



Premium ClassiXXs... von der Passion zur Profession

Wenn Sie die **Premium ClassiXXs** Kollektion 2010 in Händen halten, dann ist dies bereits der neunte Gesamtkatalog unserer im Jahre 2002 gegründeten Firma. Gerade in Zeiten der wirtschaftlichen Krise hat sich unser Grundsatz als richtig erwiesen, dass nicht nur Firmengröße und größtmögliches Wachstum entscheidend sind. Aus diesem Grund ist **Premium ClassiXXs** nach wie vor komplett eigenfinanziert und somit Banken- und Investorenunabhängig. Dies war im Jahre 2009, einem auch für **Premium ClassiXXs** nicht einfachen Geschäftsjahr, für uns von großem Vorteil.



Um auch in Zukunft die notwendige Unabhängigkeit für die Realisierung unserer Ideen und die unverzichtbare Flexibilität bei der Reaktion auf eventuelle Veränderungen der Marktgegebenheiten zu erhalten, soll dies auch zukünftig so bleiben.

Aufgrund unserer Geburtsjahre 1963 und 1966, aufgewachsen mit den unterschiedlichsten Spielzeugautos und „gestählt“ durch zahlreiche „Auto-Quartett-schlachten“, wurde uns in einer Zeit des immer stärker werdenden Individual-

verkehrs die Vorliebe für die Automobile des 20. Jahrhunderts praktisch in die Wiege gelegt. Deshalb haben wir ganz bestimmte Vorstellungen, wie wir unsere Modelle entwickeln und produzieren – sehen aber auch die Verantwortung unseren Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern gegenüber.

Nach langjähriger Berufserfahrung im Spielzeug- und hochwertigen Modellbereich hatten wir uns entschlossen, eigene unverwechselbare Produkte zu kreieren, die nicht nur aktuellen Fertigungsmaßstäben Stand halten sollten, sondern auch die spezielle persönliche Note von auf ihre Weise einzigartigen Modellen erhalten sollten. Wir fühlten uns lediglich unserem persönlichen Anspruch und unserem Grundsatz, ausschließlich aus eigenen Formen zu produzieren, verpflichtet.

Der Tradition und dem Fortschritt verpflichtet.

Unter der Marke **Premium ClassiXXs** und der alten Nürnberger Spielzeugmarke **BUB** werden nun bereits seit 2002 unverwechselbare Modelle nach automobilen Vorbildern des 20. Jahrhunderts gefertigt. Von Anfang an legten wir höchsten Wert darauf, eine dem Endkunden gegenüber verantwortungsvolle und plausible Auflagen- und Produktpolitik zu definieren und in Form von außergewöhnlichen und einzigartigen Sammlerminiaturen umzusetzen.

Ziel unserer Marken ist es, Ihnen exklusive Sammlerstücke in hochwertiger Ausführung anzubieten. Dabei fühlen wir uns gleichzeitig der Tradition und dem Fortschritt verpflichtet. Die Detailtreue und Qualität in der Fertigung stehen immer im Vordergrund. So werden sämtliche Modelle von Hand lackiert und liebevoll zusammengesetzt.

Die im Maßstab 1:87 gehaltenen **BUBmobile** überzeugen durch ihren nostalgischen Charme, den wir auch in Zukunft erhalten werden. Durch die Fertigung aus Metall verfügen die **BUBmobile** – trotz ihrer geringen Größe – über ein beeindruckend hohes Eigengewicht. Mittlerweile beschreiben unsere **BUBmobile** ein gehöriges Stück Automobilgeschichte „en miniature“.



Begeisterung und Leidenschaft treiben uns an.

Unsere Kunden pflegen ihre Leidenschaft für hochwertige, einzigartige Modelle und die dazugehörigen Vorbildfahrzeuge. Wir haben diese Leidenschaft zu unserem Beruf gemacht. Mit Begeisterung setzen wir unser Wissen als Automobilliebhaber und Modellbauer ein, um Ihnen die legendären Automobile und Lastwagen des 20. Jahrhunderts originalgetreu und in bester Qualität anzubieten. Ziel ist es dabei nach wie vor nicht, größtmögliche Stückzahlen zu vermarkten, sondern hochwertige Sammler-Modelle für Freunde automobiler Kultur anzubieten.

Wir wünschen Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre unsere **Premium ClassiXXs** Kollektion 2010!


Peter Brunner


Thomas Roschmann

Da wir bei **Premium ClassiXXs** der festen Überzeugung sind, dass es wichtig ist, dass erfolgreiche mittelständische Unternehmen auch soziale Verantwortung übernehmen, versuchen wir seit Gründung unserer Firma, vor nunmehr knapp 9 Jahren, im Bereich unserer Möglichkeiten uns auf verschiedenen sozialen Feldern zu engagieren.



Durch die unterschiedlichsten Aktionen kamen so bisher über 65.000,— Euro verschiedenen öffentlichen und sozialen Einrichtungen und dem Jugendsport zu Gute.

Im Jahr 2007 wurde uns von der Industrie- und Handelskammer Nürnberg / Mittelfranken der erste Preis für erfolgreiche Unternehmensneugründungen verliehen. Dies freute uns



umso mehr, ist es doch eine Bestätigung unserer bisherigen Unternehmenspolitik von offizieller, unabhängiger Seite.

Durch die erfolgreiche Teilnahme an Auslandsmessen in Japan, USA und Frankreich konnten wir auch

Dank unserer Partner vor Ort unser Exportgeschäft weiter ausbauen. Durch den mittlerweile auf über 70% gestiegenem Exportanteil ist es uns möglich, noch mehr in neue Ideen und Produktfelder zu investieren, ohne dabei unsere Kernmarken und jetzigen Produktfelder zu stark zu strapazieren. Lassen Sie sich in den nächsten Jahren überraschen!

Erstmalig auf der Internationalen Spielwarenmesse 2002 in Nürnberg vorgestellt, erfreuen sich unsere **BUBmobile** im Maßstab 1:87 nach wie vor langsam aber stetig steigenden Sammlerschaft.



Aufgrund des guten Erfolgs der ersten Veranstaltung im Jahre 2005, fand am 10. Oktober 2009 bereits das 5. **BUBmobil**-Sammlertreffen in Nürnberg statt. In der historischen Kulisse des Nürnberger Handwerkerhofes konnte das **BUB**-Team zum fünften Mal



BUB-Freunde aus ganz Deutschland begrüßen. Da für uns der persönliche Kontakt zu unseren **BUB**-Sammlern äußerst wichtig ist und wir diesen Kontakt auch aktiv suchen, ist das jährliche **BUBmobil**-Sammlertreffen für uns

eine große Anzahl unserer Kunden zur festen Institution geworden.

Wir freuen uns schon jetzt auf ein Wiedersehen im Herbst 2010!

Um unsere Kunden ständig und aktuell über unsere neuesten Modell-Entwicklungen auf dem Laufenden zu halten, wurde für jede unserer drei Marken **Premium ClassiXXs**, **BUB** und **Y-Serie** eine eigene Internetseite geschaffen.



In den offenen Foren unserer Homepages herrscht ein reger Informationsaustausch unter den Sammlern. Anfragen und Anregungen unserer Sammlerkundschaft werden zeitnah beantwortet.

Auf den unabhängigen und aus privater Initiative entstandenen Sammlerseite **bubmania.de**, findet der **BUBmobil**-Freund ausführlichste Informationen rund um das Thema **BUBmobile** 1:87. Neben der ständig aktualisierten **BUBmobil**-Gesamtliste und einem sehr lebendigen Forum macht auch der wöchentliche stattfindende **BUBmania**-Chat einen Besuch bei **bubmania.de** zu einem



lohnenden Erlebnis nicht nur für **BUB**-Sammler.

Seit Februar 2009 steht dem ambitionierten **BUB**-Sammler die kostenlose Sammlersoftware



bubware.com

BUBware zur Verfügung. Dieses speziell für die Freunde unserer **Bubmobile** entwickelte Programm stellt eine große Hilfe bei der Verwaltung und Archivierung einer **Bubmobil**-Sammlung dar.

- 1825** Firmengründung und Herstellung einfacher Blechspielzeuge in Nürnberg.
Noch werden diese Spielzeuge ohne Nennung einer Marke handwerklich hergestellt.
- 1851** Herstellung von mechanischen und sonstigen Blechspielzeugen. Der Vertrieb der Produkte erfolgte ausschließlich über Großhändler. Um die Jahrhundertwende auch über Handelsketten und große Spielwarenanbieter. Die Produkte werden nun erstmalig unter der Marke BUB hergestellt.
- 1903** Beginn der Produktion von Uhrwerk-Eisenbahnen in der Spur 0 und I.
Gleichzeitig wurden die ersten „gezapften“ Automodelle produziert.
- 1912** Beginn der Produktion von elektrischen Eisenbahnen (Schwach- und Starkstrom) in der Spur 0 und I.
- 1917** Übernahme von Stanzwerkzeugen der Firma Carette und damit verbundene Ausweitung des BUB-Sortiments.
- 1924** Frühester bis jetzt bekannter BUB-Kundenkatalog. Beginn des Verkaufs über Einzelhändler.
Produktion einer Spur 00 (28mm) Modellbahn.
- 1925** Produktion einer Kleinspurbahn (24mm).
- 1927** Beginn der Produktion von 18-Volt-Eisenbahnen.
- 1932** Übernahme großer Teile der BING-Stanzwerkzeuge nach dem BING-Konkurs während der Weltwirtschaftskrise.
- 1935** Start der Produktion der 1:70 „KBN-BUBmobile“ aus Zinkdruckguss und weiterer Ausbau des Eisenbahnsortiments.
- 1940** Kriegsbedingte Einstellung der Spielzeugproduktion.
- 1945** Völlige Zerstörung des Produktionsstandortes in Nürnberg und gleichzeitiger Beginn der Wiederaufbauarbeiten nach Ende des zweiten Weltkrieges durch Karl Huck, dem Enkel von Karl BUB.
- 1947** Neubeginn der Produktion mit Spur-S-Eisenbahnen (22,5mm), der sog. „BUB-Spur“ im Maßstab 1:64.
- 1948** Vorstellung des sog. „BUBmobils“, einem einfachen Blechauto, dem jedoch aufgrund seiner scharfen Blechkanten kein großer Erfolg beschieden war.
- 1953** Produktionsstart einer einfachen Spur-0-Eisenbahn. Vorstellung der elektrischen BUB Autobahn – die erste „Rennbahn“
- 1960** Produktionsstart der BUB-Spur-H0-Eisenbahn.
- 1966** Produktionseinstellung der Firma BUB und Firmenauflösung durch die Nachkommen.



KBN
bis um 1930



KB
seit 1930

KBN um 1930

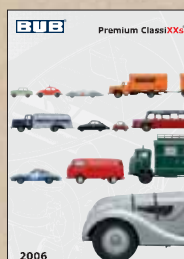


BUB
nach 1945 – 1966
und ab 2002



BUB-Messestand
der 50er Jahre





- 2002** Erste BUB-Sortimentsvorstellung auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg • Firmengründung der Premium ClassiXXs GmbH mit den Marken BUB, Premium ClassiXXs und Y-Serie durch Peter Brunner und Thomas Roschmann
- 2003** Vorstellung der Kollektion 2003 auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg • Der „Wolf“ aus der Y-Serie wird zum Modell des Jahres gewählt • BUBmania.de – ein unabhängiges Forum von Sammlern – für Sammler geht „online“ • Erste Auslieferung von Premium ClassiXXs- und BUB-Produkten an den internationalen Fachhandel • Erstmalige BUB-Benefizaktion „Helfen statt Jammern“ • Erste BUB-Werbeaktion „Sammeln ist Geil...“
- 2004** Präsentation der Kollektion 2004 auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg • Der neue Katalog umfasst jetzt bereits 16 Seiten • BUB-Werbeaktion „Guckst’ Du hier ...“ und erste Auflage der BUB-Sammlerfibel • Wahl zum „Modellfahrzeug des Jahres“ – die BMW Isetta und der BUB-Renntransporter erhalten in ihren Kategorien den 1. Platz
- 2005** Neuer 32-seitiger Premium ClassiXXs Katalog • Spendensondermodell für die Flutopfer in Südostasien • BUB-Werbeaktion „Guckst’ Du Weiddä...“ und zweite Auflage der BUB-Sammlerfibel • Wahl zum „Modellfahrzeug des Jahres“ – der Porsche Renntransporter und der Porsche 906 erhalten in ihren Kategorien den 1. Platz • Mit dem Innovations-Preis wird der Mercedes-Benz L911 „Sahara“ von Premium ClassiXXs ausgezeichnet • Erstes BUB-Sammlertreffen in Nürnberg
- 2006** Der Premium ClassiXXs Katalog hat nun 48 Seiten • Vorstellung der BUBmobile und Premium ClassiXXs Modelle auf der „Hobbyshow“ in Shizuoka/Japan und auf der „iHobby Expo“ in Chicago/USA • BUB-Werbeaktion „We want you...“ und dritte Auflage der BUB-Sammlerfibel • Wahl zum „Modellfahrzeug des Jahres“ – der Mercedes-Benz O10000 erhält in seiner Kategorie „Nutzfahrzeuge 1/87“ den 1. Platz • Umzug in neue Büro- und Präsentationsräume nach Wendelstein bei Nürnberg
- 2007** Einführung des Accessoires-Programms für BUB und Premium ClassiXXs • Premium ClassiXXs erhält den Gründerpreis der IHK Nürnberg für erfolgreiche Unternehmensgründungen • Werbeaktion „Sammler leben länger“ und 4. Auflage der BUB-Sammlerfibel • Wahl zum Modellfahrzeug des Jahres - der Hanomag SS100 von BUB und das Goggomobil Coupé von Premium ClassiXXs erhalten jeweils den 1. Platz in ihren Kategorien • Der Mercedes-Benz LO1112 „Südamerika“ erhält den Innovationspreis
- 2008** Vorstellung der Kollektion 2008 auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg anhand des 72seitigen Premium ClassiXXs Kataloges • Erfolgreiche Auslieferung des Porsche 911 Carrera 3.2 im Maßstab 1:12 • BUBmobile japanischer Vorbilder kommen ins BUB Programm • Die ersten Modelle nach Vorbildfahrzeugen der 20er Jahre werden bei Premium ClassiXXs 1:43 vorgestellt • BUB und Premium ClassiXXs gewinnen erneut 3 erste Plätze bei der Wahl zum Modell des Jahres der Zeitschrift ModellFahrzeug
- 2009** Zu seinem 50. Geburtstag wird der klassische MINI in den Maßstäben 1:87 und 1:12 ausgeliefert • Das BUB-Sortiment umfaßt nun annähernd 100 Grundmodelle • Die ersten BUBmobile nach amerikanischen Vorbildern halten Einzug ins BUB-Sortiment • In der neuen Edition BUB-Classics erscheint der JNF Porsche Prototyp • Vorstellung des Porsche Renntransporters im Maßstab 1:18, dem bisher größten Premium ClassiXXs-Modell
- 2010** Der Premium ClassiXXs-Katalog umfasst nun 96 Seiten • Der in Zusammenarbeit mit Schuco entstandene Porsche Renntransporter im Maßstab 1:18 wird als erstes Premium ClassiXXs-Modell in diesem Maßstab ausgeliefert • Für Mercedes-Benz werden die Modelle SLS AMG und der klassische 300 SL Flügeltürer im großen Maßstab 1:12 als Industrieauftrag gefertigt



1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Ein Bubmobil entsteht ...



Formenbau ...



Zinkdruckguß ...



Trennen
vom Anguß ...



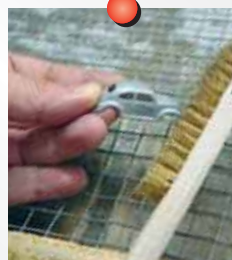
Entfernen größerer
Spritzrate von Hand ...



Trowalisieren -
mechanisches Entfernen
feiner Spritzrate ...



Polieren
des Gußteils ...



Reinigen und
Entfetten ...



Lackieren ...



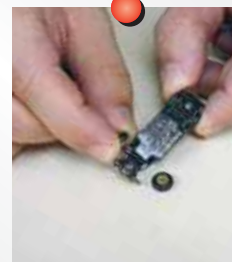
Schablonen-
lackieren ...



Auszeichnen
von Hand ...



Tampondruck ...



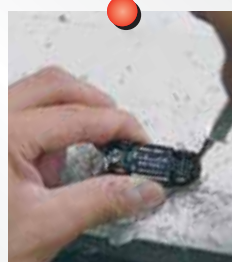
Einlegen
der Achsen ...



Aufziehen
der Reifen ...



„Modell-Hochzeit“ ...



Endmontage ...



Qualitätscheck ...

Das fertige Bubmobil ...



BUBware

Die Entstehung...

Die Idee zur Entwicklung einer Sammlersoftware entstand dem Autor und Software-Entwickler Franzis Pantazis aus dem Wunsch heraus, jederzeit eine vollständige Übersicht aller bisher erschienenen Bubmobile zu haben. Diese Übersicht sollte umfassende Daten über die Modelle bieten und gleichzeitig auch die einfache Möglichkeit einer Recherche nach bestimmten Kriterien liefern. Schnell wurde klar, dass eine solche Software nicht nur dem Autor selbst bei der Pflege helfen würde sondern auch allen anderen Sammlern gute Dienste erweisen könnte. Nach einer umfassenden Analyse- und Designphase entstand aus dieser anfänglichen Idee der erste brauchbare Prototyp der Sammlersoftware und auch ein passender Name wurde gefunden: Bubware – ein Kunstwort, zusammengesetzt aus den Silben der Worte **Bubmobile** und **Software**. Dieser Prototyp wurde erstmals auf der Techno Classica 2008 der Firma Premium ClassiXXs vorgestellt und stieß dort auf große Begeisterung. Vor dem alljährlich stattfindenden BUB-Jahrestreffen 2008 konnte die nun fertig gestellte Bubware Edition 2009 beiden Premium ClassiXXs Geschäftsführern vorgestellt werden und erhielt den Segen zur offiziellen Sammlersoftware für Bubmobile. Auf dem Jahrestreffen schließlich konnte die Bubware zunächst der BUB-Fangemeinde präsentiert werden, der offizielle Start der Software fand zur Spielwarenmesse 2009 in Nürnberg statt.

Die Software...

Die kostenlos erhältliche Bubware ist eine Katalogsoftware, die speziell zur Verwaltung der Bubmobile entwickelt wurde, indem sie auf die Eigenschaften der Bubmobile in Wort und Bild eingeht. Zusätzlich unterstützt die Bubware die Eingabe von individuellen Daten. Dadurch erhalten die Sammler ein nützliches Werkzeug zur Pflege und Verwaltung ihrer Bubmobile.

Besonderes Highlight: Um den interessierten Sammler ständig mit Informationen über die aktuellsten Neuerscheinungen versorgen zu können bietet die Software eine sehr komfortable Möglichkeit, die enthaltene Datenbank per Online-Update zu aktualisieren, wobei die individuellen Daten erhalten bleiben. Selbstverständlich sind auch die Online-Updates kostenlos!



Weitere Infos zur Software, sowie die Software selbst können auf www.bubware.com bezogen werden.



Der Bubware-Aufbau: links die Navigationsleiste, rechts Abbildungen und Informationen zu den Bubmobilen



Einfaches Erstellen auch von komplexeren Ansichten für die Bubware-Navigationsleiste.



Darstellung von weitergehenden Produkt- und Modelleigenschaften zusammen mit individuellen Daten.



Warum ich Bubmobile sammle ...

Die Teilnahme an der BUB-Werbeaktion 2007 war für mich der Beginn meiner Bubmobil - Sammelleidenschaft.

So war der VW Käfer „BPS“ und der dazugehörige VW T1 Bus mit Hänger meine erste BUB-Errungenschaft.

Ich war sofort von der Qualität und Einzigartigkeit der Modelle überzeugt und so machte ich diese zu meiner Sammlerleidenschaft Nummer 1.

Nun darf ich schon so einige Modelle mein Eigen nennen.

Die Verschiedenartigkeit der Modelle zeigt wie groß die Auswahl an Bubmobilen ist und wie vielfältig das Sammeln der Modelle ist.

Deswegen werde ich wohl auch die nächsten Jahre noch eifrig weiter sammeln.“



Peter Haenen

BUB Classics

Bereits im 19. Jahrhundert, als die ersten Spielzeuge aus dünnem Blech in Nürnberg von handwerklich organisierten Betrieben hergestellt wurden, war es das Ziel der Hersteller die aktuellsten Entwicklungen einer sich weiter technisierenden Welt als Funktionsspielzeug in die Kinderzimmer dieser Welt zu bringen.

Waren es anfänglich noch einfache Nachbildungen von Pferdekutschen, so wurden nach Erscheinen der ersten Eisenbahnen sehr bald recht einfache Nachbildungen dieser ersten Dampflokomotiven hergestellt. Es folgten verkleinerte und vereinfachte Nachbildungen von Dampfschiffen, Dampfmaschinen und sehr bald auch Miniaturen der ersten Automobile.

Anfänglich verfügten diese so genannten „Bodenläufer“ noch über keinen eigenen Antrieb. Sie wurden von den Kindern einfach per Hand über den Boden geschoben. Nach und nach begannen die Hersteller ihre Spielzeuge mit den ersten Federwerken auszustatten um so den Spielwert zu erhöhen und die Faszination der großen Vorbilder noch mehr ins Kinderzimmer zu transportieren. Den ersten Federlokomotiven folgten sehr bald Blechspielzeuge mit weiteren, mechanischen Funktionen.

Der Kreativität der Blechspielzeughersteller waren ebenso wenig Grenzen gesetzt wie den Konstrukteuren der großen Vorbildfahrzeuge. So entstanden ab den 20er-Jahren Blechautos mit funktionierender Lenkung, elektrischer Beleuchtung und lang laufenden Federwerken. Funktionierende Miniatur-U-Boote und die ersten Blechmotorräder brachten weitere technische Neuentwicklungen in Kinderhände.

