahlradwagen, der am 3. Juli 1886 das erste Mal durch die Straßen von Mannheim fuhr und die Revolution der Mobilität eingeläutet hat.

Die Motorkutsche von Gottlieb Daimler hatte erst einige Monate später ihre Jungfernfahrt. Bis dahin mussten jedoch sowohl in Mannheim, als auch in Bad Cannstatt viele Herausforderungen, Hindernisse und Rückschläge hingenommen werden. Die ersten Fahrversuche mit dem Benz-Motorwagen im abgeschlossenen Fabrikhof endeten mehrfach an der Mauer, bevor man sich auf die Straße traute. Die erste offizielle und erfolgreiche Ausfahrt mit öffentlicher Beteiligung und Berichterstattung durch die Presse erfolgte dann im November 1886. Während Carl Benz den Motorwagen über die Ringstraße in Mannheim steuerte, lief sein Sohn neben dem Fahrzeug her, um bei Bedarf das in Apotheken erhältliche Ligroin in den Vergaser nachzufüllen, da dieser Prototyp noch keinen Tank besaß. Es war der Beginn einer niemals endenden technologischen Entwicklung, die auch heute wieder, angesichts gewaltiger Umwelt relevanter Herausforderungen, die weltweiten Automobilhersteller zur Entwicklung neuer, revolutionärer Antriebstechniken zwingt, damit auch in ferner Zukunft eine individuelle und klimaneutrale Mobilität gewährleistet bleibt.

Carl Benz und Gottlieb Daimler war es gelungen, weltweit jeweils die ersten schnell laufenden Verbrennungsmotoren mit transportablem, flüssigem Treibstoff zu bauen, die durch ihr geringes Gewicht von 69 kg (Benz) und 40 kg (Daimler) geeignet waren, in Fahrzeuge eingebaut zu werden. Ein stationärer Gasmotor mit 1 PS von Deutz wog zu jener Zeit 660 kg! Der Einzylinder Viertakt-Motor des Benz Patent-Motorwagens hatte 954 ccm, einen Oberflächenvergaser, eine elektrische Hochspannungszündung und leistete bei 250 bis 300 U/min 0,75 PS. So erreicht der Wagen mit nur einer Fahrstufe eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km/h.

The Benz Patent-Motorcar 1886 How it all started

The invention of the automobile took place almost simultaneously in different places in Baden-Württemberg: at Carl Benz' workshop in Mannheim and at Gottlieb Daimler's workshop in Bad Cannstatt. Since both had to protect themselves against theft of ideas, the work took place in top secret rooms without the inventors knowing about each other. When Carl Benz intended to explicitly build an automobile with a fast-running internal combustion engine, Gottlieb Daimler's plans, together with Wilhelm Maybach, were to focus on a mobile internal combustion engine that would universally power automobiles, motorcycles, trains, ships and airplanes.

The first automobile was the Benz Patent Motorwagen, a three-wheeled steel-wheeled vehicle that drove through the streets of Mannheim for the first time on July 3, 1886 and ushered in the mobility revolution.

Gottlieb Daimler's motorized carriage did not make its maiden voyage until a few months later. Many challenges, obstacles and setbacks had to be accepted both in Mannheim and in Bad Cannstatt. The first driving tests with the Benz motor car in the closed factory yard ended several times at the wall before anyone dared to go out on the street. The first official and successful trip with public participation and reporting by the press then took place in November 1886. While Carl Benz drove the motor vehicle on the ring road in Mannheim, his son ran alongside the vehicle to fill the ligroin (it back available available in pharmacies back then) into the carburetor, since this prototype did not have a tank yet. It was the beginning of a never-ending technological development, which, in view of the enormous environmental challenges, is forcing global car manufacturers to develop new, revolutionary drive technologies so that individual and climate-neutral mobility is guaranteed in the distant future.

Carl Benz and Gottlieb Daimler had succeeded in building the world's first high-speed internal combustion engines with transportable, liquid fuel, which were suitable for installation in vehicles thanks to their low weight of 69 kg (Benz) and 40 kg (Daimler). A stationary gas engine with 1 hp from Deutz weighed 660 kg at that time! The one-cylinder, four-stroke engine of the Benz Patent Motorwagen had 954 ccm, a surface carburetor, an electrical high-voltage ignition and delivered 0.75 hp at 250 to 300 rpm. The car reaches a top speed of 16 km/h with just one gear.



Mercedes-Benz 540 K 1934 – 1939

Sportliches Repräsentationsfahrzeug der Spitzenklasse

Die Mercedes-Benz Baureihe W 29 mit dem 1934 vorgestellten Typ 500 K und dem 1936 nachfolgenden 540 K war die Weiterentwicklung der legendären und unter Ferdinand Porsche entwickelten Mercedes-Benz Typen SS und SSK und galt in den späten dreißiger Jahren als das absolute Nonplusultra bei sportlichen Repräsentationsfahrzeugen für ein weltweit handverlesenes Publikum. Die im Laufe von 5 Jahren bis zum Beginn des 2. Weltkriegs in verschiedenen Karosserieaufbauten und als Chassis ohne Aufbauten in Manufakturbauweise hergestellte Baureihe 500 K / 540 K - kam in ihren verschiedenen Karosserie-Varianten auf eine exklusive Gesamtstückzahl von lediglich 750 Fahrzeugen.

Mit der Einführung des 500 K hatte das Kürzel „K“ für Kompressor den offiziellen Einzug in die Mercedes-Benz Typenbezeichnungen gefunden und stand für das „State of the Art“ bei Hochleistungsmotoren. Der für die Baureihe neu entwickelte Motor war ein Reihen-Achtzylinder mit 4.982 ccm / 5.401 ccm, jeweils mit zuschaltbarem Kompressor. Die Motorleistung lag bei 100 / 115 PS und 160 bzw. 180 PS mit zugeschaltetem Kompressor. Der 500 / 540 K wurde mit verschiedenen Chassis Abmessungen gebaut. Auf dem Normal-Chassis wurden die viertürigen Limousinen, die zweitürigen Tourenwagen und die Cabriolets B und C sowie mit zurück versetzter Antriebseinheit das Cabriolet A, das Coupé, der Spezial-Roadster und der Autobahnkurier angeboten. Auf dem kurzen Fahrgestell mit einer Länge von 2.980 mm gab es den Sport-Roadster und das Sport-Coupé.

Die Mercedes-Benz 500 K / 540 K Baureihe war eine äußerst gelungene Melange aus Sportwagen und Luxusautomobil und verkörperte auf perfekte Art und Weise die Synthese aus hochleistungs-orientierter Technik mit einer Auslegung auf Alltagstauglichkeit, Langlebigkeit und Fahrkomfort. „Robust und haltbar für Jahre gebaut“ so die Aussage in einem damaligen Verkaufsprospekt des schwäbischen Unternehmens.

Zweifellos gehören die legendären Cabriolet-Versionen zu den attraktivsten Automobilen der späten dreißiger Jahre schlechthin. Sie stehen damit in einer Reihe mit den Design-Schöpfungen der großen automobilen Couturiers jener Zeit wie zum Beispiel Erdmann & Rossi in Deutschland, Van den Plas in Belgien oder auch Freestone & Webb in England.

Mercedes-Benz 540 K 1934 – 1939

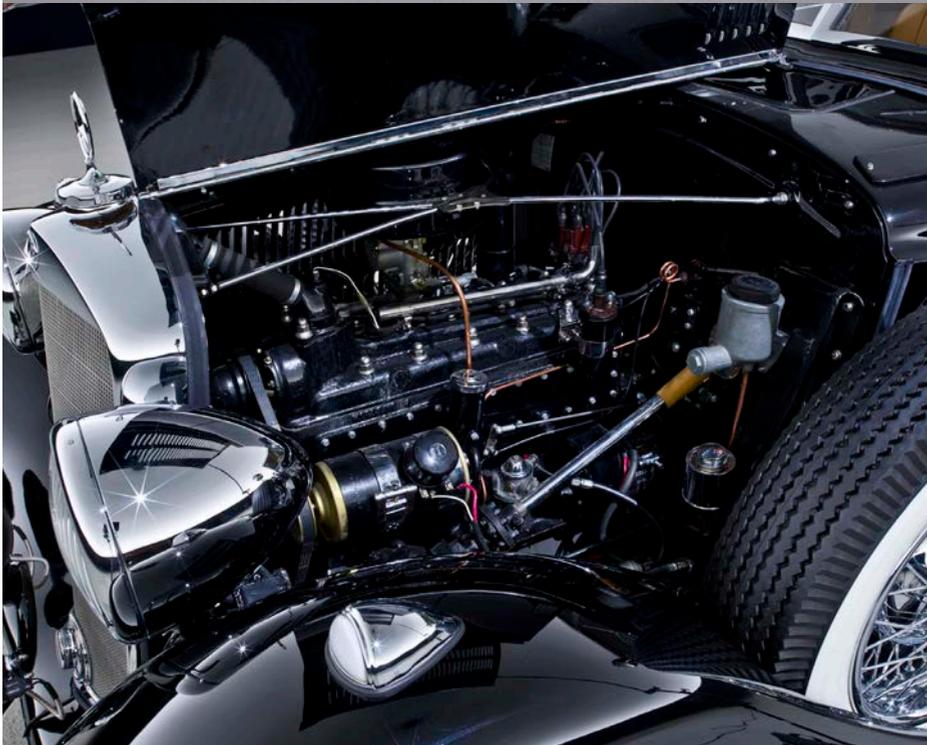
Sporty representative car of the top class

In the 1930's the Mercedes-Benz W 29 series, with the 500 K presented in 1934 and the 540 K that followed in 1936, was the further development of the legendary Mercedes-Benz SS and SSK types developed under Ferdinand Porsche and was considered the absolute ultimate in sporty representative vehicles for a handpicked audience worldwide. The 500 K / 540 K series, which was manufactured in the course of 5 years up to the start of World War II with various body structures and as a chassis without bodies, reached an exclusive total of only 750 vehicles in its various body variants.

With the introduction of the 500 K, the abbreviation „K“ for compressor officially found its way into the Mercedes-Benz type designations and stood for the „state of the art“ in high-performance engines. The engine newly developed for the series was an in-line eight-cylinder with 4,982 ccm / 5,401 ccm, each with an on-demand compressor. The engine output was 100/115 hp and 160 or 180 hp with the compressor switched on. The 500 / 540 K was built with different chassis dimensions. The four-door sedans, the two-door touring cars and the Cabriolets B and C as well as the Cabriolet A with the drive unit set back, the Coupé, the special roadster and the Autobahnkurier were offered on the normal chassis. On the short chassis with a length of 2,980 mm there was the sports roadster and the sports coupe.

The Mercedes-Benz 500 K / 540 K series was an extremely successful blend of sports car and luxury automobile and perfectly embodied the synthesis of high-performance-oriented technology with a focus on suitability for everyday use, durability and driving comfort. „Robust and built to last for years“ was the statement in a sales brochure from the Swabian company at the time.

Without a doubt, the legendary cabriolet versions are among the most attractive automobiles of the late 1930s. They are in line with the design creations of the great automotive couturiers of the time. To name a few examples Erdmann and Rossi in Germany, Van den Plas in Belgium and Freestone and Webb in England.



Mercedes-Benz 320 1937 – 1942

Sportliche Oberklasse der späten dreißiger Jahre

Der Mercedes-Benz 320, vorgestellt 1937 auf der IAMA in Berlin, war mit einer Vielfalt an Karosserieaufbauten der Nachfolger des Typs 290 und repräsentierte eindrucksvoll die Marke Mercedes-Benz gegenüber seinen unmittelbaren Wettbewerbern Horch mit den Typen 930 V und 830 BL, Opel mit dem Typ Admiral sowie Ford mit dem 3,6 Liter V8. Insbesondere im Vergleich mit den Reihen-Achtzylindern von Horch wurden die Vorzüge des Sechs-Zylinder-Motors im 320 von der damaligen Fachpresse sehr gelobt und hervorgehoben: bereits nach kurzer Warmlaufzeit weicher, runder Lauf, spontane Gasannahme sowie vergleichsweise hohe Elastizität und ein sehr gutes Durchzugsvermögen.

Die höhere Motorleistung des Sechszylinder-Motors und die bessere Laufkultur gegenüber dem Vorgänger-Typ 290 basierte auf dem erweiterten Hubraum von 3,2 l, dem nun installierten Doppel-Fallstromvergaser sowie der mit 12 Gegengewichten versehenen Kurbelwelle. Darüber hinaus verfügte der 320 jetzt über ein vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe. Das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorne und einer Zweigelenk-Pendelachse hinten, entsprach in neu abgestimmter Form dem des Vorgängers.

Den 320 gab es in zwei Radständen. Auf dem kurzen Chassis wurde das zweitürige Cabriolet A mit 2 Fenstern, das „Kombinations-Coupé (abnehmbares Dach, jedoch ohne faltverdeck)“ sowie das Fahrgestell für Fremdaufbauten angeboten. Darüber hinaus wurde für militärische Zwecke auf dem kurzen Fahrgestell ein Kübelwagen gebaut.

Deutlich gefragter war jedoch die Ausführung mit dem längeren Radstand. Auf diesem waren folgende Aufbauten lieferbar: viertürige Limousine mit 4 Fenstern, zweitüriges Cabriolet A mit 2 Fenstern, zweitüriges Cabriolet B mit 4 Fenstern, zweitüriger Roadster mit 2 Fenstern, viertüriges Cabriolet D mit 4 Fenstern, viertüriges Cabriolet F mit 6 Fenstern, viertürige Pullman-Limousine mit 6 Fenstern, viertüriger offener Tourenwagen mit 6 Fenstern, viertürige Stromlinien-Limousine, Spezialaufbau als „Kombinations-Kraftwagen“ und als Fahrgestell für Fremdaufbauten.

Zwischen 1937 und 1942 wurden insgesamt 6.861 Fahrzeuge des Typs 320 gebaut, inklusive der 1.764 Kübelwagen, welche ausschließlich für militärische Zwecke eingesetzt wurden.