So entstanden im Laufe der Jahrzehnte eine Vielzahl faszinierender Blechspielzeuge der verschiedensten Nürnberger Hersteller. Mittlerweile sind diese Pretiosen gesuchte Sammlerstücke und erzielen nicht selten vierstellige Euro-Preise auf den zahlreichen Sammlerbörsen und Auktionen.

BUB hat es sich deshalb zum Ziel gemacht im Rahmen der neuen Serie „BUB-Classics“ einige der bekanntesten und legendärsten Spielzeuge aus Nürnberger Produktion als hochwertige Neuauflagen zu neuem Leben zu erwecken. Auf Basis dieser Blechklassiker und deren mechanischer Funktionen werden dann auch komplette Neuentwicklungen von Fahrzeugen erscheinen.

BUB Classics – VW Käfer

Nachdem der JNF Porsche Prototype aus der Serie BUB Classics ausgeliefert wurde, erscheint in diesem Jahr als erste Variante dieses Grundmodells ein klassischer Volkswagen Käfer.

Der JNF Käfer erhält das gleiche, sehr aufwändige Aufziehwerk des Porsche und verfügt so über die gleichen Funktionen wie langsame und schnelle Vorwärtsfahrt und den Automatikfahr-gang für Kurvenfahrt. Seine Karosserie ist jedoch eine vollkommene Neuentwicklung und der JNF Volkswagen Käfer stellt so eine sinnvolle Bereicherung einer jeden Blechspielzeug- und VW-Käfer-Sammlung dar.



– Vorbildfoto –

01050 VW Käfer '60, dunkelrot
01051 VW Käfer '60 „Polizei“, dunkelgrün
– limitierte Auflage jeweils 1000 –

Sep.
Okt.

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990



01001

BUB-Classics – JNF® Prototyp, türkis
– limitierte Auflage 1000 –



01000

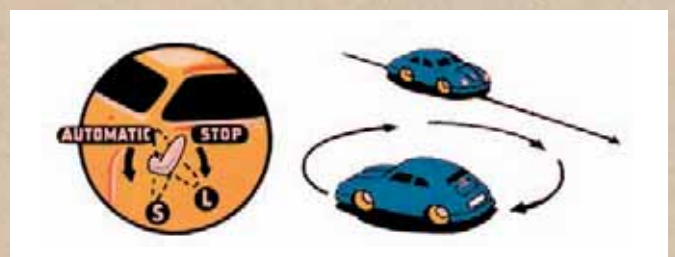
BUB-Classics – JNF® Prototyp, rot
– limitierte Auflage 1000 –



BUB Classics – JNF® Prototyp

Als erstes Blechspielzeug der Serie „BUB-Classics“ erscheint der JNF® Prototyp-Porsche aus dem Jahre 1953. Wie das Vorbildmodell, so verfügt auch die Neuauflage über ein mechanisches Federwerk mit funktionierender Lenkung, einem Schnellgang, einem Normalgang, einem Rückwärtsgang und einer Kurvenautomatik.

In den nächsten Jahren werden im Wechsel sowohl Blechspielzeug-Neuauflagen als auch Entwicklungen neuer, klassischer Spielzeuge in limitierten Auflagen erscheinen.



Wanderer W24 Geländesport-Roadster

Von der AUTO UNION speziell für die seinerzeit sehr populären Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten entwickelt, kam der Wanderer W24 Geländesportroadster in den Jahren 1938 und 1939 bei Veranstaltungen wie der Ostpreußenfahrt oder der Brandenburgischen Geländefahrt zum Einsatz.

Nach dem Krieg wurden unter der bekannten Marke Wanderer keine Fahrzeugneuentwicklungen mehr auf den Markt gebracht. Heute gehört Wanderer zum Markenportfolio der AUDI AG.



05700

Wanderer W24 Geländesport-Roadster, silber
– limitierte Auflage 1000 –



BMW 328



05750

BMW 328 Roadster, beige
– limitierte Auflage 1000 –

Erstmals wurde der BMW 328 am 14. Juni 1936 beim berühmten „Eifelrennen“ auf dem Nürburgring eingesetzt. Vom bekannten Motorradgeschwindigkeitsweltrekordhalter Ernst Henne pilotiert, errang der BMW 328 gleich bei seinem ersten Auftritt einen unangefochtenen Start-Ziel-Sieg.

Der für die damalige Zeit fast futuristisch anmutende Roadster wurde ab Anfang 1937 im Eisenacher BMW-Werk in Serie gefertigt. Für 7.400,- Reichsmark war er von nun an zwar nicht für jedermann, aber doch für eine gut betuchte Klientel erhältlich.

Mercedes-Benz im Geländesport

Während sich in den Dreißiger Jahren auf den bedeutenden Rennstrecken Europas Rennfahrzeuge wie der Mercedes-Benz W 125 und der AUTO UNION Typ C mit Fahrern wie Caracciola, Stuck und Nuvoletti duellierten, so wurde dieser sportliche Wettkampf der beiden großen deutschen Automobilunternehmen Mercedes-Benz und AUTO UNION auch im Bereich des Gelände- und Zuverlässigkeitssports ausgefochten.

Als direkter Konkurrent des Wanderer W24 galt der Mercedes-Benz 170 VS Geländesport-Roadster. Wie der Wanderer, so ist auch der 170 VS am Fahrzeugheck mit Handgriffen und zusätzlichen Trittbrettern für den Beifahrer versehen, um so diesen heckbetriebenen und aufgrund der Leichtmetallbauweise sehr leichten Fahrzeugen eine bessere Traktion zu ermöglichen.



05800

Mercedes-Benz 320 Kübelwagen „Afrika-Corps“
– limitierte Auflage 1000 –

Der Mercedes-Benz 320 Kübel wurde unter anderem ab 1937 von der Deutschen Reichspost bei verschiedenen Geländefahrten eingesetzt. Später kamen diese Fahrzeuge auf vielen Kriegsschauplätzen im Dienste der Wehrmacht zum Einsatz.



05825

Mercedes-Benz 170 VS
Geländesport-Roadster #249, silber
– limitierte Auflage 1000 –



weniger als 25 % der Auflage
sind noch verfügbar



demnächst werkseitig ausverkauft

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Phänomen Granit

Im Jahre 1931 vorgestellt war der Phänomen Granit der Nachfolger des legendären Phänomen 4 RL. Nach wie vor mit einem luftgeköhlten Verbrennungsmotor ausgerüstet, wurde der Granit nicht nur in großen Stückzahlen bei der Deutschen Reichspost, sondern auch von vielen Unternehmen im leichten



Überland- und Lieferverkehr eingesetzt. Teilweise bis in die späten fünfziger Jahre verrichteten diese robusten und nahezu unverwundlichen Fahrzeuge zuverlässig ihren Dienst. Die Phänomen-Werke in Zittau wurden nach dem Ende des zweiten Weltkrieges in VEB-ROBUR-Werke Zittau umbenannt.



05853

Phänomen Granit „Hercules-Räder“
– limitierte Auflage 1000 –

Mercedes-Benz L1000 „Express“

Im Jahre 1929 wurde der Mercedes-Benz L1000 „Express“ vorgestellt. Angeboten in den verschiedensten Karosserievarianten als Kastenwagen, Pritschenwagen, Krankenwagen, Omnibus oder als Aussichtswagen mit bis zu zehn Sitzplätzen fand dieses Modell für seinerzeitige Verhältnisse große Verbreitung.

Mit seinem 50 PS starken Sechszylindermotor erreichte der L1000 Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 65 km/h. Aufgrund seiner robusten Bauweise wurden vereinzelte Exemplare auch noch in den fünfziger Jahren im Liefer- und Zubringerdienst eingesetzt.



05854

Phänomen Granit „IHK Gründerpreis '09“
– limitierte Auflage 500 –



05850-002

Phänomen Granit „Tiergarten Nürnberg“
– limitierte Auflage 1000 –



05600

Mercedes-Benz L1000 Express, dunkelrot-beige
– limitierte Auflage 1000 –



05601

Mercedes-Benz L1000 Express „Dunlop“
– limitierte Auflage 1000 –

BMW Dixi Lieferwagen

Ab Oktober 1929 boten die Bayerischen Motorenwerke den in Eisenach gefertigten Dixi-Eillieferwagen zum Preis von 2.400,- Reichsmark an. Das Fahrzeug wurde aufgrund seiner Zuverlässigkeit auch bei der Deutschen Reichspost eingesetzt.



05602

MB L1000 Express „Museum Muggendorf“
– limitierte Auflage 500 –



06452

BMW Dixi Lieferwagen „Dixi“
– limitierte Auflage 1000 –

Typ 64 „Berlin – Rom“



08201

Typ 64 „Berlin – Rom“, schwarzrot
– limitierte Auflage 1000 –

Ein früher Vorläufer des Porsche 356 war der so genannte „Typ 64“. Dieses stromlinienförmige Fahrzeug, ebenfalls von Porsche entwickelt, wurde auf Basis des VW Käfers speziell für das im Jahre 1939 geplante Langstreckenrennen „Berlin – Rom“ hergestellt. Aufgrund des Kriegsabbruchs kam dieses, dem Design des späteren Typ 356 schon sehr nahe kommende Fahrzeug, leider nie zum Einsatz.

Hanomag SS100

Der Hanomag SS100 war der „Gigant“ unter den schweren Zugmaschinen der dreißiger Jahre. Er wurde zu den unterschiedlichsten Zugaufgaben eingesetzt. Im zweiten Weltkrieg diente er unter anderem der Luftwaffe zum Transport der V2-Rakete. Selbst nach dem Krieg waren diese Giganten gefragte Helfer beim Wiederaufbau. In den 50er Jahren zählte der Hanomag SS100 zu den begehrtesten Fahrzeugen für Zirkusunternehmen und war so aus keinem Zirkustross wegzudenken. Zwischen 1936 und 1952 wurden über 6.000 Exemplare des Hanomag SS100 produziert.



07601

Hanomag SS100, azurblau
– limitierte Auflage 1000 –

*Qualität verdient
ihren Preis*

Mercedes-Benz LO3500 Konferenz- und Salonwagen

Schnelligkeit hieß schon immer die Devise im Kraftfahrzeugbau. Die Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeuges ließ unter anderem dadurch erhöhen, indem man den Luftwiderstand des Fahrzeuges herab setzte.

Mit dem Bau der ersten Autobahnen in Deutschland begann man auch im Omnibusbau die Vorzüge der Stromlinienform zu erkennen und umzusetzen. So entstand in den Jahren 1935 und 1936 der „Konferenz- und Salonwagen“ Mercedes-Benz LO3500 mit einer strömungsgünstigen Stahlkarosserie.

Diese optisch sehr attraktiven Busse verfügten über ein Ruhe- und Schlafabteil, einen Konferenzraum für bis zu 8 Personen und einen Aufenthaltsraum. Eingesetzt wurden diese, mit einem 7,4 Liter großen und 95 PS starken Dieselmotor ausgestatteten, Stromlinie-Busse unter anderem bei den Olympischen Spielen in Berlin 1936 wo sie als eine frühe Art des „VIP-Shuttles“ für hochgestellte ausländische Besucher und Pressevertreter für Fahrten zwischen den Veranstaltungsorten zur Verfügung standen.

Mercedes-Benz O10000

Ab dem Jahre 1937 erschien einer der markantesten Busse seiner Zeit auf den deutschen Straßen – der Mercedes-Benz O10000. Der mächtige Dreiachser wies eine für die damaligen Verhältnisse enorme Motorleistung von 150 PS und eine Gesamtlänge von 12,9 m auf. Im Überlandeinsatz erreichte der O10000 eine Höchstgeschwindigkeit von 65 Stundenkilometern. Bis zum Jahre 1941 wurden von diesem so genannten „Langhauberbus“ 244 Exemplare an die Deutsche Reichspost ausgeliefert.

Ein Großteil dieser Busse kam auch noch nach dem Ende des zweiten Weltkrieges zum Einsatz, da der O10000 aufgrund seines sehr hohen Gewichtes von circa 18 Tonnen nicht „fronttauglich“ war.

Als BUBmobil im Maßstab 1:87 erreicht der Mercedes-Benz O10000 die stolze Länge von 152 mm und bringt ein Gewicht von über 200 Gramm auf die Waage.



07325

Mercedes-Benz LO3500, beige-rot
– limitierte Auflage 1000 –



07300

Mercedes-Benz O10000, rot-schwarz
– limitierte Auflage 1000 –

*Qualität verdient
ihren Preis*



AUTO UNION Typ C Stromlinienrennwagen AVUS 1937 NAG Büssing Rennt transporter „AUTO UNION“



Nachdem die AUTO UNION AG seit dem Jahr 1934 wieder in den internationalen Grand Prix Motorsport zurückgekehrt war, entwickelte sich der Grand Prix Sport in den darauf folgenden Jahren zu einem Zweikampf zwischen den Mercedes-Benz Silberpfeilen aus Stuttgart und den AUTO UNION Boliden aus Zwickau.

Für die Grand Prix- und Rekordsaison 1937 wurde der Stromlinienwagen auf Basis des Typ „C“ weiter optimiert. Beim formel-freien Avus-Rennen vor sage und schreibe 380.000 begeisterten Zuschauern erreichte der 520 PS starke Stromlinienrennwagen der AUTO UNION im Training die unglaubliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 283,7 Stundenkilometern.

Während der „Rekordwoche“ auf der Reichsautobahn bei Frankfurt erreichte der unvergessliche Bernd Rosemeyer drei Welt- und 17 internationale Rekorde unter anderem mit 406,3 Stundenkilometern die höchste bis dahin in Europa von einem Landfahrzeug erreichte Geschwindigkeit.

Um ihre Silberpfeile auch sicher und wohl behalten zu den einzelnen Rennstrecken in Europa transportieren zu können, beschaffte die AUTO UNION ab 1934 drei speziell für den Transport der Rennfahrzeuge konzipierte Rennt transporter.

Auf Basis des NAG Büssing Typ 300 entstanden bei der Waggonfabrik Schumann aus Werdau in Sachsen die den Bedürfnissen des Motorsports angepassten Sonderfahrzeuge.

Die 7,6 Meter langen Transporter waren auch in der Lage den überlangen Stromlinienrennwagen zu transportieren. Allerdings ragte in diesem Falle das Fahrzeug fast einen Meter aus dem LKW-Heck heraus und musste so mit einer einfachen Plane abgedeckt werden.



08152

Feb.

Auto Union Stromlinie „Spielzeugmuseum“ – limitierte Auflage 500 –



08153

Apr.

Auto Union Stromlinie, silber – limitierte Auflage 1000 –



07350

NAG Büssing Rennt transporter „AUTO UNION“



07351

NAG Büssing „BUB“ – limitierte Auflage 1000 –

VW Käfer



06001

VW Käfer '49, grau-weiß
– limitierte Auflage 1000 –

Als der geniale Automobil-Konstrukteur Ferdinand Porsche im Jahre 1934 damit begann im Auftrag des damaligen Reichsverkehrsministeriums einen deutschen „Volkswagen“ zu entwickeln, war sicher noch nicht abzusehen, dass sich nach dem Ende des zweiten Weltkrieges der später so genannte „VW Käfer“ mit mehr



als 22 Millionen produzierten Exemplaren zum erfolgreichsten Fahrzeug der Automobilgeschichte entwickeln würde.

Auto Union 1000 S

Von 1959 bis 1963 hergestellt verfügte das Auto Union 1000 S Coupé im Gegensatz zum baugleichen DKW 3=6 über einen auf 1000 ccm vergrößerten 3-Zylinder Zweitaktmotor.



06202

Auto Union 1000 S, hellgrün-dunkelgrün
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche 356

Nachdem das Porsche Konstruktionsbüro im Jahr 1950 von Gmünd in Österreich nach Stuttgart zurückgekehrt war, begannen die Vorbereitungen für die Produktion des Porsche 356. Eines der ersten in Stuttgart produzierten Fahrzeuge war der Porsche 356 Coupé mit dem Spitznamen „Ferdinand“. Dieses Fahrzeug war das Geschenk für Professor Ferdinand Porsche zu seinem 75. Geburtstag am 3. September 1950.

Als eine Art „rollender“ Prüfstand legte dieses Fahrzeug innerhalb von acht Jahren knapp 400.000 Kilometer zurück.

Bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1965 wurden mehr als 76.000 Exemplare des Porsche 356 in seinen verschiedenen Entwicklungsstufen produziert.



05951

Porsche 356 „Ferdinand“ #5, rot
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche 550 Spyder

Basierend auf der technischen Basis des Porsche 356 entwickelte Porsche zwischen 1952 und 1953 den ursprünglich als reinen Rennwagen konzipierten 550 Spyder. Der mit einer Leichtmetallkarosserie ausgestattete Mittelmotorrennwagen war mit einem 1,5 Liter 4 Zylinder-Boxermotor, dem so genannten „Fuhrmann-Motor“ bestens gerüstet um auf

der Rennstrecke für die noch junge Marke Porsche das Image des leichten und zuverlässigen Sportwagens weiter auszubauen.

So erreichten Hans Herrmann und Herbert Linge bei der Mille Miglia 1954 mit dem brandneuen Spyder einen beachtlichen 6. Platz in der Gesamtwertung. Der Gesamtsieg des Italieners Umberto Maglioli bei der Targa Florio 1956 stellte jedoch alle bisherigen, sportlichen Erfolge der Marke Porsche in den Schatten.

Aufgrund der erheblichen Nachfrage seitens vieler Sportfahrer und gut betuchter Porsche-Enthusiasten aus den USA erhielt der 550 Spyder auch eine Straßenzulassung und konnte zum Preis von 24.600,— DM bei den Porsche-Händlern bestellt werden.



05952

Porsche 356 „Tiefenbrunn Classic '09“
– limitierte Auflage 500 –



05975

Porsche 550 Spyder #55 „Fletcher Aviation“
– limitierte Auflage 1000 –



06305

Porsche 356 B T5 Coupé, schiefergrau
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

BMW Isetta

Zwischen 1955 und 1962 produzierte BMW insgesamt 160.000 Stück der heute auch als „Knutschkugel“ bekannten BMW Isetta. Das nach einer Lizenz



05901

BMW Isetta Standard, beige-gold
– limitierte Auflage 1000 –

Olympia Rekord P1

Ein Traumwagen der späten 50er Jahre. Der Olympia Rekord der zwischen 1957 und 1960 mit seinem „Haifischmaul“ amerikanisches Flair auf Deutschlands Straßen brachte.



06352

Olympia Rekord, champagner-braun
– limitierte Auflage 1000 –

Trabant P50

Der mit einer langlebigen Kunststoffkarosserie und mit einem 500 ccm großen und 18 PS starken Zweizylindermotor ausgerüstete Trabant P50 wurde ab 1958 als Gegenstück zum westdeutschen Erfolgsfahrzeug VW Käfer produziert.



06151

Trabant P50, lachs-creme
– limitierte Auflage 1000 –

der italienischen Firma ISO produzierte Fahrzeug verfügte über einen BMW-Motorradmotor mit 250 ccm.



06752

BMW Isetta Export, rot-beige
– limitierte Auflage 1000 –

Taunus 17M P3

Der wegen seiner ovalen Formgebung im Volksmund „Badewanne“ genannte Taunus 17M P3 wurde 1960 unter dem Slogan „Linie der Vernunft“ vorgestellt. Bis 1964 liefen von dieser revolutionären Fahrzeugreihe mehr als 750.000 Stück vom Band.



06400

Taunus 17M, hellblau
– limitierte Auflage 1000 –

Wartburg 311 Coupé

Zwischen 1956 und 1965 in Eisenach produziert, entwickelte sich das elegante und zuverlässige Fahrzeug schnell zum Exportschlager, was sich im Export in über 50 Länder widerspiegelte.



06251

Wartburg 311 Coupé, rot-weiß
– limitierte Auflage 1000 –

Lloyd Stromlinien-Rekordwagen

Der Lloyd „Roland“ Rekordwagen, auch bekannt als „weiße Maus“ wurde 1953 von dem damaligen Lloyd-Händler Karl-Hans Schäufole entwickelt. Im französischen Monthéry stellte er 1954 gleich 14 internationale Klassenrekorde auf, einer davon betrug 112,12 km/h über 72 Stunden. Im darauf folgenden Jahr kam er noch einmal nach Frankreich, diesmal mit einem auf 386 ccm vergrößerten Motor, und stellte dabei einen neuen Rekord auf. Er fuhr die 10.000 Kilometer mit einem Durchschnitt von 125,14 km/h. Von dem bekannten Bremer Wahrzeichen, dem „Roland“ auf dem Marktplatz von Bremen erhielt der Lloyd seinen Zweitnamen. Heute ist das Original im Boxenstop Museum in Tübingen zu bewundern.



08350

Lloyd Stromlinien-Rekordwagen, silber
– limitierte Auflage 1000 –

Borgward Isabella

In den Jahren 1957 bis 1961 wurde in Bremen eines der wohl schönsten deutschen Automobile der Nachkriegszeit gebaut – das Borgward Isabella Coupé.

Vom genialen Konstrukteur Carl F.W. Borgward entworfen wird dieses wunderschöne Coupé heute in einem Atemzug mit Fahrzeugen vom Schlage eines Mercedes-Benz 190 SL oder Porsche 356 genannt.

Sein 1,5 Liter großer 4-Zylindermotor verhalf dem schnittigen Wagen zu einer Höchstgeschwindigkeit jenseits von 150 km/h.



06602

Borgward Isabella Coupé, grau-schwarz
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Mercedes-Benz 300 SL



06702

Mercedes-Benz 300 SL, cremeweiß
– limitierte Auflage 1000 –



06703

Mercedes-Benz 300 SL
„Pfaffenwinkel Classic 2009“
– limitierte Auflage 500 –

Der deutsche Nachkriegssportwagen schlechthin ist sicherlich der Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer. Als Rennsport-Prototyp im Frühjahr 1952 vorgestellt bewies dieses Sportcoupé noch vor seiner Serienproduktion bei zahlreichen motorsportlichen Wettbewerben seine Ausnahmestellung.

Von 1954 bis 1957 wurden exakt 1.400 Exemplare dieses Traumwagens zum Preis von 29.000,- DM verkauft. Sein 3 Liter großer 6-Zylinder-Einspritzmotor verhalf ihm je nach gewählter Hinterachsübersetzung zu einer für damalige Zeiten schier unglaublichen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 260 Stundenkilometern.

Blitz 1,75t

Zum Jahresbeginn 1952 löste der Blitz 1,75t mit seiner, dem amerikanischen Designtrend folgenden Formgebung und neuer Technik seinen „kleineren“ Vorgänger, den Blitz 1,5t, ab. Sein für die damalige Zeit sehr modernes Fahrzeugdesign bescherte dem Blitz 1,75t sowohl den Beinamen „Weichblitz“ als auch die Rolle eines Trendsetters in der Entwicklungsgeschichte der deutschen Nachkriegs-LKWs.

Der Blitz 1,75t brachte es mit seinem 2,5-Liter-Sechszylinder auf 58 PS. Bis zu seinem Produktionsende im Jahre 1960 wurden knapp 90.000 Exemplare des 1,75 Tonners verkauft.

Mercedes-Benz L319

Nachdem sich Daimler-Benz bei den mittleren und schweren LKWs und bei den Bussen wieder erfolgreich am Markt etabliert hatte, stellte man Überlegungen an, im stets lukrativer werdenden Transporter-Segment ebenfalls tätig zu werden.

Vorgestellt auf der IAA 1955 wurden vom L/O319 bis zum Jahre 1967 ca. 120.000 Stück ausgeliefert.



06805

Mercedes-Benz L319 Kastenwagen „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 1000 –



06801

Mercedes-Benz L319 Kastenwagen, dunkelrot
– limitierte Auflage 1000 –



06853

Mercedes-Benz O319 Bus, dunkelgrün-hellgrün
– limitierte Auflage 1000 –



06810

Mercedes-Benz L319 Kastenwagen / Hänger / Typ 64
– limitierte Auflage 1000 –



06875

Blitz 1,75t, hellblau-weiß
– limitierte Auflage 1000 –



06877

Blitz 1,75t „Circus Roncalli“
– limitierte Auflage 1000 –



06876

– werkseitig ausverkauft –
Blitz 1,75t Servicefahrzeug „Porsche“
– limitierte Auflage 2000 –



1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Lloyd LT500



Im Rahmen der kompletten Neugliederung des Borgward-Unternehmens im Jahre 1951 wurde der gesamte Kleinwagenbau, also auch der Bau der Kleinlastwagen, der Traditionsmarke Lloyd zugeteilt.

Ende 1952 präsentierte die Lloyd Motoren Werke GmbH erstmals den Kleintransporter Lloyd LT500. Dieser Kleintransporter zählte mit seinen kompakten Abmessungen, seinen vielseitigen Einsatzmöglichkeiten und seinem Frontantrieb zu den Vorreitern der modernen

Mini-Vans. Sein luftgekühlter 400 ccm Zweitaktmotor ermöglichte ihm bei voller Beladung Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 60 km/h.

Anfänglich noch mit einer Sperrholzkarosserie ausgestattet, wurde der ab 1955 in LT600 umgetaufte Kleintransporter bis zum Konkurs der Borgward-Gruppe im Jahre 1961 produziert.



05650

Lloyd LT500, grau
– limitierte Auflage 1000 –



05651

Lloyd LT500 „Lloyd Kundendienst“
– limitierte Auflage 1000 –

VW T1 „Bulli“

Der im aufkeimenden deutschen Wirtschaftswunder immer größer werdenden Nachfrage nach einem günstigen und vielseitig einsetzbaren Nutzfahrzeug folgend, begann Volkswagen im Jahre 1950 mit der Produktion des Typ 2. Dieser heute von seinen Fans liebevoll „VW Bulli“ genannte Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Nachkriegsdeutschland.



06500

VW Bulli Kastenwagen, hellblau
– limitierte Auflage 1000 –



06050

VW T1 Pritsche, hellblau
– limitierte Auflage 1000 –



06575

VW Bulli Samba-Bus, rot-weiß
– limitierte Auflage 1000 –



06556

VW Bulli Bus / Eriba-Puck „Circus Roncalli“
– limitierte Auflage 1000 –

Feb.



06553

VW Bulli Bus „Polizei“
– limitierte Auflage 1000 –



06576

VW Bulli Samba „Concept 1“
– limitierte Auflage 500 –



06051

VW T1 Pritsche / BMW Isetta
– limitierte Auflage 1000 –

Feb.

Hymer Borgward Caravano

Im Jahre 1923 gründete Alfons Hymer im württembergischen Bad Waldsee eine Reparatur-Werkstatt, welche sich zur Werkstatt für Karosserie- und Anhängerbau weiter entwickelte.

Nach dem Krieg, das deutsche Wirtschaftswunder zeigte bereits seine ersten Auswirkungen, begann der Konstrukteur Erich Bachem zusammen mit dem Sohn des Firmengründers Erwin Hymer mit der Entwicklung und dem Bau des ersten Wohnwagens. 1958 begann der Vertrieb der nach dem Konstrukteur Erich Ba-

chem benannten ERIBA-Touring-Reihe. Im ersten Produktionsjahr verließen bereits 167 Wohnwagen der Typen Puck, Troll und Faun die Werkstätten in Bad Waldsee.

Seiner Zeit sehr weit voraus war Erwin Hymer als er im Jahre 1961 das auf einem Borgward B 611 Kastenwagen basierende Wohnmobil Hymer Caravano auf der Messe Camping in Essen vorstellte. Der Ur-Vater der heutigen Hymermobile kostete seinerzeit 10.910,- Mark für das Basisfahrzeug zuzüglich

6.800,- Mark für den Ausbau zum Wohnmobil. Hinzu kamen noch die Kosten für die Extras wie Kühlschrank und Heizung.

Dass das Borgward-Hymer Reisemobil nur eine kurze Zeit produziert wurde, lag allerdings nicht an Hymer. Der Konkurs der in eine finanzielle Schieflage geratenen Borgward-Gruppe bedeutete auch für das erste Hymer Wohnmobil nach nur drei produzierten Exemplaren das vorzeitige Karriere-Ende.



07121

Feb.

Hymer Borgward Caravano, weiß-gelb
– limitierte Auflage 1000 –



07130

Apr.

Borgward B 611 Kastenwagen „Borgward“
– limitierte Auflage 1000 –



07131

Apr.

Borgward B 611 Kastenwagen „Phoenix“
– limitierte Auflage 1000 –

Steyr-Puch Haflinger

Beim österreichischen Bundesheer bestand im Jahre 1956 der Bedarf an einem kleinen, geländegängigen Fahrzeug, welches sowohl über eine Nutzlast von 500 Kilogramm als auch über ein geringes Eigengewicht verfügte. Unter der Leitung von Chefingenieur Dr. Erich Ledwinka entstand bei Steyr-Puch die Konstruktion des später „Haflinger“ genannten Geländewagens. Zwischen 1959 und 1974 wurden insgesamt 16647 Exemplare des „Haflinger“ hergestellt. Bemerkenswert ist, dass 80% aller produzierten „Haflinger“ in genau 110 Länder dieser Erde exportiert wurden.



05725

Juni

Haflinger, offen, rot
– limitierte Auflage 1000 –



05726

Juni

Haflinger mit Verdeck, weiß
– limitierte Auflage 1000 –



05775

Mai

UNIMOG U406, orange
– limitierte Auflage 1000 –



05776

Mai

UNIMOG U406, grün
– limitierte Auflage 1000 –

UNIMOG U406

Das 20. Jahrhundert hat eine Vielzahl automobiler Legenden hervorgebracht. Viele dieser Legenden sind inzwischen fast vergessen – nicht der Unimog von Mercedes-Benz. Seit 1948 wird dieses universell einsetzbare „Arbeitstier“ produziert und hat sich in seiner langen Karriere ständig den sich ändernden wirtschaftlichen Bedingungen und seinen Käufergruppen angepasst. Der ab 1963 hergestellte Typ U406 stellt für viele Unimog-Freunde das Sinnbild des Unimogs dar.

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Kaelble Z6R2a

Zum Betrieb der bekannten Culemeyer-Straßenroller schaffte die Deutsche Reichsbahn in den dreißiger Jahren schwere Zugmaschinen der Marken Henschel und Kaelble an.

Nachdem anfänglich Lasten von bis zu 40 Tonnen auf 4-achsigen Culemeyer Straßenrollern transportiert wurden, entstand ab 1935 mit der Einführung der 6-achsigen Straßenroller der Bedarf an noch stärkeren Zugmaschinen.

Um diesem Bedarf gerecht zu werden, wurde im schwäbischen Backnang die dreiachsige Zugmaschine Kaelble Z6R2a 100 entwickelt. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 14 Tonnen hatte der 9,4 Liter große 6-Zylinder-Dieselmotor der Z6R2a 100 eine für die damalige Zeit astronomische Leistung von 100 PS.



07650

Feb.

Kaelble Z6R2A Schwerlastzugmaschine
– limitierte Auflage 1000 –



07651

Feb.

Kaelble Z6R2A „Toy Fair Express 2010“
– limitierte Auflage 1000 –

Kaelble K632 und KDV Z8T Schwerlastzugmaschinen – „Schwergewichte des Wirtschaftswunders“

Der schwäbische Hersteller Kaelble darf heute mit Recht als einer der ältesten Baumaschinenhersteller der Welt gelten. Gottfried Kälble gründete bereits 1884 seine mechanische Werkstatt und änderte zur besseren Lesbarkeit für ausländische Geschäftskunden die Schreibweise des Namens in Kaelble.

Die Produktion von Baumaschinen wurde 1905 mit selbstfahrenden Brechern begonnen und 1908 um Walzen und 1939 um Planiertrauen erweitert. 1952 kamen die berühmten zwei- und dreiachsigen Kaelble-Muldenkipper hinzu. Auf Basis dieses Chassis wurden später die Kaelble Schwerlast-LKWs aufgebaut. Nicht nur

private Fuhrunternehmen, sondern vor allem die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost setzten diese „Schwergewichtler“ für Spezialtransporte ein.



07004

Kaelble KDV Schwerlastzugm., orange
– limitierte Auflage 1000 –



07051

Kaelble K632 Schwerlastzugm. „Kaelble“
– limitierte Auflage 1000 –



07075

Kaelble K632 – Miag Kran, orange
– limitierte Auflage 1000 –



07050

Kaelble K632 Schwerlastzugmaschine /
Tieflader / Kabeltrommel „B. Aumann“
– limitierte Auflage 1000 –



07052

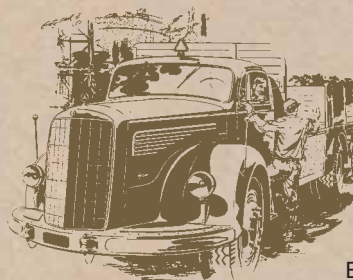
Kaelble K632 Schwerlastzugmaschine /
Tieflader / Container „Scholpp“
– limitierte Auflage 1000 –

Mercedes-Benz L6600



07204

Mercedes-Benz L6600 Koffer-LKW „BP-Renndienst“
– limitierte Auflage 1000 –



Größer und auch stärker als seine Vorgänger im Daimler-Benz Programm erfreute sich der für den Fernverkehr konzipierte Mercedes-Benz L 6600 großer Nachfrage.

Bis zur Einstellung seiner Produktion im Jahre 1959 wurden von diesem klassischen Langhauber-LKW 13.753 Exemplare im Werk Gaggenau hergestellt.

LKW-Anhänger mit 4 Isetten

Als sinnvolle Ergänzung zum BUB-Jubiläumsmodell „5 Jahre BUBmobile 2002 – 2007“, dem mit vier BMW Isetten beladenen Mercedes-Benz L6600, erscheint nun der dazu passende Anhänger.

Dem realen Vorbildfahrzeug der fünfziger Jahre entsprechend, ist auch der Anhänger mit vier BMW-Isetta-Modellen in verschiedenen Ausfertigungen und Farbgestaltungen beladen. Zusammen mit dem bereits nach kurzer Zeit ausverkauften Motorwagen ein Schmuckstück in jeder Modellsammlung!



Zugfahrzeug
werkseitig
ausverkauft



06917

Flachpritschen-Hänger / 4 BMW Isetta
– limitierte Auflage 1000 –

Magirus-Deutz S6500

Eine der größten Überraschungen auf der IAA 1951 gelang Magirus-Deutz mit der Vorstellung einer komplett neu entworfenen Nutzfahrzeugreihe. Das Design der sowohl als 3,5 Tonne als auch als 6,5 Tonne vorgestellten „Rundnasen“ war mit keiner bisher bekannten LKW-Form vergleichbar.

Aufgrund der luftgekühlten 4- und 8-Zylinder-Motoren konnte beim Gestalten der später als „Rundhauber“ bekannten Baureihe darauf verzichtet werden, einen aufwändigen und Platz raubenden Wasserkühler im Frontbereich zu berücksichtigen.

Der Magirus-Deutz S6500 verfügte über einen luftgekühlten V8-Zylinder-Dieselmotor. Bei einem Hubraum von 10644 ccm leistete er 175 PS.

Sein wuchtiges und gleichzeitig sympathisches Gesicht machte den Magirus Rundhauber zu einem der beliebtesten Wirtschaftswunder-LKWs.



07426

Magirus S6500 Tank-LKW „BP“
– limitierte Auflage 1000 –

Mai



07450

Magirus S6500 Pritsche / Plane Hängerzug „Sinalcokola“
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Mercedes-Benz L322 / L911 „Kurzhauber“

Bereits seit dem Jahre 2004 im Premium ClassiXXs Sortiment vertreten, erweitert der weitläufig als Mercedes-Benz „Kurzhauber“ bekannte L322/L911 das BUB-mobil-Sortiment im Maßstab 1:87.

In der Entwicklung des Nutzfahrzeug-Designs nach dem zweiten Weltkrieg stellte der „Kurzhauber“ eine Art Zwischenstufe zwischen den so genannten

„Langhaubern“ und den ersten „Frontlern“ wie dem Mercedes-Benz LP911 dar. Aufgrund seiner fast unglaublichen Robustheit fand der L911 weltweit eine Vielzahl von Abnehmern und Einsatzgebieten, so dass dieses Fahrzeug von 1959 bis in die späten 80er Jahre produziert wurde.



07752

Mercedes-Benz L911 Pritsche „Dunlop-Reifenversuch“
– limitierte Auflage 1000 –



07700

Mercedes-Benz L911 Koffelhängerzug „Jägermeister“
– limitierte Auflage 1000 –



07751

Mercedes-Benz L911 Bierhängerzug „Neumarkter Lammsbräu“
– limitierte Auflage 1000 –

Sommer 1954 – Die Rückkehr der Silberpfeile



06653

Mercedes-Benz W 196 Stromlinie #16
– limitierte Auflage 1000 –



08250

Mercedes-Benz 300 SLR (1-Sitzer) #104
– limitierte Auflage 1000 –



08251

Mercedes-Benz 300 SLR (1-Sitzer)
„Pittsburgh Vintage GP 2007“
– limitierte Auflage 500 –



Man schrieb den 4. Juli 1954. Nach fast fünfzehnjähriger Abstinenz vom internationalen Motorsportgeschehen kehrt Mercedes-Benz mit seinen Silberpfeilen wieder auf das äußerst prestigeträchtige Parkett des Motorsports zurück.

Unter der Führung von Ingenieur Rudolf Uhlenhaut und dem legendären Rennleiter Alfred Neubauer startet der vollkommen neu entwickelte Typ W 196 mit Stromlinienkarosserie erstmalig beim Großen Preis von Frankreich in Reims.

Der neue 2,5 Liter-Rennwagen errang mit den Fahrern Juan Manuel Fangio und Karl Kling einen eindrucksvollen Doppelsieg.

Um die Rennwagen mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 170 Stundenkilometern zurück ins Werk nach Untertürkheim und nach der Instandsetzung wieder zur jeweiligen Rennstrecke transportieren zu können, wurde der „Rennwagen-Schnelltransporter“ mit seinem 3-Liter Sechszylindermotor aus dem 300 SL Flügelträger geschaffen.



Qualität verdient
ihren Preis



EXCLUSIV
MODEL



B6 604 0362

Mercedes-Benz Renntransporter mit W196 Stromlinie
(im dekorativen Geschenkkarton)

erhältlich bei Mercedes-Benz Classic Collection

☎ + 49 / 7 11 / 17 - 8 36 75 • Fax + 49 / 7 11 / 17 - 8 35 57



07100

Mercedes-Benz Renntransporter „Blaues Wunder“

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Porsche Rennwagen in der Formel 1 und Formel 2

Hatten sich die Stuttgarter Anfang der 50er-Jahre ihre ersten motorsportlichen Erfolge noch ausschließlich auf Fahrzeugen des Typs 356 in den verschiedenen GT-Hubraumklassen erkämpft, so gelang mit dem Porsche 550 Spyder ab der Saison 1954 ein äußerst erfolgreicher Einstieg bei den reinen Sportwagen- und Prototypenrennen.

Mit dem Typ 718 gelang dann ab 1958 auch der Einstieg in die seinerzeit äußerst imageträchtige Formel 2. Mit Fahrern wie Stirling Moss, Dan Gurney und Joakim Bonnier konnte in der Rennsaison 1960 die Marken-Meisterschaft errungen werden.

1961 erfolgte dann der Einstieg in die Formel 1. Auf dem mit einem 8-Zylinder-Motor ausgestatteten Typ 804 konnte der Amerikaner Dan Gurney beim Großen Preis von Rouen in Frankreich den ersten Grand-Prix-Sieg für Porsche erzielen. Nach der Saison 1962 beschloss man jedoch sich von den Formel-Rennen zurück zu ziehen und das motorsportliche Hauptaugenmerk wieder mehr auf die Sportwagen- und Prototypenrennen zu verlagern.



05925

Porsche 804 Formel 1, #11
– limitierte Auflage 1000 –



06225

Porsche 718 Formel 2, #18
– limitierte Auflage 1000 –



06226

März

Porsche 718 Formel 2, #9
„Grand Prix Solitude '61“
– limitierte Auflage 1000 –



VW T1 „Bunker“ mit Porsche 550 Spyder

Ein neues Mitglied der „Bubmobil-Renntransporter-Familie“ ist der sehr außergewöhnliche Volkswagen T1 Pritschenwagen „Rennstall Bunker“ mit verlängertem Radstand. Das Vorbildfahrzeug wurde Mitte der fünfziger Jahre für das private amerikanische Rennteam „Rennstall Bunker“ in einer Einzelanfertigung hergestellt. Das in Kansas, Missouri beheimatete Rennteam transportierte mit dieser außergewöhnlichen Bulli-Variante Fahrzeuge wie den Porsche 550 A zu den seinerzeit sehr beliebten „Club-Races“.

Auf fast vergessenen amerikanischen Rennstrecken wie Laguna Seca, Watkins Glenn, Elkhart Lake oder Eagle Mountain feierten Porsche Fahrzeuge vom Typ 550 und 550 A Spyder zahlreiche Erfolge. Der nur 530 Kilogramm schwere 550 A Spyder verfügte über eine Motorleistung von 135 PS und erreichte so eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h.

Das Fahrzeug wurde von dem berühmten „Fuhrmann-Motor“ angetrieben, der über vier von Königswellen angetriebenen Nockenwellen verfügte.



07176

Renntransporter „BUB Classic Racing 2009“
– limitierte Auflage 1000 –



07175

Set VW T1 Renntransporter „Bunker“ / Porsche 550 Spyder

BMW 2002 – die 02er Reihe



Zum 50-jährigen Firmenjubiläum stellte BMW 1966 seine 02er Reihe mit dem BMW 1600 vor. Von der begeisterten BMW-Kundschaft aufgrund seiner Leistungsfähigkeit und seines sportlichen Charakters sehr geschätzt, präsentierte BMW im Jahre 1968 den 2002.

Bereits im ersten Produktionsjahr wurden knapp 29.000 Exemplare des BMW 2002 zu einem Stückpreis von 9.250,- DM verkauft. Die 02er Reihe zählt zu den Klassi-



08402

BMW 2002, hellblau-metallic
– limitierte Auflage 1000 –

kern der jüngeren Automobilgeschichte und besitzt heute Kultstatus bei Youngtimerfreunden aus aller Welt.



08401

BMW 2002 „Polizei“
– limitierte Auflage 1000 –



08451

BMW 2002 Cabrio, rot
– limitierte Auflage 1000 –

Der BMW 2002 im Rennsport



08425

BMW 2002 #4 „RAC-Rallye '73“
– limitierte Auflage 1000 –

Auch im Rennsport kam der BMW 2002 erfolgreich zum Einsatz und prägte unter anderem die Deutsche Rennsport-Meisterschaft und die nationale und internationale Rallye-Szene.

Als Basisfahrzeuge für den Rennsport waren der BMW 2002ti und erst recht der 2002tii erste Wahl für zahlreiche Firmen, die sich mit dem Aufbau von Rennfahrzeugen für die Rundstrecke und den Rallye-Sport beschäftigten. Tuning-Firmen wie Alpina, Schnitzer oder Koep-

chen schufen auf Basis der 02er Reihe potentielle Siegerfahrzeuge.

Spätere Rennfahrerlegenden wie Niki Lauda und Hans-Joachim Stuck feierten im BMW 2002 Ende der 60er-Jahre ihre ersten großen Erfolge auf dem Motorsportparkett.



08426

BMW 2002 #10 „Olympia-Rallye '72“
– limitierte Auflage 1000 –



08428

BMW 2002 Rallye „Classic Blau-Weiß“
– limitierte Auflage 500 –



08429

BMW 2002 Rallye „Jägermeister“
– limitierte Auflage 1000 –

März

BMW 320 Baur Cabrio



08850

BMW 320 Baur Cabrio, silber-metallic
– limitierte Auflage 1000 –

Im Jahre 1975 wurde der BMW E21 als Nachfolger der für die Bayerischen Motorenwerke äußerst erfolgreichen 02er-Baureihe der Öffentlichkeit vorgestellt. Der BMW E21 stellte auch den Start der BMW 3er-Reihe dar.