Mercedes-Benz 320 1937 – 1942

Sporty upper class model of the late thirties

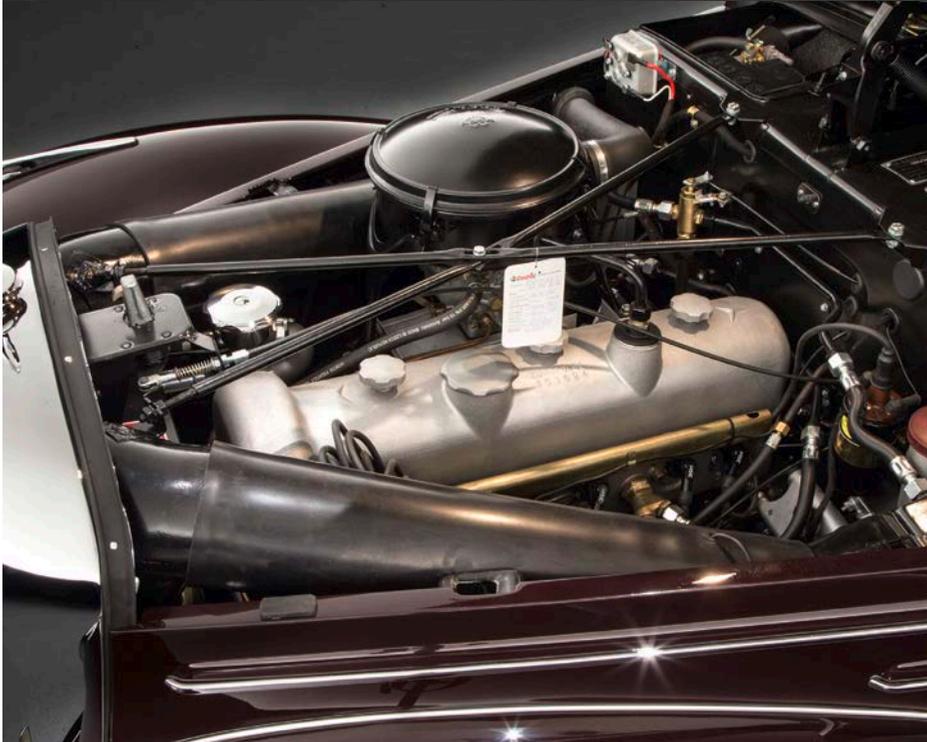
The Mercedes-Benz 320, presented in 1937 at the IAMA in Berlin, was the successor to the 290 with a variety of body structures and impressively represented the Mercedes-Benz brand compared to its direct competitors Horch with the types 930 V and 830 BL, Opel with the Type Admiral and Ford with the 3.6 liter V8. The advantages of the six-cylinder engine installed in the 320 were highly praised and emphasized by the trade press of the time, particularly in comparison with the eight-cylinder in-line engines from Horch: after a short warm-up period, smooth running, spontaneous throttle response and comparatively high elasticity and very good pulling power.

The higher engine performance of the six-cylinder engine and the better running smoothness compared to the predecessor type 290 was based on the increased displacement to 3.2 l, the double downdraft carburetor that was now installed and the crankshaft with 12 counterweights. In addition, the 320 now featured a fully synchronized four-speed gearbox. The chassis with independent wheel suspension at the front and a two-joint swing axle at the rear corresponded to that of the predecessor in a newly tuned form.

The 320 was available with two wheelbases. On the short chassis, the two-door Cabriolet A with 2 windows, the „combination coupe“ (removable roof, but without a folding top) and the chassis for third-party bodies were offered. In addition, the so-called „Kübelwagen“ was built on the short chassis for military purposes.

However, the version with the longer wheelbase was much more demanded. The following bodies were available as follows: four-door sedan with 4 windows, two-door Cabriolet A with 2 windows, two-door Cabriolet B with 4 windows, two-door Roadster with 2 windows, four-door Cabriolet D with 4 windows, four-door Cabriolet F with 6 windows, four-door Pullman Limousine with 6 windows, four-door open touring car with 6 windows, four-door streamlined limousine, special body as a „combination vehicle“ and as a chassis for third-party bodies.

A total of 6,861 Type 320 vehicles were built between 1937 and 1942, including 1,764 of the so-called Kübelwagen built for military purposes only.



Mercedes-Benz 220 Cabriolet 1951 – 1955

Luxus-Cabriolet des beginnenden Wirtschaftswunders

Als in Deutschland noch vieles in Trümmern lag beschäftigte sich bereits 1947 der Vorstand der Daimler-Benz AG, seiner alten Tradition entsprechend, mit der Planung von Luxus-, Repräsentations- und Sport-Fahrzeugen. Und so begann wenige Jahre später die Nachkriegs-Ära der Mercedes-Benz Sechszylinder-Motoren. Im April 1951 wurde auf der IAA der neue Typ 220 und im Zeichen eines neuen Selbstbewusstseins die neue Repräsentations- und Staatslimousine Mercedes-Benz 300, später genannt „Adenauer“ vorgestellt. Der 220-er entsprach bei Fahrwerk und Karosserie bis auf die jetzt in die Kotflügel integrierten Scheinwerfer dem 170 S, hatte jedoch einen völlig neu entwickelten Sechszylinder-Motor unter der Haube, der als Kurzhuber mit oberliegender Nockenwelle und einer Leistung von 80 PS, eine überaus moderne Konstruktion war.

Dass nur zwei Jahre nach der Markteinführung des 170 S der 220-er vorgestellt wurde, hatte auch damit zu tun, dass in Deutschland bereits ab 1948 der Opel Kapitän mit Sechszylinder-Motor angeboten wurde. Und dieses Marktsegment wollte man natürlich in Untertürkheim auf keinen Fall dem Wettbewerber aus Rüsselsheim überlassen, was dann durch eine allgemein sehr gute Resonanz in der Fachpresse gelang.

Der neue 220-er überzeugte mit guten Fahrleistungen und einem entsprechend guten Fahrverhalten und knüpfte damit an die traditionell hohen Komfort- und Qualitätsmerkmale der Marke an. Das neue Oberklasse-Modell zeigt noch die klassischen Design Merkmale der dreißiger Jahre und wurde als viertürige Limousine, zweisitziges Cabriolet A mit zwei Fenstern, viersitziges Cabriolet B mit vier Fenstern und in geringer Stückzahl auch als zweisitziges Coupé angeboten.

Noch immer war ein Automobil wie das Mercedes-Benz 220 Cabriolet A für den weitaus größten Teil der Bevölkerung ein unerfüllbarer Traum, ein solches Auto bedeutete aber auch ein klares Bekenntnis und ein Signal in Richtung eines wirtschaftlichen Aufschwungs der dann auch in der Folge als Wirtschaftswunder in die Geschichte eingehen sollte. Am Ende waren es nach fünfjähriger Bauzeit und einer Gesamtstückzahl von 18.467 Einheiten der Baureihe nur 1.278 Cabriolet A die in bester Manufaktur-Bauweise weitgehend von Hand gebaut wurden und das definitive Ende einer langjährigen Design-Epoche bedeuteten. Denn 1954 begann mit den Typen 180 und 220 S die neue Ära der selbsttragenden Ponton Karosserien und damit das Ende des „Fahrgestells“. Das Mercedes-Benz 220 Cabriolet ist eine der schönsten Design-Kreationen der frühen Nachkriegszeit.

Mercedes-Benz 220 Cabriolet 1951 – 1955

Luxus-Cabriolet of the early economic miracle

In 1947, while many places in Germany were still in ruins, the Board of the of Daimler-Benz AG Management, in line with its old tradition, was planning luxury, representative and sports vehicles. And so, a few years later, the post-war era of Mercedes-Benz six-cylinder engines began. In April 1951, the new 220 model was presented at the IAA and, in a sign of a new self-confidence, the new Mercedes-Benz 300 representative and state limousine, later called „Adenauer“. The chassis and body of the 220 corresponded to the 170 S except for the headlights which were now integrated into the fenders. It had a completely newly developed six-cylinder engine under the hood, which, as a short-stroke engine with overhead camshaft and an output of 80 hp, was an extremely modern construction

The fact that the 220 was presented just two years after the market launch of the 170 S also had to do with the fact that the Opel Kapitän with a six-cylinder engine had already been available in Germany since 1948. And of course they didn't want to leave this market segment to the competitor from Rüsselsheim in Untertürkheim. This was then achieved with a generally very good response in the trade press.

The new Mercedes-Benz 220 convinced with good driving performance and a correspondingly good driving behavior and thus continued the traditionally high comfort and quality features of the brand. The new luxury class model still shows the classic design features of the 1930s and was offered as a four-door sedan, two-seater Cabriolet A with two windows, four-seater Cabriolet B with four windows and, in small numbers, as a two-seater coupé.

A car like the Mercedes-Benz 220 Cabriolet A was still an unfulfillable dream for the vast majority of the population, but such a car also meant a clear commitment and a signal in the direction of an economic upswing, which was then also known as the economic miracle in history. In the end, after five years of construction and a total of 18,467 units of the series, there were only 1,278 Cabriolet A that were built largely by hand using the best manufacturing methods. In 1954 the new era of self-supporting ponton bodies began and with it the end of the „chassis“. The new series consisted of the 180 and 220 S models. The Mercedes-Benz 220 Cabriolet is one of the most beautiful design creations of the early post-war period.



Mercedes-Benz 300 S 1951 – 1958

Phönix aus der Asche

„There’s a story in everything“. So hat auch jedes Automobil seine Geschichte. Wobei es allerdings auch solche gibt die eine besonders herausragend zeitgeschichtliche Bedeutung haben. So wie die im Jahr 1951 vorgestellte Mercedes-Benz Baureihe 300 / W 186 – 188, deren Limousinen Ausführung später als „Adenauer“ in die Geschichte eingehen sollte.

Wir blicken auf das Jahr 1947. Deutschland und seine Infrastruktur liegen nach dem zweiten Weltkrieg in Trümmern, die Menschen hungern und viele sterben an Unterernährung und erfrieren in einem der kältesten Winter des zwanzigsten Jahrhunderts. Da beschließt der Vorstand der Daimler-Benz AG nur zwei Jahre nach dem Ende des zweiten Weltkriegs, dass trotz, oder gerade wegen der düsteren Zukunftsaussichten wieder eine Luxuslimousine mit dem Stern entwickelt und gebaut werden soll, um die Tradition des Premium-Herstellers fortzuführen.

Auch die Entwicklung eines Rennsportwagens, des 300 SL, der auf der Basis der neuen Baureihe entstehen sollte, wurde zu diesem frühen Zeitpunkt bereits beschlossen. Angesichts einer Situation, in der es in Deutschland so kurz nach der Stunde null für viele ums nackte Überleben ging, eine damals schwer nachvollziehbare Entscheidung, die sich jedoch Jahre später als mutig und absolut richtig herausstellen sollte.

Die Baureihe wurde unter bescheidensten Voraussetzungen auf der Grundlage vorhandener Vorkriegs-Aggregate entwickelt und vier Jahre später im Jahr 1951 auf der IAA in Frankfurt als Limousine, und sechs Monate später auf der Mondial l’Automobile in Paris, als Coupé und als Cabriolet vorgestellt, dem später noch eine Roadster-Version folgen sollte.

Was für ein unglaubliches Comeback der Marke Mercedes-Benz, als 1951, gerade einmal sechs Jahre nach dem Krieg, der zunächst als reiner Rennsportwagen entwickelte 300 SL vier von fünf internationale Rennen gewinnt und Mercedes-Benz mit einer repräsentativen-Baureihe im Luxussegment weltweit ein begeistertes Aufsehen erregt. Lassen wir, um Neutralität zu wahren, die Schweizer Automobil Revue zu Wort kommen, die einen Mercedes-Benz 300 S Roadster 1952 ausgiebig über die Straßen der Schweiz, Deutschlands, Frankreichs und Englands sportlich bewegte. Ihr Resümee: „Mit dem Mercedes-Benz 300 S hat sich sein Hersteller wieder einen der allerhöchsten Ränge erobert, den internationaler Automobilbau zu vergeben hat.“

34.500,- DM kostete damals das sportliche Spitzenmodell aus dem Hause Daimler-Benz, das sechsfache eines Volkswagen Käfers. Von den 300 S Baureihen wurden in 8 Jahren nur 790 Fahrzeuge produziert.

Mercedes-Benz 300 S 1951 – 1958

Phoenix from the ashes

„There’s a story in everything“. So every automobile has its own story. However, there are also those that have a particularly outstanding historical significance. Such as the Mercedes-Benz 300 / W 186 – 188 series presented in 1951, whose sedan version would later go down in history as the “Adenauer”.

We take a look at the year 1947. Germany and its infrastructure lie in ruins after World War II, people are starving and many are dying of malnutrition and freezing to death in one of the coldest winters of the twentieth century. Just two years after the end of the Second World War, the Board of Daimler-Benz AG’s Management decided that despite, or perhaps because of, the bleak future prospects, a luxury sedan with the three-pointed star should be developed and built again in order to continue the tradition of the premium manufacturer.

The development of a racing sports car, the 300 SL, which was to be based on the new series, was also planned at this early stage. It was a decision that was difficult to understand at the time, in view of the situation in which, shortly after hour zero, it was a question of bare survival for many in Germany. Years later it turned out to be courageous and absolutely right.

The new series was developed under the most modest conditions on the basis of existing pre-war units. Four years later, in 1951, it was introduced as a sedan to the audience at the IAA in Frankfurt. Only six months later it was presented under the name 300 S as a coupe and as a cabriolet, – which was later to be followed by a roadster version– at the Mondial l’Automobile in Paris.

What an incredible comeback for the Mercedes-Benz brand, when in 1951, just six years after the war, the 300 SL which was initially developed as a pure racing sports car, won four out of five international races. The manufacturer from Untertürkheim caused a worldwide enthusiastic sensation with a representative series in the luxury segment. A performance like a phoenix from the ashes! In order to maintain neutrality, let’s let the Swiss Automobile Review have a few words. „With the Mercedes-Benz 300 S, its manufacturer has once again conquered one of the very highest ranks that international automobile construction can award.“

The sporty top model from built by Daimler-Benz, six times the price of a Volkswagen Beetle. Of the 300 S series only 790 vehicles were produced in 8 years.



Mercedes-Benz 300 SL 1954 – 1963

Der Jahrhundert-Sportwagen

Er ist eine der Sportwagen-Ikonen der Automobilgeschichte schlechthin - der Mercedes-Benz 300 SL „Flügeltürer“, den die Amerikaner basierend auf den eleganten Schwingen einer Möwe „Gullwing“ nennen. Als Deutschland noch in Trümmern lag beschäftigte sich bereits 1947 der Vorstand der Daimler-Benz AG mit der Planung von Repräsentationsfahrzeugen und eines international wettbewerbsfähigen Rennsportwagens. Das Ergebnis war die Präsentation der neuen Staatslimousine 300 in 1951. Wenige Monate später fiel im Vorstand die Entscheidung zum Bau eines neuen Rennsportwagens auf der Basis des neuen Typs.

Für die Verwendung im Sportwagen wurde der 3-Liter Motor weiterentwickelt. Durch den Einbau von drei Vergasern, größeren Lufttrichtern, eines Sportauspuff-Krümmers und einer Reihe weiterer Maßnahmen stieg die Leistung schließlich auf 175 PS. Komplett neu entwickelt wurde der nur 40kg leichte berühmte Gitterrohrrahmen, der mit einer äußerst strömungsgünstigen handgedengelten Aluminium-Karosserie versehen wurde. Alle Fahrwerkselemente und auch die leicht modifizierten Bremsen sowie das Viergang-Getriebe wurden, bis auf kleine Änderungen, fast komplett von der 300-er Limousine übernommen.

Mit diesem neuen „Flügeltürer“ ging man 1952 in die neue Rennsaison. Insgesamt fünf Rennen standen für das Jahr 1952 auf dem Terminplan und als die Saison vorüber war hatten die neuen 300 SL vier davon gewonnen und beim fünften lagen sie auf den Plätzen zwei und vier! Die Sensation war perfekt! Dieser Triumph weckte die Begehrlichkeit des damals wichtigsten Mercedes-Benz Importeurs Max Hoffmann in den USA. Als er zu einer Vorstandssitzung im Jahr 1953 eingeladen wird macht er den Vorschlag auf der Basis des erfolgreichen 300 SL einen Seriensportwagen zu bauen. Kurz darauf fällt die Entscheidung und nur 6 Monate später wird im Februar 1954 auf der International Motorshow in New York der neue Supersportwagen 300 SL und daneben der preiswertere, für eine größere Serienproduktion vorgesehene, 190 SL vorgestellt.

Vom 300 SL Flügeltürer wurden insgesamt 1.400 Exemplare gebaut. Davon 29 für den Renneinsatz mit Aluminium-Karosserie. Sein Bruder, der 300 SL Roadster, welcher auf Wunsch mit Hardtop geliefert wurde, wurde 1.858 mal produziert. Beide Autos waren ein großer und legendärer Erfolg und ein Synonym für einen kreativen und selbstbewussten Neubeginn des Unternehmens Daimler-Benz im noch vom Krieg gezeichneten Deutschland. **Der 300 SL ist als Flügeltürer oder Roadster heute eine der bekanntesten automobilen Design-Ikonen.**

Mercedes-Benz 300 SL 1954 – 1963

The sports car of the century

It is one of the sports car icons par excellence in automotive history – the Mercedes-Benz 300 SL “Flügeltürer”, which the Americans call “Gullwing” based on the elegant wings of a seagull. As early as 1947, when Germany was still in ruins, the Board of Management of Daimler-Benz AG was planning representative vehicles and an internationally competitive racing car. The result was the presentation of the new 300 state limousine in the spring of 1951. And a few months later, the Executive Board decided to build a new racing sports car based on the new 300 type.

The 3 liter engine was further developed to be used in sports cars. By installing three carburetors, a larger air funnel, a sports exhaust and a number of other measures, the power finally increased to 175 hp. The famous tubular space frame, which weighs only 40 kg, has been completely redeveloped and was fitted with an extremely streamlined, hand-carved aluminum body. All chassis elements and also the slightly modified brakes and the four-speed gearbox were almost completely taken over from the 300 sedan, with the exception of small changes.

In 1952, the new racing season was started with this new „Gullwing“. A total of five races were scheduled for 1952. By the time the season was over the new 300 SLs had won four of them and by the fifth they ranked second and fourth! The sensation was perfect! This triumph aroused a desire in Max Hoffmann, who was the most important Mercedes-Benz importer in the USA at the time. When he was invited to a board meeting in 1953, he suggested to build a sports car series based on the successful 300 SL. Shortly thereafter, the decision was made and only 6 months later, in February 1954, the new 300 SL super sports car was presented at the International Motor Show in New York, together with the less expensive 190 SL, which was intended for larger series production.

*A total of 1,400 units were built of the 300 SL Gullwing. 29 of them were built with an aluminum body for the purpose of racing. Its successor, the 300 SL Roadster, which was available with a hardtop on request, was produced 1,858 times. Both cars were a great and legendary success and a synonym for a creative and self-confident new start for the Daimler-Benz company in Germany, which was still ravaged by the war. **As a gullwing or roadster, the Mercedes-Benz 300 SL is one of the best-known automotive design icons today.***



Mercedes-Benz 190 SL 1955 – 1963

Traumwagen der Wirtschaftswunderzeit

Der 190 SL entstand auf Initiative des damals wichtigsten USA-Importeurs Max Hoffmann zurück. 1953 forderte er in einer legendären Vorstandssitzung von Daimler-Benz eine Straßenversion des im Jahr 1952 äußerst erfolgreichen Rennsportwagens 300 SL „Gullwing“ und daneben als preisgünstigere Variante einen eleganten Reise-Sportwagen der auch in größeren Stückzahlen gebaut werden konnte. Beide formal verwandten Fahrzeuge wurden daraufhin in einer Rekordzeit von 7 Monaten entwickelt, 1954 auf der International-Motor-Show in New-York präsentiert und der 190 SL bereits im Frühjahr 1955 an seine ersten Kunden ausgeliefert.

Es gibt Design Entwürfe, die man nicht verbessern kann. Die einmalige Form des 190 SL kann aus absolut jeder Perspektive als perfekt bezeichnet werden. In seiner achtjährigen Bauzeit gab es bis auf minimale Detailänderungen keinerlei Facelifting was für die Qualität des Entwurfes spricht und auch auf den großen Bruder 300 SL zutrifft.

Die Automobil-Revue schrieb 1956: „**Mit seiner eleganten Form und der flachen Motorhaube mit der neuen, von den Sportwagen übernommenen niedrigen und breiten Kühlerfront, wird der Mercedes 190 SL allgemein als die schönste Schöpfung des Hauses Daimler-Benz betrachtet**“. Dem ist nichts hinzuzufügen! Ohne jeden Zweifel dokumentieren der Mercedes-Benz 190 SL wie auch der 300 SL Jahrhundert-Entwürfe des Automobil-Designs, die in die Geschichte eingegangen sind.

Der, von dem 1954 neu vorgestellten Ponton-Modell 180 abgeleitete, Zweisitzer besitzt vorne Dreiecksquerlenker und hinten eine Eingelenkpendelachse sowie Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer was dem Wagen in Verbindung mit den, dem 300 SL ähnlichen, Trommelbremsen zu sicheren und gut beherrschbaren Fahreigenschaften verhilft. Der 1,9 l Vierzylinder-Motor mit obenliegender Nockenwelle, Doppelvergasern und 105 PS war eine Neuentwicklung und wurde ab 1956 mit reduzierter Leistung in die 190er Limousinen eingebaut. Die weitgehend verwendete und gut beherrschbare Großserien-Technik war und ist die Gewähr für eine hohe Alltagstauglichkeit und eine lange Lebensdauer des Sportwagens.

Kaum ein anderes Auto dokumentiert als automobile Ikone der fünfziger Jahre das deutsche Wirtschaftswunder so sehr wie der Mercedes-Benz 190 SL. Mit seinen perfekten Proportionen und seiner qualitativ hochwertigen Ausstrahlung trug er mit einer Gesamtstückzahl von rund 26.000 gebauten Exemplaren die Botschaft einer wieder erstarkten und funktionierenden deutschen Automobilindustrie in alle Welt.

Mercedes-Benz 190 SL 1955 – 1963

Dreamcar of the economic boom

The 190 SL was created on the initiative of Max Hoffmann, the most important US importer at the time. In 1953, at a legendary board meeting of Daimler-Benz, he demanded a road version of the 300 SL "Gullwing" racing sports car, which had been extremely successful in 1952, and next to it, as a cheaper variant, an elegant touring sports car that could also be built in larger numbers. Both formally related vehicles were then developed in a record time of 7 months. They were firstly presented at the International Motor Show in New York in 1954. The Mercedes-Benz 190 SL was delivered to its first customers in the spring of 1955.

There are design drafts that cannot be improved. The unique shape of the 190 SL can be described as perfect from absolutely every perspective. In its eight-year construction period, there was no facelift apart from minimal detail changes, which speaks for the quality of the design. This also applies to the big brother 300 SL.

The Automobil-Revue wrote in 1956: „With its elegant shape and the flat bonnet with the new, low and wide radiator, the Mercedes 190 SL is generally considered the most beautiful creation of the house of Daimler-Benz.“. There is nothing to add! Without a doubt, the Mercedes-Benz 190 SL and the 300 SL document the Drafts of automotive design that have made history.

Derived from the 180 Ponton model introduced in 1954, the two-seater had triangular wishbones in the front and a single-joint swing axle in the back as well as coil springs and telescopic shock absorbers, which, in conjunction with the drum brakes, which are similar to the 300 SL, gave the car safe and easily controllable driving characteristics. The 1.9 l four-cylinder engine with overhead camshaft, twin carburetors and 105 hp was a new development which was installed in the 190's sedans with reduced output from 1956. The widely used and easy to master large-scale production technology was and is the guarantee for a high level of suitability for everyday use and a long service life of the sports car.

Hardly any other car documents the German economic miracle as an automotive icon of the 1950s as much as the Mercedes-Benz 190 SL. With its perfect proportions and its high-quality charisma, with a total of around 26,000 units built, it carried the message of a reinvigorated and functioning German automotive industry throughout the world.



Mercedes-Benz 230 – 280 SL 1962 – 1973

Der SL mit dem Pagodendach

Im Jahr 1962 ging die Produktion des „Jahrhundert-Sportwagens“ 300 SL und seines kleineren Bruders 190 SL zu Ende. Deren gemeinsamer Nachfolger, noch vom legendären Vater des 300 SL Rudolf Uhlenhaut entwickelt, war die, wegen ihres von Paul Bracq konkav gestalteten Hardtops genannte, 230 SL „Pagode“. Sie war der Star des Genfer Automobilsalons 1963 und wurde von der Fachpresse als herausragende Entwicklung der Daimler-Benz AG gewürdigt. Im Gegensatz zum 300 SL ist beim 230 SL die Seriennähe zu den parallel gebauten Limousinen unverkennbar. Da aber die Perfektion der Mercedes-Benz Serienwagen mittlerweile deutliche Fortschritte gemacht hatte, gelang die Verschmelzung von Serienteilen und Sportwagen-Attributen auf hohem Niveau.

Erstmals wurden vielfältige Sicherheitsmaßnahmen eingeführt. Durch die Verwendung der um 30 cm gekürzten Bodengruppe der W 111 Limousine besaß der neue SL eine steifere Fahrgastzelle sowie Knautschzonen und jeweils eine leicht verformbare Bug- und Heckpartie. Weitere Sicherheitsmerkmale waren unter anderem das aus dem Crash-bereich nach hinten an die Stirnwand verlegte Lenkgetriebe, eine jetzt mit Gelenken versehene und geknickte Lenksäule zur Vermeidung des gefürchteten Lanzeneffekts und die auf Wunsch erhältlichen Sicherheitsgurte.

Die Fahrleistungen mit dem 2,3 l 6-Zylinder Motor und 150 PS reichten nahe an die des 300 SL heran, wobei in den Testberichten auch die Laufruhe, der Fahrkomfort und die Agilität des „hochkultivierten Touren-Sportwagens“ gelobt wurden. Man hatte also die Balance zwischen dem kompromisslos auf Leistung getrimmten 300 SL und dem für sportliche Fahrer „zu weich gespülten“ 190 SL geschafft. Erstmals gab es ein Automatik-Getriebe, was bei dem etwas knochig zu schaltenden Viergang-Getriebe (erst ab 1966 gab es auf Wunsch ein Fünfgang-Getriebe) für viele Kunden eine willkommene Neuerung darstellte.

1966 folgte der mit dem leicht überarbeiteten Motor des 250 SE versehene 250 SL mit einer Leistung von ebenfalls 150 PS. Er wurde lediglich ein Jahr lang gebaut und ist deshalb heute nur noch in vergleichsweise geringer Stückzahl vorhanden. Die letzte Evolutionsstufe war 1968 der 280 SL. Als Antrieb diente nun der erneut modifizierte Sechszylinder-Motor aus der im gleichen Jahr neu vorgestellten W 108 Limousine. Der um 10 auf 170 PS leistungsgesteigerte 2,8 l Motor bescherte dem Sportwagen eine bessere Beschleunigung und ein höheres Drehmoment.

Mercedes-Benz 230 – 280 SL 1962 – 1973

The SL with pagoda roof

In 1962, the production of the “sports car of the century”, the 300 SL, and its smaller brother, the 190 SL, came to an end. And their common successor, which was developed by the legendary father of the 300 SL, Rudolf Uhlenhaut, was the 230 SL “Pagoda”. Its nickname came from its concave hardtop designed by Paul Bracq. It was the star of the Geneva Motor Show in 1963 and was considered an outstanding development by Daimler-Benz AG by the trade press. In contrast to the 300 SL, which was a specially handcrafted design, the 230 SL’s closeness to the series production of the limousines built at the same time is unmistakable.