Natürlich wurden an dieses Modell, nach dem erfolgreichen Verkauf des BMW 2002, hohe Erwartungen gestellt. Der erste 3er-BMW fand jedoch aufgrund seiner gefälligen Form und der sportlichen

Fahrleistungen von Anfang an guten Anklang bei der Kundschaft.

Nachdem BMW auf Basis des E21 keine eigene Cabrio-Variante im Programm führte, realisierte die bekannte Karosseriebaufirma Baur ein Hardtop-Cabriolet. Die Limousinen wurden von der Fa. Baur bei BMW gekauft und entsprechend umgebaut. Zwischen 1977 und 1982 wurden 4.595 Exemplare dieses heutigen „Youngtimers“ produziert.

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

MINI MK I

Für viele Menschen war der MINI das erste eigene Automobil. Und vollkommen egal wie viele und welche höherklassigen Autos sie später besitzen sollten, an ihren klassischen MINI erinnern sich seine Besitzer immer mit viel Wehmut und Sympathie.

Anfänglich mit einem 848 ccm großen und 34 PS starken Vierzylindermotor ausgestattet wurde der MINI ab 1961 unter der Regie des begnadeten Rennsport- und Motorspezialisten John Cooper zum begehrten und äußerst erfolgreichen Sportgerät.

Stellvertretend für hunderte von motorsportlichen Erfolgen seien an dieser Stelle lediglich die drei Gesamtsiege bei

der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1964, 1965 und 1967 genannt. Und wäre der eigentliche Sieger der Rallye Monte Carlo 1965, Timo Mäkinen mit seinem Mini Cooper S, nicht auf unfairste Weise, nämlich wegen angeblich nicht dem Reglement entsprechender Glühbirnen, von den Funktionären aus der Wertung genommen worden, diese anspruchsvollste aller Rallyes wäre vier Jahre lang von MINI Cooper S dominiert worden.

Dem 50. Geburtstag des klassischen MINI und den „vier“ historischen MINI-Siegen bei der legendären Rallye Monte Carlo sind deshalb diese exklusiven Bubmobil-Editionen des Modelljahres 2009 gewidmet.



09101

MINI „Rallye Monte Carlo“ Sieger-Set
– limitierte Auflage 1000 –



09100

MINI Cooper S MK I, weiß-schwarz
– limitierte Auflage 1000 –



09102

MINI Cooper „Union Jack - Techno Classica '09“
– limitierte Auflage 500 –

NEU



09103

MINI Cooper S „Police“
– limitierte Auflage 1000 –

Feb.



09150

MINI Van, blau
– limitierte Auflage 1000 –

NEU



09152

MINI Van „Morris“
– limitierte Auflage 1000 –

März

Bubmobil Z Coupé

Auf der Tokio Autoshow im Jahre 1969 vorgestellt, stellt der Datsun 240 Z, besser bekannt als Datsun Fairlady, einen Meilenstein nicht nur in der Firmengeschichte der Marke Datsun / Nissan, sondern auch in der gesamten Automobilgeschichte dar.

Vom deutschen Designer Albrecht Graf von Goertz entworfen und mit einem 130 PS starken Sechszylindermotor ausgestattet, wurde dieser japanische Sportwagen mit einem anfänglichen Verkaufspreis von 3500,- US\$ zu einem durchschlagenden Erfolg. Bis zu seiner Ablösung durch den Datsun 260 Z im Jahre 1973 wurden vom 240 Z die für einen Sportwagen sehr hohe Anzahl von 156.076 Stück produziert.



09001

Bubmobil Z Coupé, rot
– limitierte Auflage 1000 –



09002

Bubmobil Z Coupé #11 „East African Safari“
– limitierte Auflage 1000 –



09004

Bubmobil Z Coupé „Shizuoka '08“, weiß
– limitierte Auflage 1000 –



09003

Bubmobil Z Coupé „USA Rekordversuch“
– limitierte Auflage 1000 –



09050

Toyota 2000 GT, weiß
– limitierte Auflage 1000 –



09051

Toyota 2000 GT, gold
– limitierte Auflage 1000 –



09052

Toyota 2000 GT #23 „SCCA '68“
– limitierte Auflage 1000 –



09053

Toyota 2000 GT #33 „SCCA '68“
– limitierte Auflage 1000 –

Toyota 2000 GT

Er war das teuerste japanische Automobil seiner Zeit und er diente James Bond in „Man lebt nur zweimal“ als Dienstwagen. Die Rede ist vom, zwischen 1967 und 1970 lediglich in genau 351 Exemplaren produzierten, Toyota 2000 GT.

1965 während der Tokyo Motor Show erstmalig als Prototyp präsentiert, wurden die ersten Kundenfahrzeuge im Frühsommer des Jahres 1967 ausgeliefert. Der 150 PS starke und lediglich 1.160 Millimeter hohe 2000 GT erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 210 Stundenkilometern.

Mit Sammlerpreisen im mittleren sechsstelligen Euro-Bereich zählt der Toyota 2000 GT schon längst zu den gesuchten und seltenen automobilen Juwelen des 20. Jahrhunderts.

VW Scirocco I

Der bei Volkswagen intern als „Typ 53“ bezeichnete VW Scirocco I wurde in der Zeit von 1974 bis 1981 in einer Stückzahl von 504153 Stück hergestellt.

Das vom italienischen Designer Giorgio Giugiaro auf Basis des VW Golf I entworfene Sportcoupé wurde im März 1974 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt und ausschließlich bei von Firma Karmann in Osnabrück produziert.

Aufgrund seiner außerordentlichen Beliebtheit war der Scirocco I das mit

Abstand erfolgreichste Automobil aus der Produktion bei Karmann.



08475

VW Scirocco I, silbermetallic
– limitierte Auflage 1000 –



08476

VW Scirocco I, grünmetallic
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

VW T2

Der Nachfolger des äußerst erfolgreichen „T1 Bulli“ wurde 1967 als „T2“ der Öffentlichkeit vorgestellt und erwies sich als komplette und konsequente Neuentwicklung aus dem Hause Volkswagen. Ein erheblich besseres Sichtfeld bot dem Fahrer die neue Panorama-Frontscheibe.

Der VW T2 war als Kastenwagen und auch als Kombi zu erwerben. Der Kombi konnte durch einen kleinen Umbau in einen Lasten-Transporter umgewandelt werden.

Während seiner Produktionszeit von 1967 bis 1979 wurden weltweit über 3 Millionen Exemplare des Volkswagen T2 produziert.



08756

VW T2 Bus / Anhänger „Feuer & Flamme“ (ohne BMW 2002)
– limitierte Auflage 1000 –



08700

VW T2 Kastenwagen, neptun-blau
– limitierte Auflage 1000 –



08701

VW T2 Kastenwagen „Porsche“
– limitierte Auflage 2000 –



08702

VW T2 Kastenwagen „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 1000 –



08750

VW T2 Bus L, rot-weiß
– limitierte Auflage 1000 –



08752

VW T2 Bus „Polizei“
– limitierte Auflage 1000 –



08775

VW T2 Camping, orange-weiß
– limitierte Auflage 1000 –

VW Golf I

Als Nachfolger des Anfang der siebziger Jahre doch langsam in die Jahre kommenden VW Käfer, wurde im Mai 1974 der VW Golf in der 70 PS oder 50 PS-Version eingeführt. Im Gegensatz zu dem von Porsche entwickelten VW Käfer hatte der Golf mehrere Väter. So wurde die für damalige Zeiten hervorragend gelungene Karosserie von Giugaro gezeichnet.

Der als Urvater der sportlichen Kompaktlimousinen geltende Golf GTI wurde im Jahre 1975 vorgestellt. Mit seinem 110 PS starken 1,6-Liter-Einspritzmotor galt der GTI als potentes Sportgerät für die Straße und ist heute in unverbautem Originalzustand ein sehr gesuchtes Youngtimer-Fahrzeug.



08800

VW Golf I, zitronengelb
– limitierte Auflage 1000 –



08803

VW Golf I „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 1000 –



08801

VW Golf I GTI, tornadorot
– limitierte Auflage 1000 –



08802

VW Golf I GTI #8, „Rallye de Antipes“
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Die heißen 60er

Es waren die Zeiten, als es für Rennfahrer von internationalem Ruf noch zum guten Ton gehörte, neben den Rennen der Formel 1-Weltmeisterschaft auch regelmäßig Sportwagenklassiker wie die 24 Stunden von Le Mans, die Targa Florio oder die 1.000 Kilometer am Nürburgring zu bestreiten.

Diesen Rennen und Fahrzeugen vom Schlage eines 250 GTO aus Maranello, dem GT 40 und dem Porsche Carrera 6, auch bekannt unter der Bezeichnung Porsche 906, widmet BUB die drei ersten Modelle dieser faszinierenden Motorsportära.



08054

Porsche Carrera 6 „Sebring '67“
– limitierte Auflage 1000 –



08320

Porsche 904 GTS, rot
– limitierte Auflage 1000 –

Mai



08321

Porsche 904 GTS „Targa Florio 1964“, #86
– limitierte Auflage 1000 –

Mai



07150

Renntransporter „Porsche“, rot

*Qualität verdient
ihren Preis*



1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Um berühmte Rennbolide wie den Porsche 906, den 908 oder die fast unschlagbaren Porsche 917 auf dem Landwege zuverlässig zu den verschiedensten Rennplätzen bringen zu können, schaffte man in Zuffenhausen Mitte der 60er Jahre den auf einem Mercedes-Benz Omnibusfahrzeug basierenden Porsche-Renntransporter an.

Der seinerzeitigen Entwicklung im Modellbau der sechziger Jahre folgend, rüstet BUB diese BUBmobile mit fein eingepassten Fensterteilen aus. Zusätzlich werden die Modelle Porsche 906, GT 40 und 250 GTO ab den Modelleditionen 2006 mit neuen Felgen und flacheren Reifen ausgestattet.

Ein Grund mehr, sich bei Ihrem BUB-Händler die letzten Exemplare dieser Fahrzeuge mit den BUB-Einheitsfelgen der 50er- und 60er-Jahre zu sichern.



08003

BUBmobil 250 GTO #25
– limitierte Auflage 1000 –



08102

BUBmobil GT 40 „Street“
– limitierte Auflage 1000 –



08104

BUBmobil GT 40 Set „Le Mans 1966“
– limitierte Auflage 1966 –

BUB Renntransporter „Bartoletti“

Als Ergänzung zum stetig wachsenden BUBmobil-Motorsport-Fuhrpark der 50er und 60er Jahre ist der 3-achsige „Bartoletti“ Renntransporter gedacht.

Ursprünglich für das Maserati-Werksteam hergestellt, transportierte das Vorbildfahrzeug zuerst die legendären Maserati 250F Formelrenner. Zunächst wurde der Truck an das amerikanische Grand-Prix-Team SCARAB weiter verkauft und bei den Rennen in Monaco, Silverstone, Spa und Zandvoort eingesetzt.

Nachdem der Transporter 1963 an Carroll Shelby veräußert worden war, wurde es aufgrund des hohen Gewichts der Cobra Daytona Coupés notwendig, die dritte Achse einzubauen. Später wurde der Renntransporter vom Briten David Piper eingesetzt und tauchte dann auch in Steve McQueens legendärem Rennfilm „Le Mans“ auf.

Einer kompletten Restaurierung unterzogen, ist das Originalfahrzeug heute Bestandteil einer namhaften Sammlung historischer Rennfahrzeuge im kalifornischen Pebble Beach.



07800

BUB Autotransporter 3-achsig
– limitierte Auflage 1000 –

Die wilden 70er ...

Es waren die Zeiten der Schlaghosen und der langen Koteletten. Die Beatles hatten sich soeben getrennt, in München fanden 1972 die Olympischen Sommerspiele statt und Deutschland befand sich nach dem Gewinn der zweiten Fußballweltmeisterschaft 1974 im Freudentaumel. Es ist die Rede von den wilden 70ern.



08525

Juni

Porsche 908/3 „Nürburgring 1971“ #4
– limitierte Auflage 1000 –



08526

Juni

Porsche 908/3 „Targa Florio 1970“ #20
– limitierte Auflage 1000 –



08552

Porsche 911 RSR Turbo „Martini“ #21
– limitierte Auflage 1500 –



08554

Porsche 911 RSR Turbo #00 „Daytona '77“
– limitierte Auflage 1500 –



07153

Renntransporter „Martini – Porsche“, weiß
– limitierte Auflage 1000 –

Neben den „Königen der Rennstrecke“ BMW 3.5 CSL und Porsche RSR Turbo gehören auch das seinerzeit schnellste Straßenfahrzeug aus deutscher Produktion, der Porsche Carrera 2.7 RS und der bei Porsche-Sportfahrern äußerst beliebte Porsche Carrera RSR 3.0 zum BUBmobil-Modelljahr 2007.

Aufgrund des großen Erfolges der ersten Bubmobile im Stile der wilden 70er-Jahre, wird die Serie durch zwei weitere berühmte Vertreter dieser unvergesslichen Motorsportära ergänzt.

Der Capri RS 3100 aus der Europäischen und der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft und der auch als „Flatnose“ bekannte Porsche 935, der bei Langstreckenklassikern wie den 24-Stunden von Le Mans äußerst erfolgreich unterwegs war, vergrößern nun unsere Motorsportfamilie der siebziger Jahre. In den Jahren 1974 bis 1976 stellten diese beiden Boliden regelmäßig die Sieger ihrer jeweiligen Rennklassen.



08503

BMW 3.5 CSL #24 „Riverside '75“
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990



08875

Porsche 935 Flatnose #40 „Martini-LM '76“
– limitierte Auflage 1500 –



08876

Porsche 935 Flatnose #52 „Jägermeister“
– limitierte Auflage 1500 –



08877

Porsche 935 Flatnose #51 „Vaillant“
– limitierte Auflage 1000 –



08650

Porsche Carrera RSR 3.0, #5 „Vaillant“
– limitierte Auflage 1500 –



08651

Porsche Carrera RSR 3.0, #4 „Jägermeister“
– limitierte Auflage 1500 –



08652

Porsche Carrera RSR 3.0 #14 „TransAm '74“
– limitierte Auflage 1000 –



08175

Capri RS 3100 #5 „ETC '74“
– limitierte Auflage 1500 –



08176

Capri RS 3100 #31 „DRM '75“
– limitierte Auflage 1500 –



08177

Capri RS 3100 Custom
– limitierte Auflage 1000 –



*Qualität verdient
ihren Preis*

Mercedes-Benz LP608

Unter Nutzfahrzeug-Enthusiasten ist sie heute als die „kleine kubische“ Kabine bekannt.

Gemeint ist die leichte LP-Baureihe von Mercedes-Benz wie sie von 1965 bis 1984 in großen Stückzahlen produziert wurde.

Als Typ LP608 im Januar 1965 vorgestellt, war dieser komplett neu entwickelte Leichtlastwagen für die 3-Tonnen-Nutzlastklasse vorgesehen. Der für LKW-Verhältnisse sehr schnelle und wendige Frontlenker mit seinem 80 PS Untersitz-Motor wurde hauptsächlich im Stadt- und Nahverkehr eingesetzt.

Durch Verstärkung des Fahrgestells, der Fahrzeugfedern und der Bereifung wurde die Nutzlast ab 1967 beim Typ Mercedes-Benz LP808 auf 4,5 Tonnen angehoben.



Versehen mit einem geräumigen Kofferaufbau, gehörten Fahrzeuge dieses Typs in den sechziger und siebziger Jahren auch zum Fuhrpark zahlreicher Rennsportteams, wie dem Porsche-Werksteam oder dem Jägermeister Racing-Team.



07851 März
Mercedes-Benz LP608 „BMW-Motorsport“
– limitierte Auflage 1000 –



07850
Mercedes-Benz LP608 „Porsche“
– limitierte Auflage 1000 –



07852
Mercedes-Benz LP608
„Jägermeister Racing-Team“
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche Carrera RS 2.7

Er war Deutschlands schnellster serienmäßiger Sportwagen seiner Zeit und erregte aufgrund seines erstmalig in der Serienproduktion verwendeten Heckspoilers, dem so genannten „Entenbürzel“, für erhebliches Aufsehen im seinerzeitigen Straßenbild.

Als eine Weiterentwicklung des Porsche 911 S wurde er 1972 vorgestellt und im darauf folgenden Jahr an seine sportive

Klientel ausgeliefert. Um die Homologation für den weltweiten Einsatz im Motorsport zu erlangen, wurde der „RS“ anfangs in einer Kleinserie von 500 Stück geplant. Aufgrund der erheblichen Nachfrage wurden bis Ende 1973 insgesamt 1.580 Stück dieses durch seine Leichtbauweise lediglich 975 kg schweren und 210 PS starken Sportwagenklassikers ausgeliefert.



08606
Porsche Carrera RS 2.7, vipergrün
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche 911 Carrera 3.2

Für die meisten seiner zahlreichen Freunde ist er der beste Porsche 911 der je gebaut wurde – der Porsche 911 Carrera 3.2 wie er von 1983 bis 1989 im Porsche Werk in Stuttgart-Zuffenhausen vom Band lief. Dieser, unter Insidern als „G-Modell“ bezeichnete Porsche, findet nun auch Einzug in das Bubmobil-Sortiment.

In seiner „Urform“ bereits zu Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porsches, Ferdinand Alexander Porsche, entworfen wurde der Porsche 911 im Jahre 1963 als Nachfolger des legendä-

ren Porsche 356 vorgestellt. Als erstes Serienfahrzeug bei Porsche erhielt der 911 einen vollkommen neu entwickelten, luftgekühlten 6-Zylinder-Boxermotor.

Nach Jahren der behutsamen und sinnvollen technischen Weiterentwicklung war man im Jahre 1983 bei einem Hubraum von 3,2 Liter und einer Leistung von 231 PS angelangt. Die über 250 Stundenkilometer schnelle Sportwagen-Ikone wurde zum Ende der Bauzeit im Jahre 1989 in den Karosserie-Varianten Coupé, Targa, Cabriolet und Speedster angeboten.



08900 – Vorserienmuster –
Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé, silber
– limitierte Auflage 1500 –



08925 – Vorserienmuster –
Porsche 911 Carrera 3.2 Targa, indischrot
– limitierte Auflage 1500 –



08950 – Vorserienmuster –
Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio, weiß
– limitierte Auflage 1500 –



08975 – Vorbild –
Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster, schwarz
– limitierte Auflage 1500 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Mercedes-Benz 220 SE / 300 SE

Im August 1961 stellte Daimler-Benz den Vertretern der internationalen Fachpresse im Werk Sindelfingen ein neues Fahrzeug der Spitzenklasse vor, den Mercedes-Benz 300 SE.

Der 300 SE ergänzte die bereits im Jahre 1959 vorgestellte Modellreihe 220 und sollte jene Käuferschicht ansprechen, die Wert auf höchst möglichen Fahrkomfort bei optimaler Bedienbarkeit und hohen Fahrleistungen legte.



06270

MB 300 SE „Heckflosse“, dunkelrot
– limitierte Auflage 1000 –



06271

MB 220 SE „Heckflosse“ #617 „Böhringer“
– limitierte Auflage 1000 –

Mercedes-Benz /8

Der Mercedes-Benz /8 wurde dem Publikum zum Jahreswechsel 1967/68 vorgestellt, wobei „/8“ für das Vorstellungsjahr 1968 steht. Die formal äußerst gelungene

/8-Limousine löste die bereits 1959 vorgestellte und mittlerweile legendäre Mercedes-Benz Heckflosse ab. Ein Mercedes-Benz /8 mit 95 PS erreichte eine Höchst-

geschwindigkeit von 165 km/h. Bis zur seiner Produktionseinstellung im Jahre 1976 wurden mehr als 1,8 Millionen Exemplare des Mercedes-Benz /8 produziert.



06170

Mercedes-Benz /8, dunkelblau
– limitierte Auflage 1000 –



06171

Mercedes-Benz /8 „Polizei“
– limitierte Auflage 1000 –



06172

Mercedes-Benz /8 „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 1000 –

März

BMW 2800

Nachdem die Bayerischen Motorenwerke gegen Ende der fünfziger Jahre in eine massive finanzielle Schieflage geraten waren, ermöglichte erst der Einstieg von Herbert Quandt die Entwicklung eines neuen Mittelklassewagens, des BMW 1500. Der große Erfolg der „Neuen Klasse“ ab 1961 und der etwas später vorgestellten „02-Reihe“ gaben BMW den finanziellen Spielraum das Modellprogramm mit einer Oberklassenlimousine nach oben abzurunden.

So konnten die Münchner 1968 die beiden Oberklassenmodelle BMW 2500 und BMW 2800 den begeisterten Kunden und der Fachpresse präsentieren. Die unter Insidern als „E3“ bekannten, sportlichen Limousinen waren mit neu entwickelten 6-Zylinder-Reihenmotoren ausgestattet, welche diesen kompakten Oberklassemodellen zu hervorragenden Fahrleistungen verhelfen. Die erstmalig bei diesen Modellen eingesetzten Doppelscheinwerfer prägten über Jahre hinweg das Erscheinungsbild sämtlicher BMW-Baureihen.



08225

BMW 2800, hellblau-metallic
– limitierte Auflage 1000 –

BMW 2800 CS Coupé



08276

BMW 2800 CS Coupé, rot
– limitierte Auflage 1000 –

Der BMW 2800 CS war die Coupé-Variante der E3-Baureihe. Dieses wunderschöne Coupé wurde zeitgleich mit den E3-Limousinen im September 1968 vorgestellt.

Das intern „E9“ bezeichnete Coupé wurde aufgrund der starken Auslastung der BMW-Produktionsanlagen im Lohnauftrag bei der Firma Karmann in Osnabrück produziert.

Vom Dezember 1968 bis Dezember 1975 entstanden dort 30.546 Exemplare dieses mittlerweile zum gesuchten Klassiker gereiften Luxus-Coupés.

Zahlreiche Fahrzeuge dieser Baureihe wurden auch erfolgreich bei Rundstreckenrennen eingesetzt, wie das sich ebenfalls im Bubmobil-Programm befindliche 3.5 Liter CSL Coupé beweist.

Mustang GT350

Ford präsentierte im April 1964 die erste Generation seiner Mustang-Baureihe.

Der als Coupé, Hardtop-Coupé und Cabriolet vorgestellte Mustang I basierte auf der Technik des Ford Falcon und gilt heute als Urvater der nach ihm benannten Fahrzeugklasse, der so genannten „Pony Cars“. Fahrzeuge dieser Gattung befanden sich sehr bald im Modellprogramm sämtlicher amerikanischer Automobilhersteller.

Typische Stilelemente dieser „Pony Cars“ waren eine lange Schnauze, kurzes Heck, Platz für vier Personen und bei Bedarf Überfluss an Motorleistung. Fahrzeuge



wie der Chevrolet Camaro, der Dodge Charger oder der Plymouth Barracuda versuchten schon sehr bald sich ihren Anteil an diesem für die Hersteller interessanten Markt zu sichern.

Bereits in den ersten beiden Baujahren mehr als 680.000 mal verkauft, wurde der Mustang I zu einem großen Erfolg für Ford.

Für viele Automobil- und Kino-Enthusiasten unvergesslich, ist auch die längste und spektakulärste Verfolgungsjagd der Filmgeschichte, in der Steve McQueen als Lieutenant Frank Bullitt in dem US-Streifen „Bullitt“ mit seinem Mustang Fastback die auf ihn angesetzten Killer in einem Dodge Charger auf den Straßen in und um San Francisco „Schach Matt“ setzt.



09350

Bubmobil Mustang GT350, weiß-blau
– limitierte Auflage 1000 –



09351

Bubmobil Mustang GT350, blau-weiß
– limitierte Auflage 1000 –



09352

Bubmobil Mustang GT350, #78
– limitierte Auflage 1000 –

Apr.

Pickup F100



Noch heute stellt sie das Rückgrat der Ford Motor Company auf dem heimischen und äußerst wichtigen US-Markt dar – die Ford F-Serie.

Mittlerweile in der elften Modell-Generation auf dem Markt, stellt Ford die ersten Modelle der F-Serie im Jahre 1948 der Kundschaft vor. Über viele Jahre hinweg war der Ford F das meistverkaufte

Modell auf dem US-Markt. Ausschlaggebend für den Erfolg dieser Pickups war die aufgrund der hohen Zuladung, der hohen Anhängelast und der großzügigen Ladefläche gegebene Vielseitigkeit.

Gerade wegen dieser Vielseitigkeit wurden diese kleinen Trucks auch verstärkt in der Freizeit genutzt. Als die Ford Motor Company 1953 zur Feier des 50-jährigen Firmenjubiläums eine komplett neu entwickelte F-Serie präsentierte, folgte man diesem Trend, in dem man den F 100 weitaus „PKW-ähnlicher“ mit deutlich aufgewerteter Innenausstattung und einer modernen, gewölbten Windschutzscheibe ausstattete. Als Motoren standen ein 3,9 Liter „Flat-head-V8“ oder ein 3,5 Liter Reihen-sechszylinder zur Auswahl.



09300

Pickup F100, dunkelrot
– limitierte Auflage 1000 –



09301

Pickup F100, matt schwarz
– limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

Hanomag-Henschel F 25

Die Geschichte und die Konstruktion des Hanomag-Henschel F 25 gehen zurück auf den Tempo-Matador. Der Tempo Matador wurde von der Firma Tempo in Hamburg-Harburg hergestellt. Nachdem im Jahre 1965 die Firma Tempo von Hanomag übernommen wurde bekam der F25 auch den Beinamen „Harburger Transporter“.



09400 Hanomag-Henschel F 25 Kasten, blau
09401 Hanomag-Henschel F 25 „Service“
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –

1969 fusionierten Henschel und Hanomag unter der Führung des Mutterkonzerns Rhein Stahl zu Hanomag-Henschel und die Fahrzeuge wurden somit unter der Marke Hanomag-Henschel produziert. Als im Jahre 1970 Daimler-Benz die Firma Hanomag-Henschel übernahm, bedeutete dies auch den Einstieg der Stuttgarter in den lukrativen Markt der Kleintransporter.



09450 Hanomag-Henschel F 25 Bus, orange
09451 Hanomag-Henschel F 25 Bus, grün
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –

Zwischen 1970 und 1975 wurde das Fahrzeug sowohl als Mercedes-Benz L 206 D als auch weiterhin als Hanomag-Henschel F 25 produziert. Der als Kleinbus, Kastenwagen und Pritschenwagen mit verschiedenen Kabinen lieferbare „Harburger Transporter“ wurde danach bis zur Einstellung seiner Produktion im Jahre 1977 ausschließlich als Mercedes-Benz hergestellt.



09475 Hanomag-Henschel F 25 Camping
 – limitierte Auflage 1000 –

VW T3

VW präsentierte im Mai 1979 den erfolgreichen Nachfolger der VW T2-Transporterreihe, den T3. Bereits 1975 wurden die ersten Vorbereitungen für die Entwicklung eines T2-Nachfolgers getroffen, wobei die Fahrzeugentwickler ursprünglich auf einen Frontmotor mit Frontantrieb setzten. Wegen der seinerzeit angespannten finanziellen Lage des Konzerns wurde die deshalb notwendig gewordene Entwicklung einer komplett neuen Motorengeneration allerdings nicht in die Tat umgesetzt. Somit behielt auch der T3 anfänglich seinen luftgekühlten Heckmotor bei. Die Vergrößerung des Radstandes um 6 cm, eine um 6,5 cm gewachsene Fahrzeuglänge und die um 12,5 cm größere Fahrzeugbreite schufen einen nicht unerheblichen Spielraum für die aufgrund der Konkurrenzsituation am Markt für Kleintransporter notwendig gewordene Vergrößerung des Laderaums.



09201
 VW T3 „Dunlop“
 – limitierte Auflage 1000 –



09200
 VW T3 Kastenwagen, brillantblau
 – limitierte Auflage 1000 –



09252
 VW T3 Hochraumbus „Polizei“
 – limitierte Auflage 1000 –



09275
 VW T3 Camping / Hochdach „Westfalia“, grün
 – limitierte Auflage 1000 –



09251
 VW T3 Bus „Polizei“
 – limitierte Auflage 1000 –



09250
 VW T3 Bus L, orange-beige
 – limitierte Auflage 1000 –



09276
 VW T3 Camping / Faltdach „Westfalia“, braun
 – limitierte Auflage 1000 –

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990



06910 – werkseitig ausverkauft –
Jahresset 2008 „ARAL“
– limitierte Auflage 1000 –



06918
Jahresset 2009 „VW T1“ (4-er Set)
– limitierte Auflage 1000 –



Apr.

06922
Jahresset 2010
„ADAC-Straßenwacht“
– limitierte Auflage 1000 –



Limitierte Sondersets

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

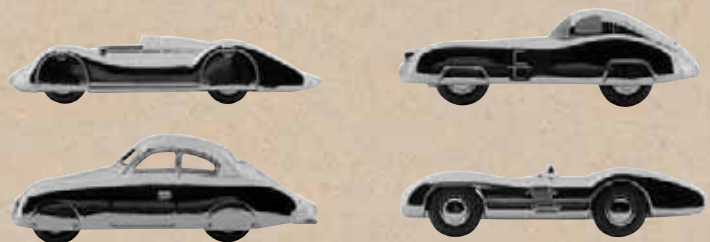
BUBmobil-Set „Stromlinienfahrzeuge“

Basierend auf den wertvollen Erfahrungen der Luftfahrtpioniere des frühen 20. Jahrhunderts begannen in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts auch die Konstrukteure von Landfahrzeugen die Vorteile der Stromlinienform in ihre Konstruktionen einfließen zu lassen.

Im Bereich der Luftfahrzeuge wurden besonders die Zeppeline zum Synonym für die Stromlinienform und des technischen Fortschritts. Ein Stromlinienfahrzeug besaß eine Karosserie die

extrem windschnittig gebaut war und so einen geringeren Luftwiderstand hatte. Je weniger Luftwiderstand, umso geringer der Fahrwiderstand und der damit verbundene Kraftstoff-Verbrauch und umso höher die mögliche Höchstgeschwindigkeit.

Im BUBmobil-Stromlinienset finden Sie vier herausragende und außergewöhnliche Vertreter dieser Fahrzeuggattung die in ihrer speziell für dieses Set produzierten Chromausführung eine Bereicherung für jede Modellfahrzeugsammlung darstellen.



06923

Juni

BUB Set „Stromlinienfahrzeuge“, verchromt
– limitierte Auflage 1000 –



EXCLUSIV
MODEL

018023

Mercedes-Benz
L1000 Express
Set „DR“



EXCLUSIV
MODEL

018027

VW T3 Set „DBP“



EXCLUSIV
MODEL

Deutsche Post Collection
☎ + 49 / 18 03 / 24 60 42

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990



06912

Set „Bremen Classic Motorshow '08“ · (Borgward Isabella / Lloyd LT500)
– limitierte Auflage 500 –



06915

Set „Golden Oldies '08“
– limitierte Auflage 500 –



06450-003

BMW Dixi-Set „80 Jahre DIXI“
– limitierte Auflage 1000 –



06919

Set „Edelweiß-Classic 2009“
– limitierte Auflage 500 –



06920

Set „2000 km durch Deutschland 2009“
– limitierte Auflage 500 –



06951

Set „Stadtküche Hamburg“
– limitierte Auflage 500 –

Premium ClassiXXs[®] 1:12

PORSCHE





10151

Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé, silber
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche 911 Carrera 3.2 Liter

Um für den äußerst erfolgreichen, jedoch trotzdem langsam in die Jahre gekommenen Porsche 356 einen würdigen Nachfolger zu finden, begann man in Zuffenhausen bereits Ende der 50er Jahre mit der Entwicklung des Nachfolgemodells.

Vom ältesten Sohn Ferry Porsches, Ferdinand Alexander, genannt „Butzi“ entworfen, wurde der Typ „901“ auf der Internationalen Frankfurter Automobilausstellung 1963 vorgestellt. Da sich jedoch der französische Automobilhersteller Peugeot bereits die Null zwischen zwei weiteren Ziffern als



Beachten Sie auch unsere hochwertigen Sammlervitrinen für unsere Premium ClassiXXs-Modelle im Maßstab 1:12 auf Seite 93 des Kataloges



Technische Daten des Vorbildes

- 3.2-Liter 6-Zylinder Boxermotor luftgekühlt
- Bohrung/Hub: 95 mm x 74,4 mm
- Hubraum: 3164 ccm
- Leistung: 231 PS bei 5900 U/min
- Höchstgeschwindigkeit: 254 km/h
- Verbrauch: 9 – 12,5 Liter
- Länge/Breite/Höhe: 4291 x 1652 x 1320 mm
- Gesamtgewicht: 1208 kg



Modellbezeichnung hatte schützen lassen, war man in Stuttgart gezwungen sich eine andere Bezeichnung einfallen zu lassen. So entschied man sich bei Porsche für „911“ – eine Zahl, die bald eine magische Wirkung auf die Motorwelt und alle Sportwagenenthusiasten ausüben sollte.

Nach vielen Jahren der sinnvollen Überarbeitung und Verbesserung hatte der Porsche 911 mit dem Modelljahr 1984 eine fast unglaubliche automobiler Reife erlangt. Viele Anhänger der Porsche 911-Baureihe bezeichnen deshalb den klassischen 3.2-Liter Carrera, der zwischen 1983 und 1989 produziert wurde, als den besten Porsche der jemals gebaut wurde.



10154 Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé mit Spoilerpaket, schwarz
– limitierte Auflage 750 –



Modellbeschreibung

- hochdetailliertes Metallmodell
- über 230 Einzelteile
- zu öffnende Motorhaube und Frontklappe
- zu öffnende Türen
- lenkbare Vorderräder
- perfekte, originalgetreue und handpolierte Lackierung
- Modellgewicht: ca. 1.600 g

Premium ClassiXXs[®] 1:12

Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé



10153

Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé, grandprix-weiß
– limitierte Auflage 750 –



Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet



10250

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet, indischrot
– limitierte Auflage 1000 –



10251

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet, silber
– limitierte Auflage 1000 –

Premium ClassiXXs[®] 1:12

Porsche 911 Carrera 3.2 Targa



10200

Porsche 911 Carrera 3.2 Targa, indischrot
– limitierte Auflage 1000 –



10201

Porsche 911 Carrera 3.2 Targa, grandprix-weiß
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche 911 Speedster

Basierend auf der technischen Basis des 3,2-Liter Carrera-Cabrios hatte Porsche bereits auf der internationalen Automobilausstellung in Frankfurt im Jahr 1987 einen puristischen Speedster mit verkleinerter Windschutzscheibe und sogenanntem Not- oder Hilfsverdeck vorgestellt.

Da Neuerungen und Veränderungen an der Fahrzeugikone Porsche 911 von jeher vom Fachpublikum und den treuen Markenfans sehr kritisch begutachtet wurden, fand diese Speedster-Studie auf Basis des 911ers anfänglich nur geteilten Beifall.

Doch als dann ab Frühjahr 1989 die ersten Fahrzeuge des nun auf der breiten Turbo-Karosserie basierenden Speedsters an seine glücklichen Besitzer ausgeliefert wurden, war es bereits nicht mehr möglich das Fahrzeug noch als Neuwagen zu bestellen.

Auch die Tatsache dass Porsche seine Kunden offiziell darauf aufmerksam machte, dass der Speedster aufgrund seines nicht ganz wasserdichten Notverdecks nicht Waschanlagengeeignet ist, konnte die treue Porsche-Kundschaft nicht von der Unterschrift auf dem Kaufvertrag für den Speedster abhalten. Die insgesamt 1680, vom sogenannten „breiten“ Speedster produzierten Exemplare, waren in kürzester Zeit vergriffen. Da speziell im Ausland einige Porsche-Enthusiasten nicht zum Zuge gekommen waren, gleichzeitig jedoch sämtliche „turbobreiten“ Karosserien der auslaufenden 911er-Baureihe vergriffen waren, entschied man sich

zusätzlich 171 Speedster auf Basis der schmalen Karosserie des Carrera Cabrios aufzulegen.

Das seinerzeit zum Listenpreis von 110.000,— DM angebotene Fahrzeug besitzt mittlerweile in Porsche-Kreisen Kultstatus und wird zu Preisen gehandelt, die deutlich jenseits seines seinerzeitigen Neuwagenpreises liegen.



- 10300** Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster, indischrot
10301 Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster, schwarz
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –

Sep.
Sep.

Porsche 911 3.3 Turbo II



Juli

- 10400** Porsche 911 3.3 Turbo II, indischrot
10401 Porsche 911 3.3 Turbo II, grandprix-weiß
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –



Der klassische MINI



Er zählt ohne jeden Zweifel zu den ganz wenigen Fahrzeugen die sich zum illustren Kreis der so genannten „Jahrhundertautos“ zählen dürfen - der klassische MINI.

Sicherlich ist jedes Automobil ein mehr oder weniger gutes Kraftfahrzeug, aber nur einige

Automobile des zwanzigsten Jahrhunderts haben es wie der klassische MINI geschafft, mehr zu sein. Der MINI wurde für seine Besitzer zum Ausdruck ihrer individuellen und spontanen Lebenseinstellung. Er wurde fester Bestandteil automobiler Designgeschichte, stellte eine technische Revolution im Automobilbau dar und entwickelte sich so zur Stil-Ikone einer ganzen Epoche.

Für viele Menschen war der MINI das erste eigene Automobil. Und vollkommen egal wie viele und welch höherklassige Autos sie später besitzen sollten, an ihren klassischen MINI erinnern sich seine Besitzer immer mit viel Wehmut und Sympathie.

Den Anstoß für die Entwicklung eines modernen, Kraftstoff sparenden, familientauglichen Kleinwagens lieferte im Jahre 1956 die sich verschärfende Suez-Krise. Nachdem Ägypten den Suez-Kanal schloss, kam es in Europa zu einer dramatischen Öl-Verknappung. Nicht zuletzt die damit verbundene Benzin-

Rationierung in Großbritannien veranlasste den Chef der mächtigen British Motor Corporation (BMC), Sir Leonard Lord, den genialen Konstrukteur und Designer Alec Issigonis mit der Entwicklung eines solchen Fahrzeuges zu beauftragen.

Am 26. August 1959 war es dann so weit, der staunenden und teilweise sehr überraschten Öffentlichkeit wurde der MINI als Austin Seven und Morris Mini Minor vorgestellt. Das revolutionäre an der MINI-Konstruktion bestand in erster Linie im quer zur Fahrtrichtung eingebauten Frontmotor, dem unter dem Motor angeflanschten Getriebe, den speziell entwickelten und sehr kleinen 10 Zoll-Rädern und den extrem kurzen Karosserieüberhängen. Diese Hauptmerkmale ermöglichten es, so viel Automobil auf einer so geringen Grundfläche unterzubringen.

Anfänglich mit einem 848 ccm großen und 34 PS starken Vierzylindermotor ausgestattet wurde der MINI ab 1961 unter der Regie des begnadeten Rennsport- und Motorenspezialisten John Cooper zum begehrten und äußerst erfolgreichen Sportgerät. Der MINI Cooper mit 997 ccm und der Cooper S mit 1.071 ccm wurden vorgestellt und vom Markt euphorisch aufgenommen.



10351 MINI Cooper 12", rot-weiß
– limitierte Auflage 1000 –



10353 MINI Cooper 12", british racing green **Apr.**
– limitierte Auflage 1000 –

Stellvertretend für hunderte von motorsportlichen Erfolgen seien an dieser Stelle lediglich die drei Gesamtsiege bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1964, 1965 und 1967 genannt. Und wäre der eigentliche Sieger der Rallye Monte Carlo 1965, Timo Mäkinen mit einem Mini Cooper S, nicht auf unfairste Weise, nämlich



wegen angeblich nicht dem Reglement entsprechender Glühbirnen, von den Funktionären aus der Wertung genommen worden, wäre diese anspruchvollste aller Rallyes vier Jahre lang vom MINI Cooper S dominiert worden.

Nicht zuletzt aufgrund seiner sportlichen Erfolge, seiner unglaublichen Handlichkeit und seiner Klassenlosigkeit fanden zahlreiche MINI Cooper S auch den Weg in die Garagen berühmter und populärer Besitzer. Die vier Beatles - John, Paul, George und Ringo -, Steve McQueen, Peter Sellers, Lord Snowdon und auch Enzo Ferrari höchstpersönlich genossen die unglaubliche Fahrfreude die nur ein MINI vermitteln konnte. Selbst Queen Elizabeth II ließ sich des öfteren in einem Cooper S chauffieren.

Am 4. Oktober 2000 lief im ehemaligen MINI-Werk Longbridge der letzte, während seines 41-jährigen Produktionszeitraums nur in Details veränderte klassische MINI vom Band. Insgesamt wurden in dieser Zeit 5.387.862 Stück dieses Kult-Automobils hergestellt.



Zum Ende der Bauzeit wurden alle MINI-Modelle mit dem früher den Cooper-Modellen vorenthaltenen 1275 ccm-Motoren ausgestattet. Diese 63 PS starken Flitzer verfügten bereits über Fahrerairbag, Gurtstraffer und Seitenaufprallschutz. Unter MINI-Insidern auch als „MK VII-Modelle“ oder als „MPis“ (Multi Point Injection) bezeichnet, wurde der MINI von Herbst 1996 bis zur Produktionseinstellung sowohl mit 12 Zoll als auch mit 13 Zoll-Bereifung angeboten.

Dementsprechend stellen die hochwertigen Metallmodelle aus der Premium ClassiXXs 1:12-Collection den MINI Cooper Classic und den MINI Knightsbridge des letzten Modelljahres 2000 dar.



10350 MINI Knightsbridge 13", goldmetallic
– limitierte Auflage 1000 –



10352 MINI Cooper Sport 13" „Last Classic Mini“, rot
– limitierte Auflage 1000 –

Mercedes-Benz SLS AMG

Eines der absoluten Highlights der Internationalen Automobilausstellung 2009 war der intern C197 bezeichnete Mercedes-Benz SLS AMG.

Der SLS AMG wird der erste Mercedes-Benz Sportwagen seit dem legendären 300 SL der Fünfziger-Jahre sein, der wieder mit den außergewöhnlichen Flügeltüren ausgestattet sein wird. Anfang der Siebziger-Jahre hatten die Stuttgarter den orangefarbenen Mercedes-Benz C111 mit einem 350 PS starken Vierscheiben-Wankelmotor und den legendären Flügeltüren ausgestattet. Allerdings wurde der C111 nie in Serie produziert und ging lediglich als wunderschönes Forschungsfahrzeug in die lange Mercedes-Benz-Automobilgeschichte ein.

Stand die Bezeichnung SL beim Ur-Flügeltürer noch für "Sport-Leicht", so bedeutet das SLS des neuen SLS AMG nun "Sport-Leicht-Super". Und so verfügt dieser, mit einer lediglich 241 Kilogramm leichten Aluminium-Karosserie ausgestattete SLS AMG auch über eine außerordentliche Vielzahl von Superlativen und zeigt wie der 300 SL vor über fünfzig Jahren was bei einem

aktuellen Supersportwagen technisch machbar ist. Modernste Alu-Spaceframe-Technologie, extremer Leichtbau und Flügeltüren die pro Stück ganze 18 Kilogramm wiegen sorgen für ein Leergewicht von lediglich 1620 Kilogramm.

Unter der langen Motorhaube des SLS AMG sitzt ein 6,2 Liter großer Achtzylinder-Saugmotor mit einer PS-Leistung von 571 PS und einem Drehmoment von 650 Newtonmeter.

Beschleunigungswerte von 0 - 100 km/h in 3.8 Sekunden, von 0-200 km/h in 12 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 317 Stundenkilometern belegen sicherlich die alte These, dass Hubraum durch nichts zu ersetzen ist.