A wide range of safety measures were implemented for the first time. By using the floor assembly of the W 111 sedan, which was shortened by 30 cm, the new SL had a stiffer passenger cell, crumple zones and a slightly deformable front and rear section. Other safety features included the steering gear relocated from the crash area to the rear of the bulkhead, a steering column that was now articulated and kinked to avoid the dreaded lance effect and the optional seat belts.

The driving performance with the 2.3 l 6-cylinder engine and 150 hp came close to that of the 300 SL. Test reports also praised the smooth running engine, the driving comfort and the agility of the „highly cultivated touring sports car“. So the balance had been struck between the 300 SL, which was uncompromisingly trimmed for performance, and the 190 SL, which was „too soft“ for sporty drivers. For the first time there was an automatic transmission, which was a welcomed innovation for many customers that owned the four-speed transmission, which was a bit bony to shift (a five-speed transmission was only available as an option from 1966).

In 1966, the 250 SL followed, which was equipped with the slightly revised engine of the 250 SE and also had an output of 150 hp. It was only built for a year and is therefore only available in comparatively small numbers today. The last stage of evolution was the 280 SL in 1968. The power was now again the modified six-cylinder engine from the W 108 sedan. The 2.8-litre engine, which has been upgraded by 10 hp to 170 hp, gave the sports trail better acceleration and higher torque.



Mercedes-Benz 220 – 300 SE 1961 – 1971 Spitzenmodell der sechziger Jahre

Was ist es eigentlich wirklich, was neben dem vielstrapazierten Begriff „Garagengold“ die Faszination und Begeisterung für ein über 50 Jahre altes Automobil auslösen kann? Der Motor-Journalist Alf Cremers hat das in einem nachfolgend auszugsweise wiedergegebenen Bericht in der Motor Klassik Juni 2018 Mercedes-Benz SE Baureihe unter der Überschrift „Sternen-Himmel“ sehr prosaisch und treffend zum Ausdruck gebracht:

„Mit dem Mercedes-Benz 300 SE Cabriolet oder dem 280 SE 3,5 Coupé bist Du stets Dein eigener Concours d'Elégance. Es ist ein Höhenflug der Gefühle, ein sinnliches Erlebnis, ein Stück vom Himmel, ein Griff nach den Sternen. Der intensive Umgang mit diesen beiden Mercedes, vom Betrachten der Karosserie über das erwartungsvolle Einsteigen bis zum unvergleichlichen Fahrerlebnis auf einsamen Straßen lässt Dich abheben. Aber nicht auf die arrogante Art – was bin ich für ein toller Hecht – sondern auf die demütige - was ist es für eine Gnade, dass ich in einem solchen Wagen fahren darf. Es ist ein Schweben in anderen Sphären, der Verkehrsalltag wird ausgeblendet.“

Die 1961 vorgestellten 280 SE Coupés und Cabriolet besaßen anfangs die gleiche Technik wie das Limousinen-Modell (Heckflosse) und waren als erste Mercedes-Benz Fahrzeuge mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgerüstet, ab 1965 auch an den Hinterrädern. Im Gegensatz zum Vorgängermodell basierten das Coupé und das Cabriolet auf der ungekürzten Rahmen-Bodengruppe der zugehörigen Limousine und waren dadurch vollwertige Viersitzer. Diese C-Modelle waren die letzten weitgehend in Handarbeit gefertigten Mercedes-Benz, weshalb der Preis der Coupés und Cabrios fast doppelt so hoch war wie der bei den Limousinen.

Coupés und Cabriolets der Baureihen W 111 / 112 wurden nach der Basis-Motorisierung 220 SE bis zum Ende ihrer Produktion mit verschiedenen 6- und 8-Zylinder Einspritz-Motoren angeboten. Als Krönung wurde gegen Ende der Bauzeit der V8 Motor mit 3,5 l und 200 PS angeboten.

1971 endete die Ära eines weitgehend von Hand gebauten Mercedes-Benz Modells auf einer separaten Produktionslinie im Sindelfinger Karosseriewerk. Im Laufe von 10 Jahren wurden so 28.918 Coupés und 7.013 Cabriolets in Manufaktur-Bauweise hergestellt. Es sind zweifellos Automobile Skulpturen, deren faszinierende Ausstrahlung immer begeistern.

Mercedes-Benz 220 – 300 SE 1961 – 1971 Top model of the sixties

What is it really that, apart from the much-used term “garage gold”, can trigger the fascination and enthusiasm for an automobile that is over 50 years old? The motor journalist Alf Cremers expressed this very prosaically and aptly in a report published in the „Motor Klassik“ in June 2018. He started his story on the automobiles under the heading „Starry Sky“:

„With the Mercedes-Benz 300 SE Cabriolet or the 280 SE 3.5 Coupé, you are always your own Concours d'Elégance. It is a flight of feelings, a sensual experience, a piece of heaven, a reach for the stars. The intensive handling of these two Mercedes, from looking at the body to the expectant boarding to the incomparable driving experience on lonely roads makes you stand out. But not in the arrogant way - what a great pike I am - but in the humble way - what a grace it is that I am allowed to drive in such a car. It's floating in other spheres, everyday traffic is faded out.“

The 280 SE Coupés and Cabriolets presented in 1961 initially had the same technology as the sedan model (fintail) and were the first Mercedes-Benz vehicles to be fitted with disc brakes on the front wheels, and from 1965 also on the rear wheels. In contrast to the previous model, the coupe and the cabriolet were based on the unabridged frame-floor system of the corresponding sedan and was therefore a fully-fledged four-seater. Nevertheless, not a single one of the four-door car's shell components could be used for the coupé or convertible. Four times as many parts were handcrafted for the coupés and convertibles as for the sedan. These C-models were the last largely handcrafted Mercedes-Benz, which is why the prices of the coupés and convertibles were almost twice as high as the price of the sedans.

Coupés and cabriolets of the W 111 / 112 series were offered with various 6- and 8-cylinder injection engines after the basic engine 220 SE until the end of their production. To top it off, the V8 engine with 3.5 l and 200 hp was offered towards the end of the construction period.

In 1971 the era of a largely hand-built Mercedes-Benz model on a separate production line in the body shop in Sindelfingen ended. In the course of 10 years, 28,918 coupés and 7,013 cabriolets were manufactured using the manufactory method. These are automobile sculptures whose design and fascinating charisma indeed always inspire.



Mercedes-Benz 600 1964 – 1981

Die Staats- und Repräsentation-Limousine

„Sparsamkeit ist löblich, wirtschaftliches Denken notwendig, aber Verschwendung ist wahrhaft schöpferisch.“ So schrieb schwärmerisch die „Motor-Revue“ in ihrem ausführlichen Bericht über den neuen Mercedes-Benz 600, der 1963 als Krönung des Genfer Automobilsalons vorgestellt wurde. Als Staats- und Repräsentations-Limousine hatte man bei der Konstruktion des Wagens, die nur wenige Jahre nach der Markteinführung des Mercedes-Benz 300 „Adenauer“ begann, die klare Zielsetzung „das beste Auto der Welt“ auf die Räder zu stellen. Das Ergebnis der achtjährigen Entwicklungszeit war technologisch eine Sensation. Der Mercedes-Benz 600, der mit verlängertem Radstand auch als Pullman oder Landalet-Cabriolet angeboten wurde, war nach der zwangsläufigen Pause des zweiten Weltkriegs der eigentliche Nachfolger des großen und legendären Vorkriegs-Flaggschiffs 540 K.

Der Motor war der erste V8-Motor der Unternehmensgeschichte, beschleunigt mit 6,3 l Hubraum und 250 PS die 2,5 Tonnen schwere Limousine (kurzer Radstand) auf über 200 km/h. **Der 600-er war damals die schnellste Serienlimousine der Welt, angetrieben vom größten PKW-Motor Europas.** Neu und in Eigenregie entwickelt war die Luftfederung, die Servo-Lenkung und -Bremse, die elektrisch regulierbare Heizungs- und Belüftungsanlage sowie die hochkomplexe und alle Funktionen regelnde „Komfort-Hydraulik“ die das neue Flaggschiff zu einem besonderen Automobil machte. Mercedes-Benz war mit diesem Luxuswagen ein Produkt gelungen, das international als „State of the Art“ anerkannt wurde.

Insgesamt wurden vom 600-er von 1964 bis 1981 die exklusive Stückzahl von 2.677 Exemplare gebaut. Darunter 2.198 Limousinen mit kurzem Radstand, 429 als Pullman und 59 als Landalet. Die angebotenen Ausstattungsmöglichkeiten waren dabei sehr zahlreich und auch ganz spezielle Sonderwünsche der Kunden wurden realisiert. Deshalb gibt es vermutlich keine zwei 600-er die auch nur annähernd gleich ausgestattet sind.

Abgesehen vom Einsatz als Repräsentations-Fahrzeug weltweiter Regierungen, waren es ebenfalls weltweit prominente oder auch exotische Persönlichkeiten wie z.B. Elizabeth Taylor, John Lennon, Elvis Presley, Herbert von Karajan und natürlich auch der Papst die alle einen 600-er als Krönung ihres persönlichen Fuhrparks ihr Eigen nannten.

Mercedes-Benz 600 1964 – 1981

The limousine for representatives

„Thrift is laudable, economic thinking necessary, but waste is truly inventive.“ This is how the „Motor-Revue“ described the new Mercedes-Benz 600, which was presented in 1963 as the crowning glory of the Geneva Motor Show, in its detailed report enthusiastically. As a luxury representative limousine, the production of the car, which began just a few years after the market launch of the Mercedes-Benz B 300 „Adenauer“, had the clear objective of „the best car in the world“. And the result of eight years of development was a technological sensation. After the inevitable break of the Second World War, the Mercedes-Benz 600, which was also offered as a Pullman or Landalet Cabriolet with an extended wheelbase, was the actual successor to the large and legendary pre-war flagship 540 K.

The engine was the first V8 engine in the swabian company's history. With a displacement of 6.3 l and 250 hp, it accelerated the 2.5-ton sedan (short wheelbase) to over 200 km/h. **At the time, the Mercedes-Benz 600 was the fastest production sedan in the world, powered by the largest passenger car engine in Europe.** The air suspension, the power steering and brakes, the electrically adjustable heating and ventilation system as well as the highly complex „comfort hydraulics“ controlling all functions were new and developed in-house and made the new flagship a special automobile. With this luxury car, Mercedes-Benz had succeeded in creating a product that was internationally recognized as „state of the art“.

A total of 2,677 units of the 600 were manufactured from 1964 to 1981. 2,198 units were produced as sedans with a short wheelbase, 429 as Pullmans and 59 as landaulets. The equipment options offered were very numerous and very special customer requests were also implemented. That's why there are probably no two 600s that are even remotely equipped in the same way.

Apart from its use as a representative vehicle for global governments, there were also prominent or exotic personalities such as Elizabeth Taylor, John Lennon, Elvis Presley, Herbert von Karajan and of course the Pope who all owned a Mercedes-Benz 600 as the crowning glory of their personal fleet.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 Rote Sau 1971 Das Erfolgsmodell von AMG

In den siebziger Jahren war der 1967 gegründete Tuningbetrieb **AMG**, benannt nach seinen Gründern Hans Werner Aufrecht, Erhard Melcher und Aufrechts Geburtsort Großaspach, noch keine Tochtergesellschaft und Edelschmiede der Daimler AG. Da reifte 1970 (damals noch in Großaspach) der Entschluss einen siegfähigen Renntourenwagen, den ersten in der AMG Geschichte überhaupt, auf Basis des Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 l aufzubauen, der später als die „Rote Sau“ in die Renngeschichte eingehen sollte. Neben diversen Fahrwerksverbesserungen und Umbauten an der Karosserie und im Innenraum wurde der Motor modifiziert, der Hubraum auf 6,8 l erhöht und die Leistung lag bei 428 PS. Statt der serienmäßigen Viergang-Automatik kam ein Fünfgang-Schaltgetriebe zum Einsatz.

Die Rennpremiere fand beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps statt, wo die „Rote Sau“ bei diesem Langstreckenrennen sehr viel Aufsehen erregte und sensationell mit den damals noch unbekanntem Fahrern Clemens Schickentanz und Hans Heyer einen Gruppensieg sowie den 2. Platz im Gesamt-Klassement gegen starke Konkurrenten belegte.

Doch die Rennkarriere währte nur kurz – das Auto rutschte wenige Wochen später in Hockenheim von der Piste und wurde stark beschädigt. Zu Fuß kam der Fahrer Helmut Kelleners zurück zu den Boxen. Er übergab AMG Boss Aufrecht den Zündschlüssel und meinte trocken: „Hier ist er, Ihr Schlüssel, aber den brauchen Sie jetzt nicht mehr“. Werner Aufrecht war schockiert, Helmut Kelleners fuhr nie mehr für AMG.

Nach dem erfolgten Wiederaufbau wurde der AMG 6,8 l noch einmal bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring eingesetzt und anschließend an den französischen Rüstungskonzern Matra verkauft, wo er noch einige Jahre für militärische Versuchsanordnungen in der Entwicklung von Flugzeugreifen zum Einsatz kam. Das Auto geriet später in Vergessenheit und wurde zu Beginn der neunziger Jahre wohl verschrottet.

Der 300 SEL 6,8l AMG, ist die Metamorphose eines der spektakulärsten Renntourenwagen der siebziger Jahre, zweifellos als wichtiger Meilenstein in die Geschichte des schwäbischen Unternehmens einging.

Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 Rote Sau 1971 The successful model of AMG

In the 1970s, the AMG tuning company, founded in 1967 and named after its founders Hans Werner Aufrecht, Erhard Melcher and Aufrecht's place of birth in Großaspach, was not yet a subsidiary and luxury forge of Daimler AG. In 1970 (at that time still in Großaspach) the decision was made to build a victorious racing touring car, the very first in AMG history, based on the Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, which would later go down in history as the „Red Sow“. . In addition to various chassis improvements and conversions to the body and interior, the engine was modified, the displacement increased to 6.8 liters and the power was 428 hp. Instead of the standard four-speed automatic, a five-speed manual transmission was used.