Der Mercedes-Benz SLS AMG ist das erste Premium ClassiXXs-Modell im Maßstab 1:12 das als Industrieauftrag für einen Automobilhersteller gefertigt wird. Wie die anderen Modelle der Premium ClassiXXs 1:12-Serie verfügt auch der SLS AMG über zu öffnende Türen und Hauben, eine funktionierende Federung und eine große Anzahl weiterer, faszinierender Modelldetails.



10600 Mercedes-Benz SLS AMG, Le Mans rot-metallic
10601 Mercedes-Benz SLS AMG, Daytona blau-metallic
– limitierte Auflage jeweils 1000 –

Dez.
Dez.



Mercedes-Benz 300 SL

Im Jahre 1999 kürte die äußerst renommierte, deutsche Oldtimer-Fachzeitschrift Motor Klassik den Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer zum „Sportwagen des Jahrhunderts“.

Dies ist jedoch nur eine der wenigen Ehrungen, die diesem „Jahrhundertauto“ innerhalb der letzten 50 Jahre zuteil wurden. Aus dem Rennsportwagen Mercedes-Benz W 194 weiterentwickelt, wurde der Flügeltürer mit der internen Typbezeichnung W 198 im Februar des Jahres 1954 auf der International Motor Sports Show in New York der restlos begeisterten Fachpresse und dem Publikum präsentiert.

Mercedes-Benz hatte für die Vorstellung dieses für die Daimler AG sehr wichtigen Imageträgers ganz bewusst die International Motor Sports Show in New York gewählt, stellte doch der nordamerikanische Markt mit seiner für das seinerzeitige Nachkriegsdeutschland unvorstellbaren Konsumkraft, einen gewaltigen Absatzmarkt dar. So hatte der US-Importeur Max Hoffmann den Vorstand bei Daimler-Benz erst zu einer Serienproduktion eines Sportwagens auf Basis des W 194 überreden müssen, wünschte er sich doch für seine finanzstarke Klientel in den Staaten einen leichten und schnellen Sportwagen mit dem Stern im Grill. Der Vertriebsprofi Hoffmann war sich der Image-

trächtigkeit der sportlichen Erfolge der frühen 300 SL voll bewusst. Fahrer wie Hermann Lang, Karl Kling und Hans Klenk hatten bei Rennen wie der Carrera Panamericana, der Mille Miglia oder in Le Mans mit beachtlichen Erfolgen die großen Erfolge der Mercedes-Benz-Silberpfeile der Vorkriegszeit angeknüpft. In der ab 1954 ausgelieferten Serienversion des Mercedes-Benz 300 SL leistete der 3 Liter große Reihensechszylindermotor 215 PS und verhalf dem Flügeltürer so zu einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 260 Stundenkilometern.

Von den insgesamt 1400 Stück gebauten Exemplaren dieses Traumwagens wurden circa 1100 Stück in die USA verkauft. Eine Vielzahl dieser Fahrzeuge fand den Weg in die Garagen ihrer berühmten Besitzer. So zählten Juan Peron, Juan Manuel Fangio, Herbert von Karajan, Sophia Loren, Romy Schneider, Curd Jürgens und auch Clark Gable zu den glücklichen Besitzern.

Zusammenfassend ist wohl die Beurteilung des Mercedes-Benz 300 SL durch die Fachzeitschrift „Auto Motor und Sport“ am treffendsten: „Unter den Sportwagen unserer Zeit ist der Mercedes 300 SL der kultivierteste und zugleich faszinierendste - ein Traum von einem Automobil“.



10500 Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, rot
10501 Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, schwarz
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –

Dez.
 Dez.



Premium ClassiXXs® 1:12

BMW Isetta 250 „Export“ und „Standard“

Dem großen Bedarf an Mobilität im wirtschaftlich aufstrebenden Nachkriegsdeutschland folgend, stellten die Bayerischen Motorenwerke im Frühjahr 1955 das zweisitzige „Motocoupé“ namens BMW Isetta vor.

Die wegen Ihrer außergewöhnlichen Form und des Fronteinstiegs heute noch sehr populäre Isetta, wurde bei BMW in einer Lizenz der italienischen Firma ISO gebaut und war mit dem äußerst zuverlässigen, 245 ccm großen und 12 PS starken Motorradmotor der BMW R25 ausgestattet.

Der lediglich knapp 250 ccm große Motor verhalf der Isetta zu einem weiteren, nicht zu unterschätzenden Vorteil. Sie konnte auch von Fahrern benutzt werden, die nur über den eigentlich für Motorräder vorgesehenen Führerschein Klasse IV verfügten.

Mit ihrer kompakten Karosserie, den damit verbundenen geringen Außenmaßen, dem Faltdach, dem soliden Motor und mit Hilfe der großen Marke BMW, verschaffte sich die Isetta schon bald nach ihrer Vorstellung den ersten Platz in der Zulassungsstatistik für den seinerzeit heiß umkämpften Kleinwagenmarkt.

Abzielend auf die damals sehr große Zielgruppe der Motorradfahrer hob die Isetta-Werbung hervor, dass das Fahrzeug vollkommen wettergeschützt und allseitig geschlossen sei.

Für viele, die sich bisher nur ein Motorrad leisten konnten war die BMW Isetta mit einem Kaufpreis von 2.580,- DM der Einstieg in ein automobiles Leben.



10053

BMW Isetta '55, dunkelrot-grau
– limitierte Auflage 500 –



10052

BMW Isetta Standard, beige-gold
– limitierte Auflage 500 –

Qualität verdient
ihren Preis





10003

BMW Isetta 250 Export, orange-beige
– limitierte Auflage 500 –

BMW Lasten-Isetta



Nachdem bereits die italienische Firma ISO eine Vielzahl von Isetta-Varianten, von der Isetta-Limousine bis zum Leiterwagen anbot, entschied man sich bei BMW im Jahre 1956 ebenfalls dazu, zusätzliche Varianten der Isetta anzubieten.

So kündigten die Münchener 1956 die Produktion einer Cabriolet- und einer Pritschen-Version an. Beide Varianten basierten auf der Standard-Isetta. Statt der Plexiglasheckscheibe wurde einfach ein kleines Cabrioverdeck oder eine Lastenpritsche auf das Heckteil der Standard-Isetta aufgesetzt. So hatte man mit relativ geringem konstruktivem Aufwand ein Isetta Cabriolet und eine Lasten-Isetta geschaffen.

Da beide Aufbauvarianten relativ leicht abnehmbar und auch austauschbar waren, war es sogar möglich, während der Woche die Isetta als Kleintransporter zu benutzen und kurzerhand fürs Wochenende wieder in ein kleines Cabriolet umzubauen.

Bei Premium ClassiXXs erscheint nun die Variante der Lasten-Isetta und stellt so eine wichtige Ergänzung in vielen Isetta- und Kleinwagensammlungen dar.



10075

BMW Lasten-Isetta
– limitierte Auflage 500 –

Juli

BMW 328

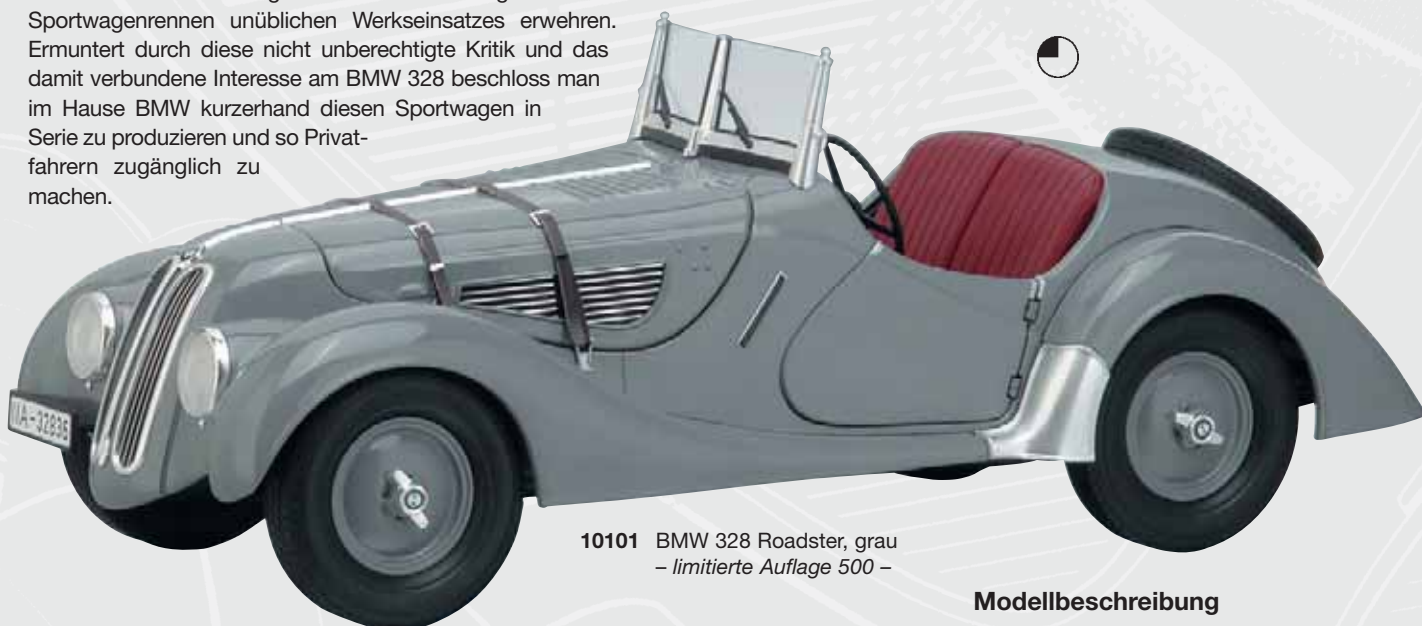
Als zu Beginn der 30er Jahre die Grundlagen für die Entwicklung des BMW 328 geschaffen wurden, konnten seine Väter Rudolf Schleicher und Fritz Fiedler sicher nicht ahnen, welche legendäre Bedeutung dieser Sportwagen erlangen sollte.

Erstmals wurde der BMW 328 am 14. Juni 1936 beim berühmten „Eifelrennen“ auf dem Nürburgring eingesetzt. Vom bekannten Motorradgeschwindigkeitsweltrekordhalter Ernst Henne pilotiert, errang der BMW 328 gleich bei seinem ersten Auftritt einen unangefochtenen Start-Ziel-Sieg.

Unmittelbar nach dem Rennen musste sich BMW jedoch der massiven Kritik der unterlegenen Privatfahrer wegen des bei Sportwagenrennen unüblichen Werkseinsatzes erwehren. Ermuntert durch diese nicht unberechtigte Kritik und das damit verbundene Interesse am BMW 328 beschloss man im Hause BMW kurzerhand diesen Sportwagen in Serie zu produzieren und so Privatfahrern zugänglich zu machen.

So wurde der für diese Zeit fast futuristisch anmutende Roadster ab Anfang 1937 im Eisenacher BMW-Werk in Serie gefertigt. Für 7.400,- Reichsmark war er von nun an zwar nicht für jedermann, aber doch für eine gut betuchte Klientel erhältlich.

Aussehen und Fahrleistungen waren seiner Zeit 20 Jahre voraus. Mit einem 2-Liter 6-Zylinder-Motor ausgestattet, galt der 328 mit seinen 80 PS bei Sportwagenrennen als fast unschlagbar. Seine aerodynamische Linienführung, der konsequente Leichtbau, die perfekte Straßenlage und die hervorragende und zuverlässige Motorisierung machen den BMW 328 zu einem Meilenstein des Automobilbaus.



10101 BMW 328 Roadster, grau
– limitierte Auflage 500 –

Modellbeschreibung

- handmontiertes Präzisionsmodell aus über 190 Teilen
- brillante Hochglanz-Lackierung
- zu öffnende Motorhaube
- hochdetaillierte Motornachbildung
- abnehmbare Hinterradabdeckungen
- geschlossenes Verdeck beiliegend
- lenkbare Vorderräder
- funktionsfähige Türen
- Modellgewicht ca. 1050g

Technische Daten des Vorbildes

- 2-Liter 6-Zylinder Motor
- Bohrung/Hub: 66 mm x 96 mm
- Hubraum: 1971 ccm
- Leistung: 80 PS bei 5000 U/min
- Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
- Verbrauch: 14,5 Liter
- Tankvolumen: 50 Liter
- Radstand: 2400 mm
- Länge/Breite/Höhe: 3900 x 1550 x 1400 mm
- Gesamtgewicht: 830 kg



Premium ClassiXXs® 1:43





Zündapp Bella

Den italienischen Erfolgsmodellen Vespa und Lambretta folgend, war für die Zündapp-Werke die Markteinführung der Zündapp Bella im Jahre 1953 ein großer Erfolg.



Neben ihren herausragenden technischen Qualitäten war dies sicherlich auch der Namensgebung „Bella“ zu verdanken, mit der Zündapp genau den Zeitgeist des aufstrebenden Wirtschaftswunderlands Deutschland traf.



11904

Feb.

Zündapp Bella mit Beiwagen „Gino's Gelati“
– limitierte Auflage 1000 –



11902

Zündapp Bella R204 Roller, türkis-weiß
– limitierte Auflage 1000 –



11903

Zündapp Bella R204 Roller
mit Beiwagen „Bella-Kundendienst“
– limitierte Auflage 1000 –

Zündapp KS 50

Im Frühjahr 1973 erschienen, war die Zündapp KS 50 Watercooled der Traum eines jeden motorradbegeisterten Teenagers.

Mit dem ersten wassergekühlten 50 ccm-Motorrad mit Elektronik-Zündung sorgten die Zündapp-Werke am seinerzeitigen wichtigen Markt für Leichtkrafträder für ein technisches Novum. Die KS 50 Watercooled war in ihrem schrillen speed-orange, welches ganz dem Zeitgeist der beginnenden 70er-Jahre entsprach, die „Super 50er“ schlechthin.

Ausstattungsdetails wie ein Cockpit mit Tachometer und elektronischem Drehzahlmesser, die große Doppelsitzbank, das Zündschloss am großen Scheinwerfer und auch das sportliche Erscheinungsbild gab den jugendlichen Zweiradfans das Gefühl bereits mit 16 Jahren ein „richtiges“ Motorrad zu fahren.

Als sportlichen Ableger für den leichten Geländeeinsatz hatte Zündapp die KS 50 Cross konzipiert. Im Gegensatz zur wassergekühlten KS 50 Watercooled verfügte die KS 50 Cross über den klassischen luftgekühlten 50 ccm Motor.

Zwei weitere deutliche Unterscheidungsmerkmale waren der erhöhte Cross-Lenker mit Querstrebe und der hochgelegte Sportauspuff.

Beide Maschinen verfügten über 6,25 PS und erlaubten Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 90 Stundenkilometern.



11800

Zündapp KS 50 Watercooled, speedorange



11850

Zündapp KS 50 Cross, racingrot

Puch SGS 250

Im Gegensatz zur ebenfalls im Jahre 1953 präsentierten und nur in der Farbe Schwarz hergestellten PUCH 250 SG wurde die als „Sportmodell“ bezeichnete SGS ausschließlich in der Farbe Rot produziert. Neben der etwas höheren Leistung von 16,5 PS unterschieden sich beide Motorräder optisch auch noch durch den geänderten Vergaser an der linken Motoreseite. Zwischen 1953 und 1970 wurden von den verschiedenen SGS-Baumustern mehr als 38.000 Exemplare ausgeliefert.



11975

Puch SGS 250, rot
– limitierte Auflage 1000 –

Puch SG 250

Charakteristisch durch ihren fast unverwüstlichen 250 ccm, 2-Takt-Doppelkolbenmotor und den auch für Techniklaien leicht erkennbaren Pressstahlrahmen, war die österreichische Puch SG 250 ein typischer Vertreter des zuverlässigen Gebrauchsmotorrades der 50er Jahre.



11960 – Vorbildfoto – Juli

Puch SG 250 „Gendarmerie“
– limitierte Auflage 1000 –



Aufgrund des Doppelkolbenmotors mit seinem überdurchschnittlichen Drehmoment war die SG 250 auch bestens als Beiwagenmaschine geeignet und fand so ihre Abnehmer auch im behördlichen Bereich und beim ÖAMTC, dem österreichischen Gegenstück zum deutschen ADAC.



11952

Puch SG 250 schwarz
– limitierte Auflage 1000 –

BMW Dixi Eillieferwagen



Im Jahre 1917 in München als Bayerische Motoren Werke GmbH gegründet, befasste sich BMW in den zwanziger Jahren hauptsächlich mit der Herstellung von Motorrädern und Flugzeugmotoren.

Als Einstieg in das lukrative Automobilgeschäft übernahm BMW 1929 die

Dixi Werke in Eisenach, die seit 1927 sehr erfolgreich den englischen Austin Seven als Dixi DA1 in Lizenz produzierten. Im Juli 1929 erschien dann die Dixi-Limousine DA2 auf Basis des französischen Rosengart. Der Zusatz „DA“ stand seinerzeit für „Deutsche Ausführung“. Im Oktober des gleichen Jahres stellte BMW den ersten Prototypen des Dixi-Eillieferwagens vor.



Der Dixi-Eillieferwagen fand aufgrund seiner kompakten Abmessungen, seiner Wendigkeit, seiner Wirtschaftlichkeit, der bekannten Dixi-Zuverlässigkeit und nicht zuletzt wegen seines interessanten Preises von 2.400,— Reichsmark nicht nur bei vielen Firmen, sondern auch bei der Deutschen Reichspost großen Anklang.

Das mit einem 743 ccm großen und 15 PS starken Vierzylindermotor ausgestattete Automobil verfügte über eine Ladefläche von 1,75 qm und bot ein Ladevolumen von 0,75 Kubikmetern.



11652

Dixi Eillieferwagen „ADAC“
– limitierte Auflage 1000 –

März



11650

Dixi Eillieferwagen „BMW-Kundendienst“
– limitierte Auflage 1000 –



11651

Dixi Eillieferwagen „Dixi-Werke“
– limitierte Auflage 1000 –

Mercedes-Benz L1000 „Express“

Im Jahre 1929 wurde der Mercedes-Benz Lieferwagen L1000 „Express“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Der auf dem bewährten Fahrgestell des Mercedes Benz Personenwagens „Typ Stuttgart“ basierende L1000 „Express“ wurde in den verschiedensten Karosserievarianten angeboten.

So wurde der L1000 als Kombinationswagen, Schnell-Lieferwagen, Omnibus, Kastenwagen, Pritschenwagen, Krankenwagen oder auch als Aussichtswagen mit bis zu zehn Sitzplätzen angeboten. Diese große Vielfalt an Aufbauvarianten sorgte für eine relativ große Verbreitung dieses Kleinlastwagens.

Die Motorleistung des 50 PS starken Sechszylindermotors ermöglichte dem L1000 Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 65 km/h. Aufgrund seiner Robustheit und der recht ordentlichen Fahrleistungen wurde der L1000 auch in größerem Umfang von der Deutschen Reichspost angeschafft. Dort fand er Verwendung als Landpostkraftwagen.

Mit einer Nutzlast von 1000 Kilogramm und den mit dem Kastenaufbau verbundenen großen Werbeflächen wurde der L1000 von vielen Firmen bereits damals als Transportfahrzeug und Werbeträger eingesetzt.

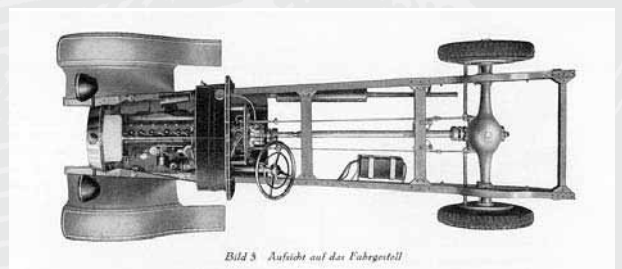
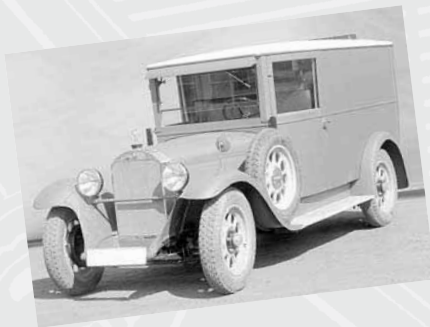


Bild 3: Aufsicht auf das Fahrgestell



11153

Mercedes-Benz L1000 Express „Dunlop“
– limitierte Auflage 500 –



11151

Mercedes-Benz L1000 Express „Chlorodont“ mit Tube
– limitierte Auflage 1000 –



11150

Mercedes-Benz L1000 Express, bordeaux-rot
– limitierte Auflage 1000 –



11152

Mercedes-Benz L1000 Express mit Gepäckträger, braun-beige
– limitierte Auflage 1000 –

Phänomen Granit 25

Im Jahre 1889 beteiligte sich der erfolgreiche Unternehmer Karl Gustav Hiller an der Fahrradfabrik Müller & Preußger in Zittau. Dort wurden Fahrräder unter dem Markennamen „Phänomen“ hergestellt. Ab 1898 Alleinhaber der Firma, brachte Hiller im Jahre 1903 sein erstes Motorfahrzeug auf den Markt.

1907 folgten die ersten dreirädrigen „Phänomobile“. Diese äußerst wendigen Fahrzeuge wurden für den Waren-, Eil- und Posttransport eingesetzt. In recht großen Stückzahlen auch an die Deutsche Reichspost geliefert, erwiesen sich die „Phänomobile“ allerdings aufgrund Ihrer Grundkonstruktion auch als relativ „kipffreundlich“. Nicht zuletzt aus diesem Grund stellte man im Jahr 1927 komplett auf die Produktion von Motoren und leichten, vierrädrigen Nutzfahrzeugen um.

Als Nachfolger des auf Anregung der Reichspostdirektion entwickelten Phänomen 4 RL erschien im Jahre 1931 der Phänomen Granit 25. Diese Fahrzeuge der 1,5-Tonnen-Klasse verfügten über die Phänomen-typische Luftkühlung. Neben ihrem Einsatz bei der Deutschen Reichspost fanden Granit-Fahrzeuge auch verbreitet Verwendung im leichten Überland- und Lieferverkehr der damaligen Zeit.