The race premiere took place at the 24-hour race in Spa-Francorchamps, where the „Red Pig“ caused a lot of attention in this long-distance race and sensationally achieved a group win and 2nd place overall with the then unknown drivers Clemens Schickentanz and Hans Heyer ranking against strong competitors.

But the racing career was short-lived, and a few weeks later the car slipped off the track in Hockenheim and was badly damaged. Driver Helmut Kelleners returned to the pits on foot. He showed AMG Boss Aufrecht the ignition key and said dryly: „Here it is your key, but you don't need it anymore“. Werner Aufrecht was shocked that Helmut Kelleners never drove for AMG again.

After the successful reconstruction, the AMG 6.8 was used again in the 24 hours on the Nürburgring and then sold to the French armaments company Matra, where it was used for a few more years for military test arrangements in the development of aircraft tires. The car later fell into oblivion and was probably scrapped in the early 1990s.

The 300 SEL 6.8 AMG is the metamorphosis of one of the most spectacular racing touring cars of the 1970s and undoubtedly went down as an important milestone in the history of the Swabian company.

Menschen
sprechen.

People
speak.



Mercedes-Benz 190 SL



Jochen Mass begann seine Karriere in den späten sechziger Jahren im Tourenwagen-Rennsport und erzielte 1971, als ersten herausragenden Erfolg seiner Karriere, den Gesamtsieg der Deutschen Rundstrecken-Meisterschaft. Es folgte eine über zwanzigjährige rennsportliche Karriere auf den Rennstrecken der Welt.

Neben einer Reihe von Einsätzen in der Formel Super V und der englischen Formel 3, erfolgte 1972 der Einstieg in die Formel 2. Nach dem Erfolg der Vize-Europa-Meisterschaft 1973 wechselte er im Team von John Surtees in die Formel 1 und hatte 1974 dort einen Stammplatz. 1975 folgte der Wechsel zu Mc Laren wo er bis 1977 neben James Hunt und Emerson Fittibaldi zu den Stammpiloten gehörte. Danach folgten die Formel 1 Engagements bei ATS und Arrow. Nach einem Jahr Pause kehrte Jochen Mass nochmals beim Team March in die Formel 1 zurück. In der Summe bestritt Mass in seiner Formel 1 Karriere 105 Grand Prix-Rennen und erzielte dabei 71 Weltmeisterschaftspunkte. Er war damit bis zur Ära Michael Schumacher, neben Wolfgang Graf Berghe von Trips, der erfolgreichste deutsche Formel 1 Pilot.

In den 1980er Jahren fuhr Jochen Mass bei internationalen Rennen erfolgreich Sportwagen von Porsche und Sauber-Mercedes. 1985 startete er für das Porsche-Werksteam einen der drei Porsche 959 bei der Rallye Dakar. 1989 schließlich gewann er zusammen mit Manuel Reuter und Stanley Dickens auf einem Sauber-Mercedes das legendäre 24 Stunden-Rennen von Le Mans, Frankreich.



Jochen Mass McLaren Monaco, Monte Carlo 1976

1983 war Jochen Mass als Fahrer in einem Porsche 935 beim IMSA 6 Stunden-Rennen von Riverside / Kalifornien vorgesehen. Er sagte seine Teilnahme am Rennen jedoch kurzfristig ab und so ging sein Kollege Rolf Stommelen an den Start. Es ist das, was man als schicksalhafte Fügung bezeichnen könnte. In der Einführungsrunde brach durch einen Materialfehler der Heckspoiler, Stommelen verlor die Kontrolle über das Fahrzeug, überschlug sich mehrfach und fand bei diesem schweren Rennunfall den Tod.

Jochen Mass began his career in touring car racing in the late 1960s, in 1971 he achieved the overall victory of the German Circuit Championship as the first outstanding success of his career. A more than twenty-year racing career followed on the world's racetracks

In addition to a series of participations in Formula Super V and the English Formula 3, he entered Formula 2 in 1972. After the success during the European championship in 1973, he switched to Formula 1 in John Surtees' team and was there in a regular place in 1974. In 1975 he switched to Mc Laren, where he was one of the regular drivers until 1977 alongside James Hunt and Emerson Fittibaldi. This was followed by Formula 1 engagements at ATS and Arrow. After a one year break, Jochen Mass returned to Formula 1 with the March team. In total, Mass contested 105 Grand Prix races in his Formula 1 career and scored 71 world championship points. Up until the Michael Schumacher era, he was the most successful German Formula 1 driver alongside Wolfgang Graf Berghe von Trips.

In the 1980s, Jochen Mass successfully drove Porsche and Sauber-Mercedes sports cars in international races. In 1985 he drove one of the three Porsche 959s in the Dakar Rally for the Porsche works team. Finally, in 1989, he won the legendary 24-hour race in Le Mans, France, together with Manuel Reuter and Stanley Dickens in a Sauber-Mercedes.



Niki Lauda & Jochen Mass Hockenheimring 1972

In 1983, Jochen Mass was scheduled to drive a Porsche 935 at the IMSA 6-hour race in Riverside, California. However, he canceled his participation in the race at short notice and so his colleague Rolf Stommelen started. It's what you might call fateful coincidence. In the formation lap, the rear spoiler broke due to a material defect, Stommelen lost control of the vehicle, rolled over several times and died in this serious racing accident.



Jochen Mass in Begleitung auf Veranstaltungen Jochen Mass accompanied many events

Nach seiner aktiven Rennkarriere war und ist Jochen Mass mit entsprechenden Fahrzeugen auf vielen historischen Renn- und Rallye-Veranstaltungen unterwegs. So konnte Arthur Bechtel in freundschaftlicher Verbundenheit Jochen Mass für die Teilnahme an der historischen Mille Miglia-Veranstaltung 2015, mit einem, ihm zur Verfügung gestellten, 300 SL Flügeltürer gewinnen. Gesponsert durch die Firma Vredestein, fuhr er zusammen mit seinem Copiloten Martin Utberg. Ein großartiges Erlebnis auch für Arthur und Tim Bechtel, die begleitend mit dabei waren.

Zwei Jahre später fuhr Jochen Mass erneut mit einem von Arthur Bechtel gestellten 190 SL die Mille Miglia von Brescia nach Rom und zurück. Die interessante Geschichte dazu: nachdem bei der Mille Miglia nur Fahrzeuge starten dürfen die bezüglich des Fahrzeug-Typs auch tatsächlich an den Rennen teilgenommen haben, stellte sich erst spät heraus, dass 1956 ein Mercedes-Benz 190 SL bei der Mille Miglia mit am Start war. Seit 2016 ist nun der Traumwagen der 1950er Jahre beim „spektakulärsten Oldtimer-Rennen der Welt“ startberechtigt.

Ein besonderes Highlight für Kund*innen und Freund*innen des Hauses Arthur Bechtel war eine viertägige Ausfahrt im Jahr 2018. Auf den Spuren der historischen Rennstrecke „La Turbie“ startete die Ausfahrt zu traumhaft schönen südfranzösischen Straßen und Landschaften in Begleitung von Jochen Mass in Nizza, dem Standort seines langjährigen Wohnsitzes.

In 2019 begleitet der ehemalige Rennfahrer und Freund des Hauses erneut eine Ausfahrt. Auf der schönsten Route Venetiens erzählt er Kund*innen und Freund*innen des Hauses von seiner spektakulären Rennhistorie. Im familiären und freundschaftlichen Umfeld fachsimpelt die Reisegruppe mit ihm und Arthur.

„Ich habe mich sehr über Arthur's Einladung gefreut, diese Reisegruppe auf der Ausfahrt zu begleiten. Auch für mich ist diese Reise eine wunderbare Veranstaltung und schöne Erfahrung! Arthur hat sich besonders viel Mühe gegeben, diese einzigartigen Örtlichkeiten zu finden und eine tolle Route zu planen. Vielen Dank für die schöne Erfahrung und großes Kompliment an alle Beteiligten für den gelungenen Trip!“ bedankt Jochen sich am letzten Abend der 7-tägigen Reise.

After his active racing career, Jochen Mass has been on the road with corresponding vehicles at many historic racing and rally events. In a spirit of friendship, Arthur Bechtel was able to persuade Jochen Mass to take part in the historic Mille Miglia event in 2015 with a 300 SL gullwing that was set up for him. Sponsored by the Vredestein company, he drove together with his co-pilot Martin Utberg. It was a great experience for Arthur and Tim Bechtel, who were also there.

Two years later, Jochen Mass again drove the Mille Miglia from Brescia to Rome and back in a 190 SL provided by Arthur Bechtel. The interesting story about this: after only vehicles that actually took part in the races in terms of the vehicle type were allowed to start at the Mille Miglia, it turned out only late that in 1956 a Mercedes-Benz 190 SL participated in the Mille Miglia. Since 2016, the dream car of the 1950s has been allowed to start in the „most spectacular vintage car race in the world“.

A special highlight for customers and friends of Arthur Bechtel was a four-day trip in 2018. Accompanied by Jochen Mass, Arthur and his clients were following the tracks of the historic „La Turbie“ race track. They took a trip to the fantastically beautiful southern of France, enjoyed the landscapes and landed in Nice, Jochen Mass' longtime residency

In 2019 Jochen again accompanies a trip of the house. On the most beautiful routes in Veneto, he tells Arthur's customers and friends about his spectacular racing history. The tour group enjoyed the long and extensive talks with him and Arthur in a family and friendly environment.

„I was very happy about Arthur's invitation to accompany this tour group on the trip. For me this trip is a wonderful event and a great experience as well! Arthur has put a lot of effort into finding these unique locations and planning a great route. Many thanks for the nice experience and a big compliment to everyone involved for the successful trip!“ Jochen thanks on the last evening of the seven days trip.



Mercedes-Benz 300 SEL 6,8 | 1971

Es war wohl der spektakulärste Rennsportwagen den Clemens Schickentanz in seiner Rennsport-Karriere jemals fuhr – der Mercedes-Benz 300 SEL 6,8 AMG. Eine bärenstarke Luxus-Limousine, die jedoch konzeptionell nicht die Veranlagung mitbrachte, um im Rennsport eingesetzt zu werden. Doch der Chef des damaligen Tuningbetriebes AMG, Werner Aufrecht, hatte sich in den Kopf gesetzt aus diesem Dickschiff ein siegfähiges Auto für Tourenwagen-Rennen aufzubauen. Was viele nicht für möglich gehalten hatten, Clemens Schickentanz und Hans Heyer belegten mit der erst sehr viel später so genannten „Roten Sau“ den zweiten Platz in der Gesamtwertung und den Klassensieg in der Division 3 beim 24-Stunden-Rennen auf der Hochgeschwindigkeits-Strecke in Spa-Francorchamps.



Originalunterschrift von Clemens Schickentanz Originally signed by Clemens Schickentanz

Clemens Schickentanz begann seine Rennfahrer-Karriere im Jahr 1966. In den folgenden Jahren startete er für BMW, Alfa Romeo und Porsche in der Tourenwagen- und GT-Klasse, erzielte dabei gute Platzierungen und fuhr diverse Siege ein. Es war die Zeit in der Rennsport noch äußerst gefährlich war und jedes Jahr tödliche Unfälle auf den Rennstrecken zu beklagen waren. In einem persönlichen Gespräch darauf angesprochen, sagte Clemens Schickentanz:

„Wenn ich angefangen hätte darüber nachzudenken, wäre ich nicht mehr wettbewerbsfähig gewesen“.

In jener Zeit, wir schreiben das Jahr 1967, wurde der auf Mercedes-Benz Fahrzeuge spezialisierte Tuningbetrieb AMG, damals noch in Großaspach, gegründet. Dort entstand das Vorhaben zum Einstieg in den Rennsport mit einem dafür aufgebauten Mercedes-Benz 300 SEL 6,8. Nachdem Schickentanz als Kenner dieser Strecke bereits 1968 in Spa-Francorchamps auf Alfa Romeo einen Klassensieg herausfuhr und 1971 zusammen mit Hans-Joachim Stuck das 24-Stunden-Rennen in den Ardennen gewonnen hatte, war er für Werner Aufrecht der favorisierte Fahrer, der dort zusammen mit Hans Heyer 1971 das 24-Stunden-Rennen bestreiten sollte. Es war am Ende ein großartiger Erfolg für das noch junge Unternehmen AMG.

Clemens Schickentanz

It was probably the most spectacular racing car that Clemens Schickentanz ever drove in his racing career - the Mercedes-Benz 300 SEL 6,8 AMG. An extremely powerful luxury sedan, which, however, conceptually did not have the predisposition to be used in racing. But the boss of the then AMG tuning company, Werner Aufrecht, had it in his head to build a winning car for touring car races out of this thick ship. And what many had not thought possible, Clemens Schickentanz and Hans Heyer took second place in the overall ranking and class victory in Division 3 in the 24-hour race on the high-speed Track at Spa Francorchamps.

Clemens Schickentanz began his racing career in 1966. In the years that followed he competed in the touring car and GT classes for BMW, Alfa Romeo and Porsche, achieving good placings and clinching various victories. It was the time when motor racing was still extremely dangerous and there were fatal accidents on the race tracks every year. When asked about this in a personal conversation, Clemens Schickentanz said:

„If I had started to think about it, I would no longer have been competitive“



Schickentanz im Replika Schickentanz sitting in the replica

At that time, we write the year 1967, the AMG tuning company specializing in Mercedes-Benz vehicles was founded, at that time still in Großaspach. And that's where the plan to get into racing with a Mercedes-Benz 300 SEL 6,8 built for this purpose came about. After Schickentanz, as a connoisseur of this circuit, had already achieved a class victory in 1968 in Spa-Francorchamps in an Alfa Romeo and had won the 24-hour race in the Ardennes together with Hans-Joachim Stuck in 1971, he was Werner Aufrecht's favorite driver, who together was to contest the 24-hour race with Hans Heyer in 1971. And in the end it was a great success for the young company AMG.