Die Phänomen-Werke in Zittau wurden nach dem Ende des zweiten Weltkrieges in VEB-ROBUR-Werke Zittau umbenannt. Dort wurden bis zum Ende der DDR die berühmten ROBUR-Lastwagen produziert.



11550

Phänomen Granit 25, türkis-grün
– limitierte Auflage 1000 –



11551

Phänomen Granit 25 „Phänomen“
– limitierte Auflage 1000 –



11552

Phänomen Granit 25 „Circus Roncalli“
– limitierte Auflage 500 –

NEU

Feb.

Mercedes-Benz L319

Nachdem sich Daimler-Benz nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wieder erfolgreich mit mittleren und schweren LKWs und mit Bussen am Markt etabliert hatte, begann man in Stuttgart damit, sich Gedanken über das Geschäft mit Transportern zu machen.

Der Mercedes-Benz L319 stellte ab 1956 für Daimler-Benz den Einstieg in dieses immer wichtiger und lukrativer werdende Geschäft dar. Von der kritischen Fachpresse wurde der L319 anfänglich noch aufgrund seiner eher simplen Technik recht skeptisch beurteilt. Starrachsen, Blattfedern und ein vom 180 D „Ponton“ übernommener 1,8 Liter Dieselmotor mit lediglich 43 PS für den 1,75-Tonner verbunden mit einem etwas unbeholften wirkenden Design ließ für die einschlägigen Fachkreise doch den nötigen „Pfiff“ vermissen.

Dass diese Baureihe trotzdem ein wirtschaftlicher Erfolg war, belegen die ca. 125.000 verkauften Fahrzeuge dieses Typs, die bis 1968 in Sindelfingen, Mannheim und Düsseldorf von den Produktionsbändern liefen.



mit zwei Puch-Motorrädern als Ladegut



11060

Feb.

Mercedes-Benz L319 Pritsche „Puch Service“
– limitierte Auflage 500 –



11008

Mercedes-Benz L319 Kastenwagen, blau
– limitierte Auflage 500 –



11010

Mercedes-Benz L319 Kastenwagen „JNF“
– limitierte Auflage 500 –



11057

Mercedes-Benz L319 Pritsche / Plane, grün
– limitierte Auflage 500 –



11059

Mercedes-Benz L319 Pritsche / Plane „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 500 –

Blitz 1,75t

Bereits 1930 begann Opel mit dem Bau des LKW-Modells Blitz mit 1,5t Nutzlast. Aufgrund des großen Erfolgs des Blitz baute das Unternehmen ab April 1935 eigens ein Werk zur LKW-Produktion in Brandenburg an der Havel. Im Oktober des gleichen Jahres lief dort der erste Blitz Lastwagen vom Band.

Zum Jahresbeginn 1952 löste der Blitz 1,75t mit seiner, dem amerikanischen Designtrend folgenden Formgebung und neuer Technik seinen „kleineren“ Vorgänger, den Blitz 1,5t, ab. Sein für

die damalige Zeit sehr modernes Fahrzeugdesign bescherte dem Blitz 1,75t sowohl den Beinamen „Weichblitz“ als auch die Rolle eines Trendsetters in der Entwicklungsgeschichte der deutschen Nachkriegs-LKWs.

Der Blitz 1,75t brachte es mit seinem 2,5-Liter-Sechszylinder auf 58 PS. Bis zu seinem Produktionsende im Jahre 1960 wurden knapp 90.000 Exemplare des 1,75 Tonners verkauft.



11606

Mai

Blitz 1,75t Kastenwagen „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 500 –



11607

Feb.

Blitz 1,75t Kastenwagen „Polizei“
– limitierte Auflage 500 –



11600

Blitz 1,75t Kastenwagen, blau-beige
– limitierte Auflage 1000 –



11603

Blitz 1,75t Kastenwagen „Polizei“
– limitierte Auflage 500 –



11601

Blitz 1,75t Renndienstfahrzeug „Porsche“
– limitierte Auflage 2000 –



11602

Blitz 1,75t mit Gepäckträger „Dunlop“
– limitierte Auflage 1000 –

Goggomobil TL 250



Nachdem die Deutsche Bundespost als Ergänzung zum VW Transporter auf der Suche nach einem kostengünstigen Klein-Lieferwagen für die Briefkasten-Leerung und den ländlichen Zustelldienst war, entwickelte man bei Glas in Dingolfing den auf der Bodengruppe des Goggo-Coupés basierenden TL 250.

Von den zwischen 1957 und 1964 produzierten 3.646 Exemplaren wurden 2.000 Stück alleine an die Deutsche Bundespost ausgeliefert. Die restlichen Fahrzeuge fanden bei Straßenmeistereien und in der Privatwirtschaft ihre Abnehmer.

Heute ist der Goggomobil Kleintransporter ein ebenso seltener wie gesuchter Klassiker der in gutem Zustand fünfstelligen Liebhaberpreise erreicht.



11107

März

Goggomobil TL 250 „ADAC“
– limitierte Auflage 500 –



11102

Goggomobil TL 250 „Milchhof Nürnberg“
– limitierte Auflage 1000 –



11105

Goggomobil TL 250 „Goggo“
– limitierte Auflage 500 –



11106

Goggomobil TL 250 „ARAL“
– limitierte Auflage 500 –

VW Typ 147 „Fridolin“

Im Auftrag der Deutschen Bundespost entwickelte Volkswagen Anfang der 60er Jahre ein spezielles Fahrzeug für die Brief- und Paketzustellung, für den Landposteinsatz sowie zur Briefkastenentleerung.

Um die Produktionskosten niedrig zu halten, erfolgte der Griff in das umfangreiche VW-Teilelager. Der 34 PS starke Boxermotor entstammte mit seinen 1200 ccm dem VW Käfer. Das komplette Fahrgestell stammte vom Karmann Ghia.

Von 1964 bis 1973 entstanden vom liebevoll „Fridolin“ genannten VW Typ 147 rund 6.000 Exemplare. Neben den Sonderversionen für die Deutsche Bundespost, die Schweizer Post und die Lufthansa wurde der „Fridolin“ auch für den zivilen Markt hergestellt.

Der VW „Fridolin“ erfreut sich heute aufgrund seines eigenständigen Charakters und seiner beherrschbaren Technik einer treuen und stetig wachsenden Fangemeinde.



11205

VW Typ 147 »Fridolin«, chiantirot
– limitierte Auflage 500 –



11207

VW Typ 147 »Fridolin« „VW-Kundendienst“
– limitierte Auflage 750 –

VW T2a Transporter

Im August 1967 wurde die zweite Generation der VW Transporter vorgestellt. Der intern T2 genannte Nachfolger des äußerst erfolgreichen T1 Bulli erwies sich als komplette und konsequente Neuentwicklung.

Mit „neuem Gesicht“, durchgehender Windschutzscheibe, neuem 1,6 Liter-Motor mit 47 PS und vielen weiteren technischen Neuheiten konnte der T2 auf Anhieb die im März 1950 begonnene, sehr erfolgreiche Geschichte der VW Transporter fortschreiben.

Bei dem im Premium ClassiXXs Sortiment umgesetzten Fahrzeug handelt es sich um die erste Version des VW T2, den T2a, der leicht an den niedrig platzierten Frontblinkern zu erkennen ist.



11261

VW T2a Hochraumkastenwagen „Dunlop“
– limitierte Auflage 500 –



11260

VW T2a Kastenwagen, neptunblau
– limitierte Auflage 500 –

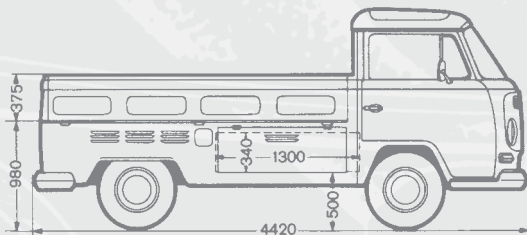


11255

VW T2a Kastenwagen „Königsbacher“
– limitierte Auflage 500 –

VW T2a Pritschenwagen

Eine wichtige Variante der Volkswagen T2-Baureihe war der VW T2a Pritschenwagen. Er war aufgrund seiner 4,3 Quadratmeter großen Ladefläche und seiner außerordentlichen Zuverlässigkeit für VW-Kunden wie der Deutschen Bundespost oder auch für viele mittelständische Kleinunternehmen ein vielseitig einsetzbares Arbeitsgerät.



11352

März

VW T2a Pritsche „Zündapp-Service“ mit 2 Bella-Rollern
– limitierte Auflage 1000 –



11350

VW T2a Pritsche, pastellweiß
– limitierte Auflage 1000 –



11351

VW T2a Pritsche, neptunblau
– limitierte Auflage 1000 –

VW T2a Bus

Wie die Typenbezeichnung „Kombi“ schon aussagt war der Volkswagen T2 in seiner Kombi-Ausführung ein Kombinations-transporter. Durch das einfache Lösen von einigen Flügelschrauben und das Entfernen der beiden hinteren Sitzbänke konnte der Kombi vom Transportmittel für bis zu 9 Personen zum Lasten-Transporter umgewandelt werden.

Durch die für einen Transporter recht aufwändige Verwendung von Einzelradaufhängungen und einer Schräglenker-Doppelgelenkachse verfügte der T2 über ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches sich vor dem Fahrverhalten zeitgenössischer PKWs nicht verstecken brauchte.



11302

VW T2a Bus „Kaelble Kundendienst“
– limitierte Auflage 500 –



11306

VW T2a Kombi „Polizei“
– limitierte Auflage 1000 –



11329

VW T2a Camping (Faltdach), gelb
– limitierte Auflage 1000 –

Apr.



11303

VW T2a Kombi, orange
– limitierte Auflage 500 –



11305

VW T2a Bus L, gelb-creme
– limitierte Auflage 500 –

VW T2a Campingbus

Der VW T2a Campingwagen, in einem zeitgenössischen VW-Verkaufsprospekt liebevoll als „komfortable Ferien-Wagenwohnung“ bezeichnet, erweitert nun die Premium ClassiXXs T2a-Familie. Die Hubdachversion des VW Campingwagens ist auch im Modell mit bunten Sitzbezügen, Vorratsschrank, Spülbecken und Gaskocher en miniature ausgestattet.



11328

VW T2a Camping (Hubdach), blau-weiß
– limitierte Auflage 1000 –

VW T2b

Mit dem Modelljahr 1973 vollzieht sich mit der Einführung des T2b die letzte deutlich sichtbare große Karosserie-Überarbeitung an der Volkswagen-Transporter-Baureihe. Die wegen Ihrer Form auch mit dem Spitznamen „Eisenbahnschienen“ bezeichneten und vollkommen neu gestalteten Stoßstangen erhöhen die passive Sicherheit. Mit den neuen Stoßstangen entfallen auch die für den T2 typischen Stoßstangentrittbretter. Diese werden durch eine, ins Fahrzeuginnere verlegte Trittstufe ersetzt. Die Umgestaltung der Fahrzeugfront macht eine Verlegung und Neugestaltung der vorderen Blinker ebenso wie die Einführung eines kleineren VW-Emblem für das „Fahrzeug-Gesicht“ notwendig.

Bis zum nächsten Generationswechsel, dem Übergang zum VW T3, im Jahre 1979 waren dies die letzten größeren optischen Modifikationen an der T2-Baureihe.

Im Premium ClassiXXs Modellprogramm stellt der T2b eine wichtige Ergänzung zu den bisher vorgestellten Baureihen T2a und T3 dar. In vielen VW- und VW-Transporter-Modellsammlungen wird er helfen bestehende Lücken in der Sammlung zu schließen.



11751

VW T2b Kombi, cremeweiß
– limitierte Auflage 1000 –



11752

VW T2b Bus „THW“
– limitierte Auflage 500 –

Mai



11750

VW T2b Bus L, orange / weiß
– limitierte Auflage 1000 –



11775

VW T2b Campingbus (Faltdach), taigagrün
– limitierte Auflage 1000 –



11700

VW T2b Kastenwagen, wasserblau
– limitierte Auflage 1000 –



11701

VW T2b Kastenwagen „AEG“
– limitierte Auflage 1000 –

Hanomag-Henschel F 25

Die Geschichte und die Konstruktion des Hanomag-Henschel F 25 gehen zurück auf den Tempo-Matador. Der Tempo Matador wurde von der Firma Tempo in Hamburg-Harburg hergestellt. Nachdem im Jahre 1965 die Firma Tempo von Hanomag übernommen wurde bekam der F25 auch den Beinamen „Harburger Transporter“.

1969 fusionierten Henschel und Hanomag unter der Führung des Mutterkonzerns Rhein Stahl zu Hanomag-Henschel und die Fahrzeuge wurden somit unter der Marke Hanomag-Henschel produ-

ziert. Als im Jahre 1970 Daimler-Benz die Firma Hanomag-Henschel übernahm, bedeutete dies auch den Einstieg der Stuttgarter in den lukrativen Markt der Kleintransporter.

Zwischen 1970 und 1975 wurde das Fahrzeug sowohl als Mercedes-Benz L 206 D als auch weiterhin als Hanomag-Henschel F 25 produziert. Der als Kleinbus, Kastenwagen und Pritschenwagen mit verschiedenen Kabinen lieferbare „Harburger Transporter“ wurde danach bis zur Einstellung seiner Produktion im Jahre 1977 ausschließlich als Mercedes-Benz hergestellt.



13400 Hanomag-Henschel F 25, blau **Nov.**
13401 Hanomag-Henschel F 25 „Service“ **Nov.**
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –



13450 Hanomag-Henschel F 25 Bus, orange **Dez.**
13451 Hanomag-Henschel F 25 Bus, grün **Nov.**
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –



13475 Hanomag-Henschel F 25 Camping beige **Dez.**
 – limitierte Auflage 1000 –

Volkswagen LT 28

Bereits in den 60er-Jahren deutete sich für die Nutzfahrzeugstrategien bei Volkswagen an, dass der seinerzeitige VW-Transporter auf mittlere Sicht nicht mehr zukünftigen an verfügbarer Nutzlast und Ladevolumen gerecht werden würde. Auch die Tatsache, dass das Fahrzeugkonzept der luftgekühlten Heckmotoren auf Dauer nicht durchzuhalten war veranlasste die Wolfsburg Planer mit der Konstruktion einer größeren, vollkommen neu entwickelten Kleintransporterbaureihe zu beginnen.

Die erste Generation des Volkswagen LT wurde dann im Jahre 1975 der Öffentlichkeit vorgestellt. LT stand für Lastentransporter und die Zusätze 28 bzw. 35 standen für das zulässige Gesamtgewicht von 2,8 und 3,5 Tonnen.

Wegen der nun angewendeten Frontlenkerbauweise saß der Fahrer nun direkt über der Vorderachse und der Motor wanderte vom Fahrzeugheck nach vorne und wurde in Längsbauweise unterhalb der Sitzplätze für Fahrer und Beifahrer

positioniert. Dies verschaffte dem LT zusammen mit einer für die seinerzeitigen Nutzfahrzeuge sehr aufwändigen Fahrwerkstechnik hervorragende Fahreigenschaften und ein ausgezeichnetes Verhältnis von Verkehrs- zu Nutzfläche.

Der LT war sowohl als Kombi, als Kastenwagen, als Wohnmobil und auch als Pritschenwagen mit einfachem Fahrerhaus oder Doppelkabine lieferbar.

Im Premium ClassiXXs-Programm stellt der Volkswagen LT eine sinnvolle Ergänzung zu den bisher als Premium ClassiXXs-Modell erschienenen Baureihen VW T2a, VW T2b, VW T3 a und T3b dar.



13300 VW LT28 Kasten, grün **Aug.**
13301 VW LT28 Kasten, dunkelrot **Aug.**
13302 VW LT28 „Audi-Rennsport“ **Aug.**
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –



13350 VW LT28 Bus, gelb **Sep.**
13351 VW LT28 Bus, blau **Sep.**
13352 VW LT28 „Polizei“ **Okt.**
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –



13375 VW LT28 Camping „Sven Hedin“, beige **Okt.**
 – limitierte Auflage 1000 –

VW T3a

VW präsentierte im Mai 1979 den erfolgreichen Nachfolger der VW T2-Transporterreihe, den T3, und schrieb damit Automobilgeschichte. Bereits 1975 wurden die ersten Vorbereitungen für die Entwicklung eines T2-Nachfolgers getroffen, wobei die Fahrzeugentwickler ursprünglich auf einen Frontmotor mit Frontantrieb setzten. Wegen der seinerzeit angespannten finanziellen Lage des Konzerns wurde die deshalb notwendig gewordene Entwicklung einer komplett neuen Motorengeneration allerdings nicht in die Tat umgesetzt. Somit behielt auch der T3 anfänglich seinen luftgekühlten Heckmotor bei.

Die Vergrößerung des Radstandes um 6 cm, eine um 6,5 cm gewachsene Fahrzeuglänge und die um 12,5 cm größere Fahrzeugbreite schufen einen nicht unerheblichen Spielraum für die aufgrund der Konkurrenzsituation am Markt für Kleintransporter notwendig gewordene Vergrößerung des Laderaums. Ab 1981 konnte der T3 dann auch mit Dieselmotor bestellt werden. Diese ersten VW-Transporter mit Dieselmotor waren gleichzeitig die ersten VW-Transporter mit Wasserkühlung, was sich optisch anhand des zusätzlichen Kühlergrills an der Fahrzeugfront bemerkbar machte.



11503 VW T3a Pritsche / Plane, uni, blau **Apr.**
11502 VW T3a Pritsche, orange (o. Abb.) – lim. Auflage jew. 500 –



11456 **Feb.**
 VW T3a Bus L, gelb-orange
 – limitierte Auflage 500 –



11454
 VW T3a Bus „Feuerwehr“
 – limitierte Auflage 500 –



11406 **Juni**
 VW T3a Kastenwagen „Feuerwehr“
 – limitierte Auflage 500 –



11455
 VW T3a Hochraumbus „Polizei“
 – limitierte Auflage 500 –



11405
 VW T3a Kastenwagen, pastellweiß
 – limitierte Auflage 500 –

VW T3 Campingbus Westfalia

Auch im Freizeit- und Familienbereich setzte der Volkswagen T3-Transporter neue Maßstäbe. Wie schon beim erfolgreichen Vorgänger T2 boten auch für den T3 zahlreiche Campingausstatter Um- und Ausbauten an. Aufgrund des großen Erfolges des Westfalia-Vorgängermodells wurde auch wieder über das Volkswagen-Händlernetz eine entsprechende Westfalia-Ausführung angeboten.

Der T3 wurde zunächst in verschiedenen Versionen als „Joker“ angeboten und nach einiger Zeit zum „Club-Joker“ aufgewertet. Später wurde der „Joker“, dann nicht mehr unter der Federführung von Westfalia, sondern von Volkswagen direkt unter der Modellbezeichnung „California“ angeboten. Später brachte Volkswagen mit dem „Atlantic“ eine nochmals aufgewertete Wohnmobilversion heraus. Bereits heute sind originale und gut erhaltene „California“- oder „Atlantic“-Exemplare unter den Fans der luftgekühlten Volkswagen-Transporter sehr gesucht.

Es folgten weitere Um- und Ausbauten von verschiedenen Anbietern wie z.B. Carthago, Weinsberg und Dehler. Der große Vorteil

des VW T3 als Campingfahrzeug war sicherlich auch der Heckmotor, da die Motorkonsole als Bettunterbau benutzt werden konnte und so der Innenraum recht großzügig ausfiel.



11476

VW T3a Campingbus „Westfalia“ (Hochdach), grün
– limitierte Auflage 1000 –



11477

VW T3a Campingbus „Westfalia“ (Faltdach), braun
– limitierte Auflage 1000 –



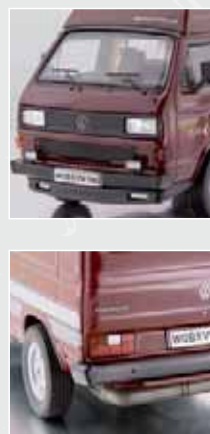
11478

VW T3a Campingbus „Westfalia“ (Faltdach), gelb
– limitierte Auflage 1000 –



13075

VW T3b Campingbus „Westfalia“ (Hochdach), dunkelrot
– limitierte Auflage 1000 –



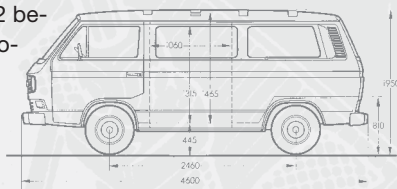
VW T3b

Während die Transporterreihe T1 und T2 noch weitestgehend vom VW Käfer abgeleitet wurden und sich nur durch das verstärkte Fahrwerk und die selbst tragende Karosserie unterschieden, stellte der 1979 vorgestellte T3 das erste unabhängig von anderen VW-Modellen entwickelte Transportermodell dar.

Nachdem bei der ersten Generation des T3 vor allem die mäßigen Fahrleistungen aufgrund einer relativen Untermotorisierung und die ungenügende Heizleistung zu erhöhter Kritik von Kundenseite geführt hatte, kam mit dem Modelljahr 1982 ein neu entwickelter „Wasserboxer-Motor“ zum Einsatz. Aufgrund des notwendigen Kühlwasserkreislaufs wurden nun alle VW T3's mit einem zusätzlichen Kühlergrill, der unter dem Lüftungsgitter angebracht wurde, ausgestattet.

Bereits seit dem Modelljahr 1981 wurde dieses Zusatzgitter am VW-Transporter mit dem weitestgehend aus dem VW Golf übernommenen 1,6 Liter Dieselmotor mit 50 PS verwendet. Hinter diesem Gitter befand sich der Wasserkühler.

Die Einführung des „Wasserboxer-Motors“ im Jahre 1982 bedeutete gleichzeitig die Produktionseinstellung der legendären luftgekühlten Volkswagen-Boxermotoren in Deutschland.