Schickentanz vor dem Replika im Headquarter Böblingen Schickentanz in front of the replica in the headquarter Böblingen



Schickentanz während seiner Rennkarriere Schickentanz during his racing career



Claudia Wilhelmi & Clemens Schickentanz

Wenn auch die Karriere des 300 SEL 6,8 AMG nur von kurzer Dauer war, er war der Grundstein einer bis heute folgenden, langen Reihe erfolgreicher Rennsportwagen aus Affalterbach. Ein Auto, das in die Mercedes-Benz Geschichte eingegangen ist und mit ihm das Gespann Schickentanz und Heyer, das zur erfolgreichen Rennsport-Premiere von AMG beigesteuert hat. „Mit der Sau hat Mercedes-Benz Schwein gehabt“ so die Zeitschrift Octane in einem Artikel über das 55-jährige Jubiläum von AMG. Im Laufe der Jahre entstand eine engere Zusammenarbeit zwischen den beiden Unternehmen, 1998 übernahm die Daimler-Benz AG 51 % der Geschäftsanteile von AMG und seit 2005 ist es die 100-prozentige Tochter „für Hochleistungsfahrzeuge“ des Konzerns.

In den Folgejahren fuhr Clemens Schickentanz erfolgreich zahllose Rennen in der Deutschen Rennsportmeisterschaft, der Europameisterschaft für GT-Fahrzeuge, in der Sportwagen Europameisterschaft und in der Interserie. Ebenso fuhr er von 1971 mit Unterbrechungen bis 1984 für Porsche in der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Dort errang er etliche Spitzenresultate und Klassensiege. Auch bei der Mutter des automobilen Rennsports, dem 24-Stunden-Rennen in Le Mans, war er mehrfach mit dabei, belegte 1973 den 8. Platz und 1984 den 4. Platz in der Gesamtwertung.



Schickentanz begutachtet den Motor des Replikas *Schickentanz has a look at the engine*

Nach 18 Jahren beendete Schickentanz seine Rennkarriere im Jahr 1984. Er hatte dabei in unzähligen Rennen viel Erfolg, aber auch sehr viel Glück gehabt. Denn er überstand seine Renneinsätze zwar mit einigen leichteren Blessuren an diversen Fahrzeugen, aber immer ohne jegliche körperlichen Verletzungen, wie er selbst resümierte.



Schickentanz im Replika *Schickentanz sitting in the replica*

Even if the career of the 300 SEL 6,8 AMG was short-lived, it was the cornerstone of a long line of successful racing cars from Affalterbach that has continued to this day. A car that will go down in Mercedes-Benz history, and with it the team of Clemens Schickentanz and Hans Heyer, who contributed to AMG's successful racing premiere. „Mercedes-Benz was lucky with the sow,“ said Octane magazine in an article about AMG's 55th anniversary. Over the years there has been closer cooperation between the two companies and in 1998 Daimler-Benz AG took over 51% of AMG's shares and since 2005 it has been the group's 100% subsidiary „for high-performance vehicles“.

In the years that followed, Clemens Schickentanz successfully drove countless races in the German Racing Championship, the European Championship for GT vehicles, in the European Sports Car Championship and in the Interserie. He also drove from 1971 with interruptions until 1984 for Porsche in the sports car world championship. There he achieved a number of top results and class wins. And he also took part in the mother of automobile racing, the 24-hour race in Le Mans, and took 8th place in 1973 and 4th place in the overall ranking in 1984.

After 18 years, Schickentanz ended his racing career in 1984. He had been very successful in countless races, but also very lucky. Because he survived his races with a few minor injuries on various vehicles, but always without any physical injuries, as he summarized at the end of our conversation.

ARTHUR BECHTEL

Classic Motors



Eduard Pauly mit seinem Jaguar / Eduard Pauly with his Jaguar

Die frühen siebziger Jahre waren eine wunderbare und spannende Zeit. Eine „Oldtimerszene“ im heutigen Sinne gab es nämlich noch nicht. Die Liebe zu alten Autos spielte sich noch mehr oder weniger im Verborgenen ab und der Kreis der Liebhaber*innen war noch sehr überschaubar.

Zu jener Zeit, es war das Jahr 1971, betreibt Arthur Bechtel, ein junger Mann Anfang 20, eine Tankstelle und verkauft nebenbei den einen oder anderen Gebrauchtwagen. Doch er hat andere Vorstellungen und möchte mehr als einer der üblichen Gebrauchtwagen-Händler sein. Ihn reizt das Thema Oldtimer und er beweist damit ein Gespür für eine Entwicklung die ihn später noch selbst überraschen wird. Es wird ihm in Frankfurt ein Jaguar XK 120 DHC aus dem Jahr 1953 angeboten. Das Auto stammte aus dem Nachlass von Peter Lindner, der 1964 mit seinem berühmten Jaguar E-Type Lightweight Coupé in Monterey tödlich verunglückt war. „Interessantes Auto“ denkt er. Bei nasskaltem hässlichen November-Wetter fährt er mit dem Zug nach Frankfurt, wird mit dem Verkäufer handelseinig und entscheidet sich, das Auto direkt per Achse mitzunehmen.

Nach ein paar Kilometern auf der Autobahn fängt es jedoch an zu schneien. Auf Sommerreifen kämpft er sich bei dichtem Schneetreiben und geschlossener Schneedecke durch den unerwarteten Winter-einbruch und bringt den XK 120 am Ende unbeschadet als glücklicher Besitzer seines ersten erworbenen Oldtimers ins heimatische Stuttgart.

Hier beginnt Eduard Pauly, der erste Kunde des Hauses, mit seiner Erzählung: „So stand das Auto, kurz nach der Überführung, auf dem Verkaufsgelände. Ganz in der Nähe befand sich damals die DEKRA und dort war ich angestellter KFZ-Sachverständiger, bevor ich mich später mit einem eigenen Betrieb selbstständig gemacht habe. Täglich fuhr ich auf dem Weg zur Arbeit bei Arthur Bechtel vorbei und sah dort den XK 120 stehen, der mich mit seinem nicht mehr ganz taufrischen Äußeren traurig anschaute. Nach einiger Zeit entschloss ich mich dann den englischen Roadster einmal näher anzuschauen, doch Arthur sträubte sich anfangs seine Neuerwerbung, für die er sich selbst sehr begeisterte, zu verkaufen.

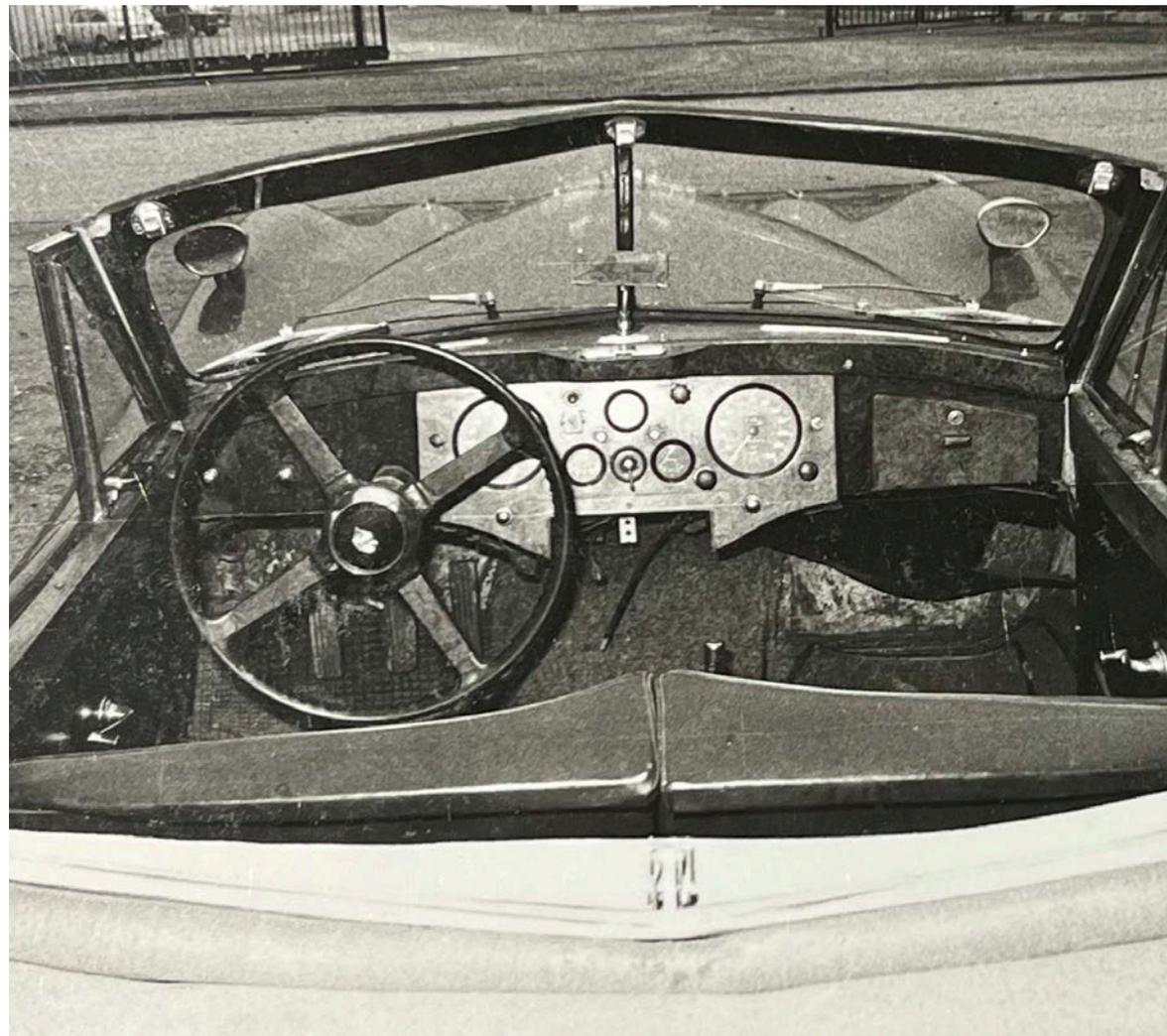
Aber nach zähen Verhandlungen und einer ausgiebigen Probefahrt wurden wir handelseinig und ich war glücklicher Besitzer des Jaguar XK 120 Drop Head Coupé's (welcher ja eigentlich ein Cabriolet war).

The early 1970s were a wonderful and exciting time. A „vintage car scene“ in today's sense did not yet exist. The love of old cars was still more or less hidden and the circle of lovers was still small.

At that time, it was 1971, Arthur Bechtel, a young man in his early 20s, ran a gas station and also sold a few used cars on the side. But he has other ideas and would like to be more than just one of the usual used car dealers. He is fascinated by the topic of classic cars and thus demonstrates a feeling for a development that will later surprise him. He is offered a Jaguar XK 120 DHC from 1953 in Frankfurt. The car came from the estate of Peter Lindner, who died in a 1964 accident in Monterey with his famous Jaguar E-Type Lightweight Coupé. „Interesting car,“ he thinks. In the cold, wet, ugly November weather, he takes the train to Frankfurt, comes to an agreement with the seller and decides to take the car with him.

However, after a few kilometers on the Autobahn, it starts to snow. Equipped with summer tires, he fought his way through the unexpected winter scenery. With heavy snowfall and a solid blanket of snow on the streets, Arthur brought the XK 120 unscathed to his shop in Stuttgart. He was now the happy owner of his first vintage car. This is how Eduard Pauly, the first customer of the company, begins his story. „So the car stood on the sales area shortly after the transfer. At that time, DEKRA was very close by, and I was employed there as a motor vehicle expert before I later set up my own business. Every day I drove past Arthur Bechtel on my way to work and saw the XK 120 parked there. It gave me a sad look everyday. After a while, I decided to take a closer look at the English roadster after work, but Arthur was initially reluctant to sell his new acquisition, which he himself was very enthusiastic about.

But after tough negotiations and an extensive test drive, we came to an agreement and I was the happy owner of the Jaguar XK 120 Drop Head Coupé (which was actually a convertible).



Fotografien aus Pauly's Archiv Photographs out of Pauly's Archive

Vor über 50 Jahren war ich damit der allererste Oldtimer-Kunde in der langen Geschichte der heutigen Firma Arthur Bechtel Classic Motors! Und nun geschah das, was vielen Oldtimer-Käufern immer wieder passiert und das sie am Ende zumindest auf dem Guthaben-Konto Erfahrung verbuchen können: Ich entschloss mich, den Jaguar zu restaurieren. Der Wagen war zwar in einem guten Zustand, aber er genügte eben nicht meinen Ansprüchen. Deshalb beschloss ich zunächst die Karosserie vom Chassis zu trennen. Das Chassis und die Technik sollte in Eigenregie in der heimatischen Garage überarbeitet werden, die Karosserie brachte ich zur Restaurierung in einen damals kleinen aber renommierten Fachbetrieb. Sowohl meine berufliche Karriere bei DEKRA, als auch die noch junge Familie war jedoch eine hohe Herausforderung und ich hatte den zeitlichen Aufwand der Restaurierung von Bodengruppe und Technik klar unterschätzt. Der Karosserie-Fachmann hatte dann, wie ich feststellen musste, etliche Monate nach Auftragserteilung noch gar nicht mit seiner Arbeit begonnen und so schlummerte das Blechkleid unberührt und verstaubt in einer Ecke der Werkstatt.

Das Ende des Projektes XK 120 wurde dann durch die, zurückhaltend ausgedrückt, „nicht sehr umgängliche“ Ehefrau des Werkstatt-Inhabers eingeleitet. Sie bestimmte eines Tages, dass der „Schrottkübel“ in der Werkstatt nur Platz beanspruche und endlich raus müsse. Dadurch stand die XK Karosserie einen langen harten Winter ungeschützt im Freien, der Witterung ausgesetzt, was deutliche Spuren hinterlassen hatte. Als ich dann nichtsahnend im darauffolgenden Frühjahr das traurige Ergebnis sah, war die Motivation der weiteren Restaurierung auf dem Tiefpunkt angelangt und ich verkaufte den Jaguar in Einzelteilen.

Lieber Arthur, lieber Tim, ich wünsche euch zu Eurem 50-jährigen Jubiläum alles Gute und nur das Beste.“

Eduard Pauly

More than 50 years ago I was the very first classic car customer in the long history of today's Arthur Bechtel Classic Motors! And then something happened that happens again and again to many classic car buyers: I decided to restore the Jaguar. The car was in pretty good condition, partially restored, but it just didn't meet my needs. So I decided to separate the body from the chassis first. The chassis and the technology should be reworked by myself in the home garage, I brought the body to a then small but well-known specialist company for restoration. However, both my professional career at DEKRA and the still young family were a great challenge and I clearly underestimated the time required to restore the floor assembly and technology. As I found out, the bodywork specialist had not even started his work for several months after the order had been placed, and so the bodywork lay untouched and dusty in a corner of the workshop.

The end of the XK 120 project was then initiated by the workshop owner's wife. One day she decided that the „scrap bucket“ was only taking up space in the workshop and finally had to be taken out. As a result, the XK body was exposed to the weather for a long, hard winter, unprotected, which left clear marks. When I then unsuspectingly saw the sad result the following spring, the motivation for further restoration had hit rock bottom and I sold the Jaguar in its individual parts.

Dear Arthur and Tim, Congratulations on your 50th anniversary! I wish you and the company nothing but the best.“



Lieber Arthur, lieber Tim, es freut mich ganz besonders dass ich über 10 Jahre die Bechtels mit Rat und Tat unterstützen durfte. Besonders gerne erinnere ich mich an die vielen, vielen schönen Oldtimer, die ich in dieser Zeit an die Kunden, meist bei einem netten Benzingespräch übergeben durfte. Auch die vielen Messeauftritte waren für mich immer ein Erlebnis. Mögen die nächsten 50 Jahre genauso erfolgreich werden!

Dear Arthur, dear Tim, I am particularly pleased that I could support the Bechtels for over 10 years. I particularly like to remember the many, many beautiful vintage cars that I was allowed to hand over to the customers during this time, mostly during a nice chat about petrol. The many trade fair attendances were always an experience for me. May the next 50 years be just as successful!

Horst Dahm



50 Jahre Arthur Bechtel Classic Motors, es war für mich eine große Ehre und Glück bei diesem Team 12 Jahre dabei zu sein. Lieber Arthur, ich war ja auch mit Deinem Vater viele Jahre befreundet. Ich kann mich noch gut erinnern dass er voller Stolz häufig von Dir gesprochen hat. Jetzt kannst Du Dich zurücklehnen, Dein Sohn Tim wird es schon richten. Herzlichen Glückwunsch zum 50. Jubiläum!

50 years of Arthur Bechtel Classic Motors it was a great honor and happiness for me being part of this team for 12 years. Dear Arthur, I was also friends with your father for many years. I can still well remember that he often spoke proudly of you. Now you can lean back, your son Tim will handle it. Happy 50th Anniversary!

Karl Schellhorn



Im Frühsommer 2010 habe ich angefangen, bei Arthur Bechtel Classic Motors ein paar Stunden die Woche zu arbeiten. Oldtimer waren Neuland, ich kam aus der Disposition für Neuwagen bei VW und Audi. Schnell war aber klar, das ist ein sehr schönes, spannendes Arbeitsumfeld und auch mir hat die familiäre Atmosphäre im Hause gefallen. Kurze Zeit später, als Tim die Führung übernahm, stellte er mich in Vollzeit ein. Seitdem kümmere ich mich um alle administrativen Angelegenheiten der Firma und der Mitarbeiter. Wir haben tolle Feste mit der Firma gefeiert, Messen im In- und Ausland besucht und kein Tag war langweilig. Unsere Chefs und unsere Mannschaft hier sind einfach großartig! Arthur wünsche ich alles, alles Gute zum 50-jährigen Bestehen und einen wohlverdienten schönen Ruhestand! Tim wünsche ich viele weitere erfolgreiche Jahre und ich weiß, dass er die Firma sehr gut weiterbringen und führen wird! Im Herzen immer dabei!

In the early summer of 2010 I started working a few hours a week at Arthur Bechtel Classic Motors. Vintage cars were new territory for me, as I worked with new cars at VW and Audi. It quickly turned out that this is a very nice and exciting work environment and I also liked the family atmosphere in the company. A short time later, when Tim took over the management of the company, he hired me full-time. Since then I have taken care of all administrative matters of the company and the employees. We celebrated great parties with the company, attended trade fairs at home and abroad and not one day was boring. Our bosses and our team here are just great! I wish Arthur all the best for his 50th anniversary and a well-deserved happy retirement! I wish Tim many more successful years and I know that he will advance and lead the company very well! Always in the heart!

Iris Berg



Schon seit meiner Jugend habe ich ein Faible für schöne und besondere Autos und Motorräder mit dem Schwerpunkt Oldtimer. Die Vielfalt der Formen und der zeitgenössischen technischen Lösungen faszinieren mich bis heute. Dies führte dazu, dass ich mir wann immer sich eine Möglichkeit bietet Oldtimer zu besichtigen dies wahrnehme. In diesem Kontext wurde ich in den 70-ern auf die Angebote von Arthur Bechtel aufmerksam und kam hin und wieder in seine Ausstellungsräume, um mir die immer reizvollen Fahrzeugangebote anzuschauen. Als geborener Verkäufer und aktiver Netzwerker suchte Arthur natürlich schon bald das Gespräch mit mir und wir stellten schnell gemeinsame Vorlieben und Gedankenwelten fest: eine Vorliebe für Oldtimer, gutes Essen und offene Gespräche über viele Themen. Eines Tages fragte Arthur mich dann, ob ich ihn bei Fahrzeugbeschreibungen und technischen Recherchen unterstützen könne. Seit meiner damaligen Zusage ist dies bis heute der Fall und ich konnte so an dem dynamischen Wachstum des Unternehmens auf dem nationalen, europäischen und weltweiten Oldtimermarkt teilnehmen. Persönliche Highlights in dieser Zeit waren für mich eine gemeinsame Reise mit Arthur und Tim zu automobilen Schätzen in die USA und später eine Reise nach China.

Vielen Dank an Euch: Arthur, Tim und die gesamte Mannschaft! Wir haben gemeinsam als Team spannende und anregende Zeiten und immer wieder Herausforderungen erlebt, auf die wir flexibel und erfolgreich reagieren konnten. Für die Zukunft wünsche ich dem Unternehmen und allen daran beteiligten Personen weiterhin so erfolgreiche Zeiten wie bisher.

Since my youth I have had a soft spot for beautiful and special cars and motorcycles, with a focus on vintage cars. The variety of shapes and contemporary technical solutions fascinate me to this day. As a result, whenever there is an opportunity to view vintage cars, I do so. It was in this context that I became aware of Arthur Bechtel's offerings in the 1970s and occasionally came to his showrooms to take a look at the always attractive range of vehicles. As a born salesman and active networker, Arthur naturally soon sought out a conversation with me and we quickly discovered common preferences and worlds of thought: a preference for classic cars, good food and open discussions on many topics. Then one day Arthur asked me if I could help him with vehicle descriptions and technical research. This has been the case since my commitment back then, and I was able to participate in the dynamic growth of the company on the national, European and global classic car market. Personal highlights for me during this time were a trip with Arthur and Tim to automotive treasures in the USA and later a trip to China.

Many thanks to you: Arthur, Tim and the entire team! Together we have experienced exciting and wonderful times and repeated challenges to which we were able to react flexibly and successfully. For the future, I wish the company and everyone involved in it continued success as it has been so far.

Eberhard Thöne



Lieber Arthur, lieber Tim, herzlichen Glückwunsch zum 50-jährigen Firmenjubiläum! Es ist mir eine Freude, Teil des Teams zu sein und seit nunmehr 6 Jahren bei spannenden Projekten und Aufträgen dabei zu sein. Auch weiterhin wünsche ich Euch viele, erfolgreiche Jahre!

Dear Arthur, dear Tim, congratulations on your 50th company anniversary! It is a pleasure for me to be part of the team and to have been involved in exciting projects and assignments for 6 years now. I wish you many more successful years!

Gottfried Hiller



Im Mai 2011 feierte Baden Württemberg das Jubiläum 125 Jahre Automobil mit einer Reihe von Veranstaltungen im Ländle. Das dreitägige Eröffnungsfest „City Mobil“ fand auf dem Stuttgarter Schlossplatz statt und Arthur Bechtel war mit der Präsentation von sechs historischen Automobilen mit dabei. Es war meine persönliche Auftakt-Veranstaltung im Hause Bechtel bei strahlendem Frühlingswetter und allerbesten Stimmung. Die Geschichte begann mit der Eröffnung des Meilenwerks, der heutigen Motorworld, in Böblingen. Und es war ein guter Freund, den ich bei der Realisierung seiner Event-Location Targa Florio im neuen Meilenwerk unterstützte und dabei mit Arthur Bechtel in Kontakt kam. Man lernte sich näher kennen und irgendwann kam die Frage, ob ich mir vorstellen könnte für ihn tätig zu werden: Jawohl ich konnte. Ich bin damit vom Ruhestand in den Unruhestand übergegangen und habe es bis heute keine Minute bereut.



Es waren interessante und erlebnisreiche Jahre in einem Umfeld, das für jemand mit Benzin im Blut fasziniert und niemals langweilig wird. Die Besonderheit im Hause Bechtel war für mich von Anbeginn die familiär freundschaftliche Atmosphäre die auch weiterhin bestand als Tim Bechtel die Führung des Unternehmens übernahm. Eine Fülle von Messen, Veranstaltungen im In- und auch im Ausland, sowie eine Vielzahl zu betreuende Besuchergruppen erforderten immer wieder vollen Einsatz. Dabei waren es die in Jahren entstandenen freundschaftlichen Beziehungen und Kontakte zu Vater und Sohn Bechtel sowie zu langjährigen Kollegen die Spaß gemacht und immer wieder motiviert haben. Nicht zu vergessen die gute Seele, die seit vielen Jahren, wie man so schön sagt, den Laden zusammen hält – unsere liebe Iris Berg. Ihr ist die ganze Bechtel-Mannschaft zu großem Dank verpflichtet! Danke Arthur und Tim für viele erlebnisreiche und vertrauensvolle Jahre und die besten Wünsche für eine weiterhin erfolgreiche Zukunft!



In May 2011, Baden-Württemberg celebrated the 125th anniversary of the automobile with a series of events in the state. The three-day opening festival „City Mobil“ took place on Stuttgart’s Schlossplatz and Arthur Bechtel was there with the presentation of six historic automobiles. It was my personal kick-off event at Bechtel in glorious spring weather and in the best of moods. The story began with the opening of the Meilenwerk, today’s Motorworld, in Böblingen. And it was a good friend who I supported in the realization of his event location Targa Florio in the new Meilenwerk and came into contact with Arthur Bechtel. We got to know each other better and at some point the question arose whether I could imagine working for him: Yes, I could. I made the transition from retirement to non-retirement and haven’t regretted it for a minute to this day.



They were interesting and eventful years in an environment that fascinates someone with petrol in their veins and never gets boring. What made Bechtel special for me from the start was the friendly family atmosphere, which continued to exist when Tim Bechtel took over the management of the company. A wealth of trade fairs, events at home and abroad, as well as a large number of visitor groups to be looked after required full commitment again and again. It was the friendly relationships and contacts that had developed over the years with father and son Bechtel as well as with long-standing colleagues that were fun and motivated me again and again. Not to forget the good soul who, as the saying goes, has been keeping the shop together for many years - our dear Iris Berg. The entire Bechtel team owes her a big thank you! Thank you Arthur and Tim for many eventful and trusting years and best wishes for a continued successful future!

Claus-Henning Guthard

Lieber Arthur, lieber Tim, nach dem 2-stündigen Bewerbungsgespräch war mir sofort klar, dass ich Teil des Teams sein möchte. Seit 2018 gehöre ich dem „Bechtel-Team“ an. Besonders schätze ich die offene, herzliche und familiäre Art sowie die tolle Menschen um mich herum. Ich bin dankbar für die bislang tollen Projekte, die ich begleiten durfte. Darunter prägten mich die Ausfahrten insbesondere. Ich wünsche Arthur alles Gute für seinen wohlverdienten Ruhestand und Tim weiterhin viel Erfolg!

Dear Arthur, dear Tim, after the 2-hour interview, it was immediately clear to me that I would love to work here. I have been part of the „Bechtel team“ since 2018 and couldn’t be happier. I particularly appreciate the open, cordial and informal manner as well as the great people around me. I am grateful for the great projects that I have been able to support. I wish Arthur all the best in his well-deserved retirement and Tim continued success

Burak Fidan



Vor sehr langer Zeit, also vor 1976, als im Dürtlewang auf dem Gelände vom heutigen Aldi Baumarkt an der Galileistraße noch eine Tankstelle war, gab es auf der anderen Straßenseite den Tennisplatz, auf dem ich mit Freunden gelegentlich spielte. Von einem anderen Freund, Kurt Talmon Gros, wurde ich aufmerksam gemacht, dass im Ausstellungsraum dieser Tankstelle alte Autos zu sehen sind und er dort ein besonderes Fahrzeug entdeckt habe. Ich beschloss mir dieses Auto einmal anzuschauen und sah in den Abendstunden im Schaufenster zunächst zwei riesig große Scheinwerfer. Auf dem Kühler konnte ich die Buchstaben „REO“ erkennen, aber die sagten mir wirklich nichts. Und in meiner damals noch spärlichen Oldtimer-Literatur fand ich nichts und Internet gab es ja damals auch noch nicht. Mein Interesse war aber geweckt und so besuchte ich die „Tankstelle“ baldigst wieder. Der nette Inhaber Arthur Bechtel klärte mich dann umfassend auf. Auch eine Probefahrt konnten wir machen. Dabei stellte sich dann heraus, dass erstens, das Auto aus dem Jahre 1914 stammte, und zweitens, es eine ungewohnte Anordnung der Pedale hatte - das Gaspedal stand in der Mitte, Bremse rechts und - das war wirklich sehr ungewöhnlich - links das Kupplungs- und zugleich feststellbare Bremspedal. Der REO war ein amerikanisches Fabrikat und erheblich größer und mit höherer Leistung als die europäischen Autos jener Zeit. Dadurch hatte er mehr Steigfähigkeit, aber keine so guten Bremsen. Das Auto, das ich bislang überhaupt nicht gekannt hatte, faszinierte mich und so überredete ich meine Frau und kaufte diesen „REO the Fifth“. Nach einigen ergänzenden Einbauten wie Blinklichter etc. und einer spannenden Zulassungsprozedur (ohne Tachometer, eigentlich notwendig zur Geschwindigkeitsprüfung) machten meine Frau und ich, dank der hervorragenden Betreuung durch Arthur und seinem Team, viele Ausfahrten, darunter auch zwei Deutschland-Touren. Wir hatten sehr viel Freude und wunderbare Erlebnisse mit diesem Auto aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg!

Jahre später, erzählte Arthur mir, dass er ein Angebot für die Übernahme von Räumlichkeiten im neuen Meilenwerk in Böblingen erhalten habe. Er fragte mich, ob ich dies für sinnvoll halten würde, oder ob es besser wäre am alten Standort zu bleiben. Wir wogen die Vor- und Nachteile ab und ich glaube, ich gab Arthur den richtigen Rat zum Umzug seines Betriebes in das Meilenwerk Böblingen, die heutige Motorworld. Ich wünsche dem Unternehmen, der gesamten Mannschaft und Vater und Sohn Bechtel das Allerbeste für die Zukunft!

A very long time ago, i.e. before 1976, when there was still a gas station in Dürtlewang on the site of today's Aldi hardware store on Galileistrasse, there was a tennis court on the other side of the street, on which I occasionally played with friends. Another friend, Kurt Talmon Gros, pointed out to me that the showroom at this gas station had old cars on display and he spotted a special vehicle there. I decided to take a look at this car and in the evening hours I first saw two huge headlights in the shop window. I could see the letters „REO“ on the radiator, but they really meant nothing to me. And I couldn't find anything in my classic car literature, which was still sparse at the time, and there was no internet back then. But my interest was aroused and so I visited the „gas station“ again as soon as possible. The nice owner Arthur Bechtel then explained everything to me in detail. We were also able to do a test drive. It turned out that, firstly, the car was from 1914, and secondly, it had an unusual arrangement of the pedals - the gas pedal was in the middle, the brake on the right and - this was really very unusual - the clutch and brake on the left simultaneously lockable brake pedal. The REO was an American make and was significantly larger and more powerful than the European cars of the time. As a result, he had more climbing ability, but not as good brakes. I was fascinated by the car, which I had never known before, so I persuaded my wife to buy this „REO the Fifth“. After a few additional installations such as flashing lights etc. and an exciting registration procedure (without a speedometer, actually necessary for the speed test), my wife and I went on many trips, including two tours of Germany, thanks to the excellent support provided by Arthur and his team. We had a lot of joy and wonderful experiences with this pre-WW1 car!

Years later Arthur told me he had received an offer to take over premises in the new Meilenwerk in Böblingen. He asked me if I thought this would make sense, or if it would be better to stay in the current location. We weighed the pros and cons and I think I gave Arthur the right advice on moving his business to the Meilenwerk Böblingen, now Motorworld. I wish the company and father and son Bechtel the very best for the future!

Helmut Schurr





Lieber Arthur, lieber Tim, ich darf mich jetzt zwei Jahre zum Team von Arthur Bechtel Classic Motors zählen. Ich habe nicht nur das Glück, an absoluten Traumfahrzeugen zu arbeiten, sondern auch Euch kennen zu lernen. Das familiäre Betriebsklima sowie die herzliche Art der beiden Bechtels sind es, warum ich sehr glücklich bin, ein Teil der Firma zu sein. Ich wünsche Arthur und Tim deswegen alles Gute zum Jubiläum und freue mich ganz besonders auf viele weitere, spannende Jahre!

Dear Arthur, dear Tim, I've been part of the Arthur Bechtel Classic Motors team for two years now. I am not only lucky enough to work on absolute dream vehicles, but also to get to know you. The family-like working atmosphere and the warm nature of the two Bechtels are what make me very happy to be part of the company. I wish Arthur and Tim all the best for their anniversary and I am particularly looking forward to many more years to come!

Patrick Frey



Lieber Arthur, lieber Tim, es war ein großer Schritt für mich, des (Traum-)Jobs wegen aus meiner Heimat – dem Rheinland – in das „Ländle“ zu ziehen. Dennoch war es zweifellos die beste Entscheidung! Seit der ersten Minute habe ich mich als Teil der „Bechtel“-Familie gefühlt. Es war schnell klar, dass die plakative Kernaussage, eines passionierten, schwäbischen Unternehmens, sich auch im Arbeitsalltag bewahrheitet. Jede/r Mitarbeiter/in arbeitet mit Herzblut und Passion an den Projekten – das spiegelt sich kompromisslos in der Arbeitsqualität wider und wird in- und extern durchweg geschätzt. Ich möchte Euch von Herzen für die schöne Zusammenarbeit und die tollen Projekten danken. Möge das Unternehmen uns alle mindestens überleben und die Leidenschaft des klassischen Automobils weiterhin in die Welt hinaus tragen. Ihr seid wirklich großartig!

Dear Arthur, dear Tim, it was a not so small step for me to move from my home area – the Rhineland – to the "Ländle" for of my (dream-)job. Still, it was undoubtedly the best decision! From the very first minute I felt part of the „Bechtel“ family. It quickly became clear that the striking core statement of a passionate Swabian company also lives in every one's everyday work. Every employee works with heart and soul on the projects - this is reflected uncompromisingly in the quality of work and is consistently appreciated both internally and externally. I would like to thank you from the bottom of my heart for the nice cooperation and the great projects. May the company spread the love for classic automobiles out in the world. You are great!

Michelle Stürz



Lieber Arthur, lieber Tim, im Sommer 2016 lagen zwischen dem Vorstellungsgespräch mit Arthur und meinem ersten Arbeitstag nicht einmal 24 Stunden. Besonders halte ich das familiäre Betriebsklima, die vielseitigen Projekte wie Filmaufnahmen, Auslieferungen und Firmenevents in Erinnerung. Vielen Dank für die bisherige, schöne Zeit! Ich wünsche Euch zum 50-jährigen Jubiläum alles Gute und viel Erfolg auf der weiteren Unternehmensreise!

Dear Arthur, dear Tim, I started my job in the summer. particularly remember the family working atmosphere, the diverse projects such as filming, deliveries and company events. Thank you for the good time so far! I wish you nothing but the best on your 50th anniversary and further!

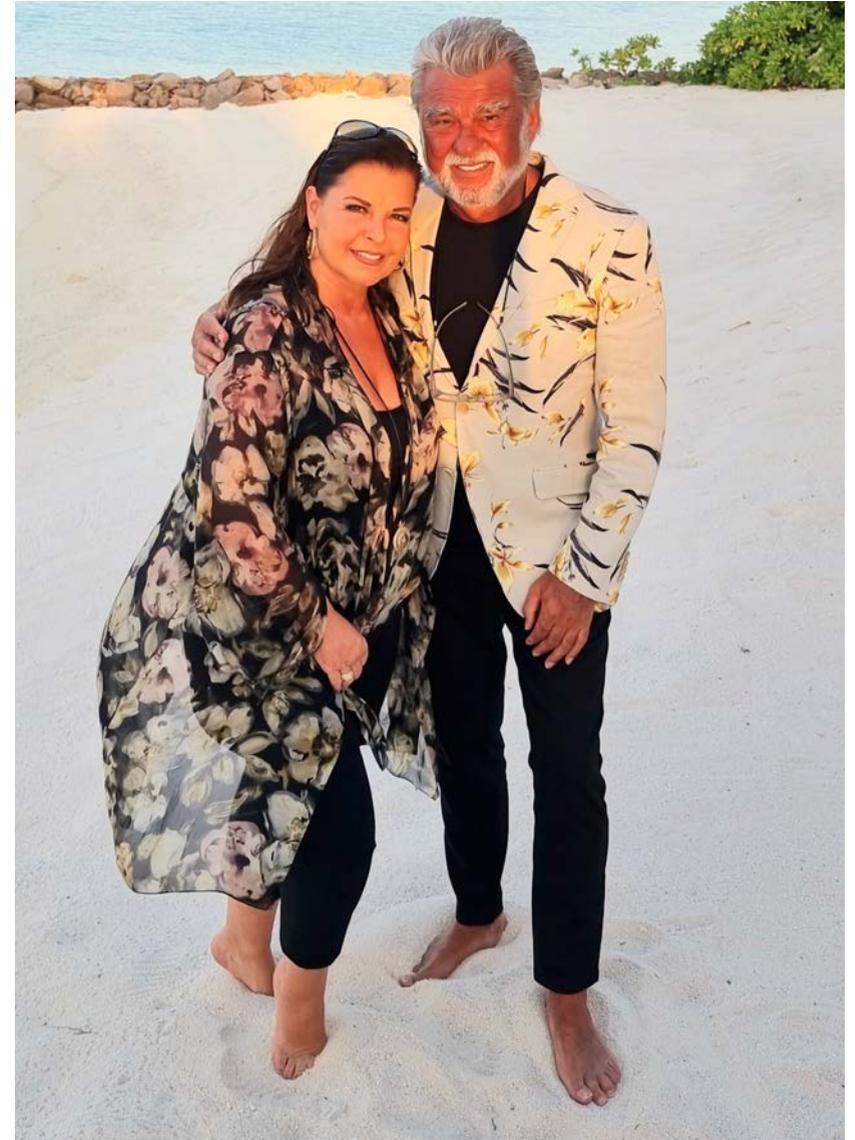
Klaus Henschel



Lieber Arthur, lieber Tim, wir gratulieren Euch ganz herzlich zu diesem außergewöhnlichen Firmenjubiläum – 50 Jahre Bechtel Motorcompany Das ist etwas ganz Besonderes und Ihr könnt sehr stolz auf Euch sein! Danke für Euer Vertrauen und die gute Zusammenarbeit in all den Jahren. Wir freuen uns, dass wir Euch und Euer Unternehmen auf diesem Weg als Freunde und Geschäftspartner begleiten dürfen. Wir wünschen weiterhin ganz viel Erfolg und freuen uns auf viele weitere Jahre der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit.

Dear Arthur, dear Tim, we congratulate you on this extraordinary company anniversary - 50 years of Bechtel Motorcompany. This is something very special and you can be very proud of yourself! Thank you for your trust and the good cooperation over the years. We are pleased that we can accompany you and your company on this path as friends and business partners. We wish you continued success and look forward to many more years of a close and trusting cooperation.

Christof und Bärbel Sage



Bilder
sprechen.

Pictures
speak.

06



Mercedes-Benz 280 SL Pagode Mercedes-Benz 280 SL Pagoda





Concours d'Elegance 2016 Qatar





Concours d'Elegance 2016 Pebble Beach, USA



ARTHUR BECHTEL
Classic Motors

ARTHUR BECHTEL
Classic Motors

AME

ARTHUR BECHTEL
Classic Motors



The Quail 2016 Pebble Beach, USA





Top Marques & Bund Classic 2014 Shanghai















S LL 968H





D S SL 177H



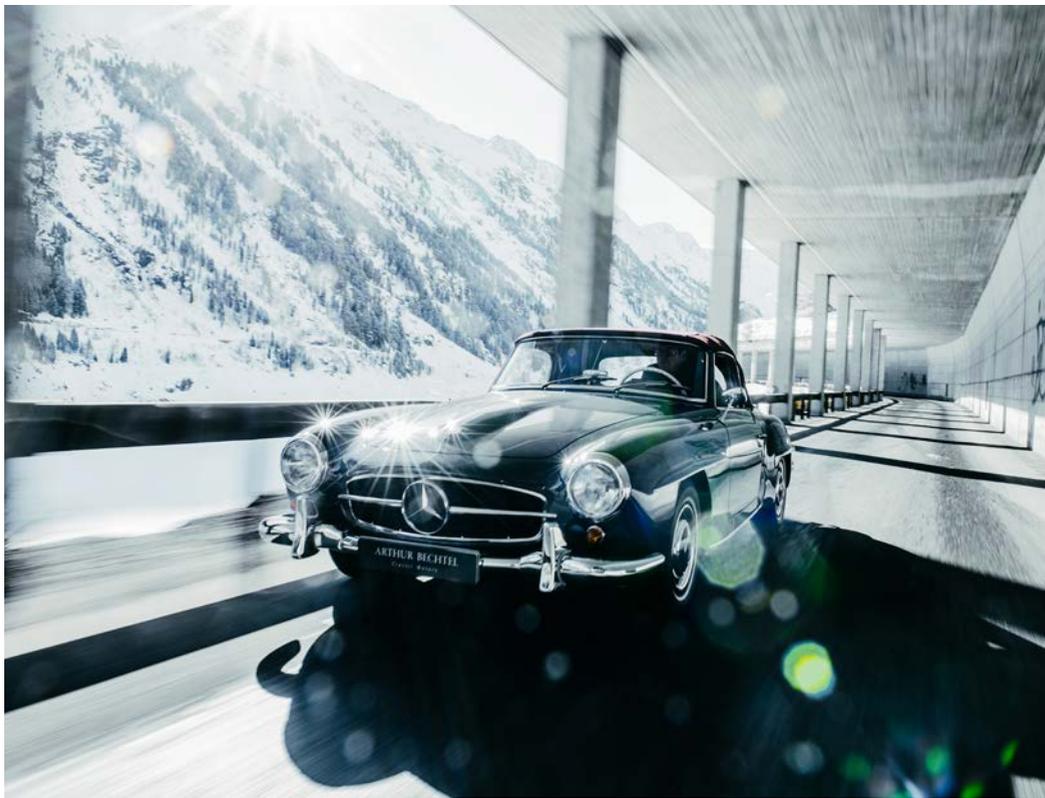














ARTHUR BECHTEL

Classic Motors





Fünf Jahrzehnte Leidenschaft für klassische Automobile. The show must go on. Nehmen Sie auch weiterhin bei uns Platz in der ersten Reihe, wenn es um historische Automobile der Spitzenklasse geht.

Five decades of passion for classic automobiles. The show must go on. Take a seat with us in the front row when it comes to high class automobiles that will always be an essential part of history.