Ein weiteres optisches Unterscheidungsmerkmal zu den ersten Fahrzeugen der T3-Baureihe waren die zum Zwecke der Reduzierung der Luftansauggeräusche von nun an aus schwarzem Kunststoff gefertigten seitlichen Lufteinlassgitter für die Motorbelüftung.

Aufgrund stark gestiegener Liebhaberpreise für VW-Transporter der Baureihen T1 und T2 sind gut erhaltene Volkswagen T3 Transporter mittlerweile fester Bestandteil der Youngtimer-Szene und verfügen über eine treue Fangemeinde.



13101

Apr.

VW T3b Pritsche / Plane, pastellweiß
– limitierte Auflage 1000 –



13051

Mai

VW T3b Bus, uni, leuchtorange
– limitierte Auflage 1000 –



13052

Mai

VW T3b Bus „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 500 –



13000

VW T3b Kastenwagen, grün
– limitierte Auflage 1000 –



13050

VW T3b Bus „Polizei“
– limitierte Auflage 500 –

Premium ClassiXXs® 1:43

VW T4

Mit der Einführung der T4-Baureihe im August 1990 endete im Volkswagen Transporterwerk Hannover auch die lange Ära des Heckantriebs und des Heckmotors.

War bei den Baureihen T1, T2 und T3 der lange Zeit luftgekühlte Boxermotor ausschließlich im Fahrzeugheck untergebracht so verfügte das weitaus zeitgemäßere Antriebskonzept des vollkommen neu entwickelten T4 über einen vorn quer eingebauten Reihomotor der die Vorderräder antrieb. Dies hatte vor allem den großen Vorteil, dass der VW Transporter nun über eine tiefer liegende und vor allem durchgehende Ladefläche verfügte. Diese durchgehende Ladefläche war gerade im Transporterbereich ein wichtiges Verkaufsargument und schlug sich auch im Verkaufserfolg des T4 nieder.

Erstmals in der langen Geschichte der VW Transporter war der T4 auch das erste Modell, das von den Kunden in zwei unterschiedlich langen Karosserieversionen und Radständen geordert werden konnte. Die Kunden konnten zwischen den Radständen 2920mm und 3320mm entscheiden und hatten anfänglich für die Fahrzeuge mit dem längeren Radstand lediglich einen Aufpreis von 1000,— DM zu bezahlen. Die im Premium ClassiXXs Programm erscheinenden Varianten des T4 werden ausschließlich über den kurzen Radstand verfügen.

Neben dem Transporter als reine Nutzfahrzeug-Variante, der hauptsächlich von gewerblichen Kunden und Behörden genutzt wurde, erfreute sich vor allem die Multivan-Variante sehr großer Beliebtheit. Dank seiner sehr praktischen und durchdachten Innenausstattung bot der Multivan ein erhebliches Maß an Komfort auf langen Reisen und war aufgrund seiner fast einem PKW entsprechenden Abmessungen auch im Alltagsverkehr äußerst handlich zu bewegen. Der T4 Multivan konnte von seiner Kundschaft mit Ausstattungsmerkmalen wie einem Klapptisch, flexiblen Einzelsitzen im Fond und mit einem Bett ausgestattet werden.

Der von 1990 bis 2003 produzierte Volkswagen T4 ergänzt nun die Reihe der VW Transporter im Premium ClassiXXs Sortiment und ermöglicht es unseren Sammlern VW-Transporter-Geschichte, durchgängig vom T2 der sechziger Jahre über den VW Fridolin bis hin zum T4 der neunziger Jahre, im Maßstab 1:43 nachzuvollziehen.



13252 – Vorbildfoto –

Aug.

VW T4 Bus „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 1000 –



– Vorbild –

Juli

13250 VW T4 Kombi, elfenbein
13251 VW T4 Kombi, rapsgelb
– limitierte Auflage jeweils 1000 –



– Vorbild –

Aug.

13275 VW T4 California, grauweiß
13276 VW T4 California, friesengrün
– limitierte Auflage jeweils 1000 –



– Vorbild –

Juli

13200 VW T4 Transporter, eisblau
13201 VW T4 Transporter, paprikarot
– limitierte Auflage jeweils 1000 –

Mercedes-Benz „Neue Generation“ (NG)

„Neue Generation“, kurz „NG“ genannt, wird eine Lastkraftwagen-Generation bezeichnet, die in den Jahren 1973 bis 1988 von der seinerzeitigen Daimler-Benz AG produziert wurde.

Im Premium ClassiXXs-Sortiment stellen die Modelle der „Neuen Generation“ die sinnvolle Ergänzung zu den Baureichen L3500, L911, LP911 und LP608 dar.

Mit Hilfe der „Neuen Generation“ festigte Daimler-Benz ab Mitte der siebziger Jahre seine Position auf dem für die Firma äußerst wichtigen Markt für mittlere und schwere LKW's.

Bei der ab 1973 eingeführten Baureihe handelte es sich um einen vollkommene Neukonstruktion sowohl im Bezug auf die verwendete Technik als auch beim komplett neu entwickelten äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge.

Zunächst als Baustellenfahrzeug präsentiert, wurden die Fahrzeuge der „Neuen Generation“ nach kurzer Zeit mit drei verschie-

denen Fahrerhäusern angeboten: Der kurzen Kabine, dem sogenannten „S-Fahrerhaus“, der mittellangen Kabine, dem „M-Fahrerhaus“ welches ein schmales hinteres Seitenfenster hatte, sowie der für den Fernverkehr vorgesehenen, großen Kabine, dem L-Fahrerhaus. Das große Fahrerhaus verfügte über ein großes hinteres Seitenfenster und ein Schlaf- und Ruheabteil mit zwei Schlafplätzen.

Im Laufe der Jahre wurde auch diese Baureihe ständig einem laufenden Verbesserungsprozess unterzogen, wurde aber bis auf einige optische und technische Retuschen nahezu unverändert bis zum Jahr 1988 hergestellt. Die Ablösung dieser für Daimler-Benz sehr erfolgreichen Baureihe erfolgte ebenfalls im Jahre 1988 durch die sogenannte SK-Reihe (Schwere Klasse). Als erstes Fahrerhaus der „Neuen Generation“ wird bei Premium ClassiXXs das kurze „S-Fahrerhaus“ als Modell erscheinen.



– Vorbildfoto –

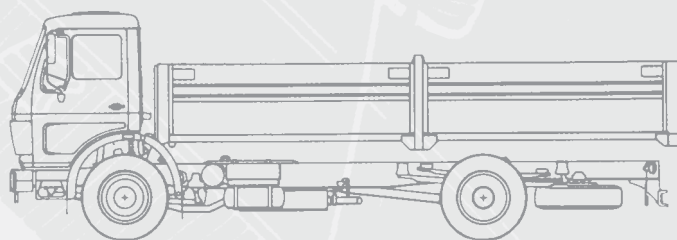
12650 Mercedes-Benz 1213 Pritschen-LKW, blau

12651 Mercedes-Benz 1213 Pritschen-LKW, weiß

– limitierte Auflage jeweils 1000 –

Dez.

Dez.



– Vorbildfoto –

12600 Mercedes-Benz 1213 Koffer-LKW, blau

12601 Mercedes-Benz 1213 Koffer-LKW „Teile-Service“

– limitierte Auflage jeweils 1000 –

Nov.

Nov.

Mercedes-Benz L3500



Nach dem Ende des verheerenden zweiten Weltkrieges und den zeitweise sehr mühsamen ersten Wiederaufbaujahren stellte die Hannover Messe 1949 für die LKW-Sparte der Daimler-Benz AG einen Neubeginn dar.

Der dort erstmalig präsentierte Typ L3250 stellte nach dem Krieg die erste komplette Neukonstruktion im Nutzfahrzeuggeschäft der Stuttgarter dar. Der ein Jahr später aufgrund der Nutzlasterhöhung auf 3,5 Tonnen in L3500 umbenannte Langhauber wurde zusammen mit dem L4500 zum meistverkauften Lastwagen im Wirtschaftswunder-Deutschland.

Im Jahre 1955 in L311 umbenannt, wurde der L3500 in der Zeit von 1949 bis zu seinem Produktionsende im Jahre 1961 in insgesamt 51.687 Exemplaren produziert. In diesen 12 Jahren ohne wesentliche technische Änderungen hergestellt, wurde der L311 nur noch von seinem stärkeren Bruder, dem L312 übertroffen. Von ihm wurden in Mannheim zwischen 1953 und 1961 mehr als 64.500 Exemplare hergestellt.



12453

Mercedes-Benz L3500 Flachpritsche beladen mit 4 BMW Isetten
– limitierte Auflage 1500 –



– mit Auffahrampen –

NEU



12455

Feb.

Mercedes-Benz L3500 „Rennabteilung“ mit W196
– limitierte Auflage 500 –



NEU



12454

März

Mercedes-Benz L3500 Werbe-LKW „Circus Roncalli“
– limitierte Auflage 500 –



12401

Mercedes-Benz L3500 Koffer-LKW „Dunlop“
– limitierte Auflage 500 –



12451

Mercedes-Benz L3500 Pritsche / Plane „Neumarkter Lammsbräu“
– limitierte Auflage 1000 –



12450

Mercedes-Benz L3500 Pritsche / Plane, dunkelblau
– limitierte Auflage 1000 –



12452

Mercedes-Benz L3500 Renndienstfahrzeug „Porsche“



12058

März

Mercedes-Benz LA911 Pritsche / Plane, beige
– limitierte Auflage 500 –

Mercedes-Benz L322 / L911 „Kurzhauber“

Schon sehr bald nach dem Krieg zeichnete sich ab, dass sich das Design bei den Personenwagen weg von der seit den 20er Jahren klassischen Linienführung mit freistehenden Kotflügeln hin zur modernen Pontonform entwickeln würde.

Aus diesem Grunde entwickelte sich auch die Form der herkömmlichen Hauben-Lastwagen hin zu einer der modischen Pontonform ähnlichen Formgebung. Als Trendsetter kann man hier sicherlich den Opel Blitz von 1952 bezeichnen, dessen typisches Erscheinungsbild sich gleich mehrere Lastwagenhersteller zum Vorbild nahmen.

Daimler-Benz trug dieser Entwicklung und den seinerzeit zu Gunsten der Bundesbahn eingeführten Maß- und Gewichtsbeschränkungen für Lastwagen Rechnung und stellte im Jahre 1959 mit den Typen L322 und L327 die heute als „Kurzhauber“ bekannte LKW-Baureihe vor.



12004

Mercedes-Benz L911 Koffer-LKW „Jägermeister“
– limitierte Auflage 500 –



12005

Mercedes-Benz L911 Koffer-LKW „BP-Rennndienst“
– limitierte Auflage 500 –



12055

Mercedes-Benz L911 Bierpritsche „Königsbacher“
– limitierte Auflage 500 –

Mercedes-Benz LP322 / LP911 „Frontlenker“

Staatlich verordnete Maß- und Gewichtsbeschränkungen sollten der sich im Staatsbesitz befindlichen Deutschen Bundesbahn deutliche Vorteile beim Güterfernverkehr verschaffen. Dadurch sahen sich die Konstruktionsabteilungen der LKW-Hersteller gezwungen, aufgrund der nun begrenzten Außenabmessungen möglichst große Ladeflächen zu schaffen. Zusätzlich waren sie wegen der Gewichtsbeschränkungen dazu angehalten möglichst leicht zu bauen, um zusätzliche Nutzlast zu gewinnen.

Aus diesem Grunde wäre es für Daimler-Benz um so konsequenter gewesen komplett zum so genannten „Frontlenker“ überzugehen, da diese LKW-Bauweise den neuen Vorgaben weitaus mehr entgegenkam.

Da man in Stuttgart jedoch befürchtete, dass es sich bei den im Ausland schon weitaus mehr verbreiteten „Frontlenkern“ nur um eine vorübergehende Modeerscheinung handelte, beschloss man auf der identischen technischen Basis sowohl ein „Kurzhauber“- als auch ein „Frontlenker“-Fahrerhaus anzubieten.



12154

Mercedes-Benz LP911 Pritsche / Fahrerhäuser „Mercedes-Benz“
– limitierte Auflage 500 –



12104

Mercedes-Benz LP911 Koffer-LKW „Feuerwehr“
– limitierte Auflage 500 –



12152

Mercedes-Benz LP911 Pritsche / Plane, dunkelrot
– limitierte Auflage 500 –



12103

Mercedes-Benz LP911 Fensterkoffer-LKW „Polizei“
– limitierte Auflage 1000 –

Premium ClassiXXs® 1:43

Mercedes-Benz LP608

Unter Nutzfahrzeug-Enthusiasten ist sie heute als die „kleine kubische“ Kabine bekannt.

Gemeint ist die leichte LP-Baureihe von Mercedes-Benz wie sie von 1965 bis 1984 in großen Stückzahlen produziert wurde.

Als Typ LP608 im Januar 1965 vorgestellt, war dieser komplett neu entwickelte Leichtlastwagen für die 3-Tonnen-Nutzlastklasse vorgesehen. Der für LKW-Verhältnisse sehr schnelle und wendige Frontlenker mit seinem 80 PS Untersitz-Motor wurde hauptsächlich im Stadt- und Nahverkehr eingesetzt.

Durch Verstärkung des Fahrgestells, der Fahrzeugfedern und der Bereifung wurde die Nutzlast ab 1967 beim Typ Mercedes-Benz LP808 auf 4,5 Tonnen angehoben.

Versehen mit einem geräumigen Kofferaufbau gehörten Fahrzeuge dieses Typs in den sechziger und siebziger Jahren auch zum Fuhrpark zahlreicher Rennsportteams wie dem Porsche-Werksteam oder dem Jägermeister Racing-Team.



12550

Mercedes-Benz LP608 Pritsche / Plane, blau
– limitierte Auflage 750 –



12551

Mercedes-Benz LP608 Pritsche / Plane, dunkelrot
– limitierte Auflage 750 –



12500

Mercedes-Benz LP608 Service-LKW „Porsche“





12504

März

Mercedes-Benz LP608 Service-LKW „BMW-Motorsport“
– limitierte Auflage 500 –



12505

Juni

Mercedes-Benz LP608 Service-LKW „Martini – Porsche“, weiß
– limitierte Auflage 500 –



12502

Mercedes-Benz LP608 Service-LKW „Martini – Porsche“, silber
– limitierte Auflage 1000 –



12503

Mercedes-Benz LP608 Service-LKW „Gulf – Porsche“
– limitierte Auflage 500 –



12501

Mercedes-Benz LP608 Service-LKW „Jägermeister Racing Team“
– limitierte Auflage 1000 –

Mercedes-Benz O10000

Während des wirtschaftlichen Aufschwungs zu Beginn der dreißiger Jahre wuchs die Mobilität der Bevölkerung in Deutschland in einem Maße wie man sie bisher nicht kannte.

Da mit dieser Entwicklung auch die sprunghafte Motorisierung nicht Schritt halten konnte, entstand so ein erheblicher Bedarf an Massenverkehrsmitteln.

Besonders in den Einzugsgebieten mancher Großstädte konnten bald die üblichen Linien-Omnibusse den steigenden Anforderungen nicht mehr gerecht werden.

Aufgrund dieser Entwicklung stellte Daimler-Benz 1936 den 12 Meter langen O10000 vor.

Diese erste Version des O10000 wurde dann 1938 überarbeitet. Die zweite Version unterschied sich äußerlich von der ersten durch die etwas kürzere Motorhaube und die noch größeren Räder. Bei einer unveränderten Leistung von 150 PS erreichte der O10000 eine Höchstgeschwindigkeit von 65 Stundenkilometern. Bei einem Leistungsgewicht von 8 PS je Tonne brauchte es allerdings eine gewisse Zeit bis diese Geschwindigkeit erreicht war. Da diese schweren Dreiachsbusse für den Kriegs-



einsatz nicht geeignet waren, überlebte die Mehrzahl der ursprünglich 244 für die Deutsche Reichspost hergestellten Fahrzeuge den Zweiten Weltkrieg. Bis Mitte der 50er Jahre bildeten diese markanten Langhauber vielerorts noch das Rückgrat der Personenbeförderung bei der Deutschen Bundespost.



Mercedes-Benz O10000

- handmontiertes Metallmodell
- detaillierte Inneneinrichtung
- perfekte, handpolierte Lackierung
- Länge des Modells: 30 cm
- Modellgewicht: 770 g



12303

Mercedes-Benz O10000 Bus, schwarz-rot
– limitierte Auflage 750 –

Mercedes-Benz LO3500 · Konferenz- und Salonwagen von 1935

Schnelligkeit hieß schon immer die Devise im Kraftfahrzeugbau. Die Geschwindigkeit ließ sich unter anderem dadurch erhöhen, indem man den Luftwiderstand der Fahrzeuge herab setzte.

War zum Anfang des Automobilbaus die Form der Kutschen noch viel zu stark in den Köpfen der Konstrukteure verankert, so war es nach dem ersten Weltkrieg der bekannte Flugzeugkonstrukteur Rumpier der mit seinem „Rumpier-Tropfenwagen“ erstmals die Idee einer durch den Flugzeugbau beeinflussten, strömungsgünstigen Karosserie im Automobilbau umsetzte.

Mit dem Bau der ersten Autobahnen in Deutschland begann man auch im Omnibusbau die Vorzüge der Stromlinienform zu erkennen und umzusetzen. So entstand in den Jahren 1935 und 1936 auch der „Konferenz- und Salonwagen“ Mercedes-Benz LO3500 mit einer strömungsgünstigen Stahlkarosserie.

Diese optisch sehr attraktiven Busse verfügten über ein Ruhe- und Schlafabteil, einen Konferenzraum für bis zu 8 Personen und einen Aufenthaltsraum. Eingesetzt wurden diese, mit einem 7,4 Liter großen und 95 PS starken Dieselmotor ausgestatteten, Stromlinie-Busse unter anderem bei den Olympischen Spielen in Berlin 1936 wo sie als eine frühe Art des „VIP-Shuttles“ für hochgestellte ausländische Besucher und Pressevertreter für Fahrten zwischen den Veranstaltungsorten zur Verfügung standen.



12326

Mercedes-Benz LO3500 Stromlinienbus, blau-beige
– limitierte Auflage 750 –

Feb.

Mercedes-Benz Rennwagen-Schnelltransporter „Blaues Wunder“



Der Mercedes-Benz W196 Monoposto ist unter der Artikel-Nummer 18080 separat in der Unique-Edition erhältlich.

Nachdem der internationale Motorsport nach dem Ende des zweiten Weltkrieges langsam wieder auf Touren kam, stellte man auch bei Mercedes-Benz in Stuttgart Anfang der fünfziger Jahre ernsthafte Überlegungen an, auf die großen Rennstrecken zurückzukehren und so an die glorreiche Geschichte der Mercedes-Benz-Silberpfeile anzuknüpfen. Es dauerte allerdings bis zum Großen Preis von Frankreich im Jahre 1954 bis die neuen 2,5 Liter-Rennwagen vom Typ W196 mit den beiden Fahrern Juan Manuel Fangio und Karl Kling bei ihrem Debüt im Grand-Prix-Zirkus einen eindrucksvollen Doppelsieg feiern durften.



Um die Grand-Prix-Rennwagen möglichst schnell zurück ins Werk nach Untertürkheim und nach Instandsetzung wieder schnellstmöglich zurück zur jeweiligen Rennstrecke transportieren zu können, wurde in Einzelanfertigung der Mercedes-Benz Rennwagen-Schnelltransporter geschaffen.

Ausgestattet mit dem 3-Liter Sechszylindermotor des 300 SL Flügelüters konnte dieses außergewöhnliche Fahrzeug die Rennwagen mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 170 Stundenkilometern befördern.

Nachdem sich Mercedes-Benz nach einem schweren Rennunfall in Le Mans im Jahre 1955 vorübergehend aus dem Motorsport zurückzog, bestand auch für den Schnelltransporter kein Bedarf mehr. So wurde dieses einmalige Relikt der Motorsportgeschichte im Dezember 1967 zur Verschrottung freigegeben. Erst im Jahre 1993 erteilte das Mercedes-Benz-Museum einer Spezialfirma den Auftrag für den originalgetreuen Nachbau des „Blaunen Wunders“. Nach 7 Jahren und knapp 6000 Arbeitsstunden wurde einem begeisterten Publikum im Jahre 2001 während des „Festival of Speed“ im südenglischen Goodwood ein perfekter und funktionsfähiger Nachbau präsentiert. Diese originalgetreue Replik kann heute im neuen Mercedes-Benz Museum in Stuttgart bestaunt werden.



12225

Mercedes-Benz Renntransporter „Blaues Wunder“ (ohne Rennwagen)

Renntransporter

Wurden in der Frühzeit des Motorsports noch die meisten Boliden auf der eigenen Achse zu den jeweiligen Rennstrecken transportiert, so erforderte die ab den 50er Jahren immer stärker einsetzende Professionalisierung dieses Sports nach geeigneten Transportmöglichkeiten für die immer hochgezüchteteren Rennfahrzeuge.

Um neben dem seinerzeit eingesetzten Porsche Carrera 6 auch noch die nötigen Ersatzteile wie Motoren, Getriebe und Karosserieteile transportieren zu können, ließ sich die Firma Porsche Mitte der 60er Jahre zwei speziell auf die Bedürfnisse des Motorsports zuge-

schnittene Transportfahrzeuge erstellen. Die oft spöttisch als „Möbeltransporter“ bezeichneten Fahrzeuge wurden von der Porsche Rennabteilung bis in die 80er Jahre eingesetzt.

Wie das Vorbild, so verfügt auch der Porsche Renntransporter von Premium ClassiXXs über zu öffnende Hecktüren und ansteckbare Blechrampen zum leichteren Beladen des Transporters.



12205

Renntransporter „Porsche-Motorsport“
– limitierte Auflage 1000 –

März



12204

Renntransporter „BMW-Motorsport“



12203

Renntransporter „Porsche – GULF“

Unique-Edition

„Einzigartig“, „einmalig“ und „ungewöhnlich“, das ist die deutsche Übersetzung für das englische Wort „unique“.

In der Premium ClassiXXs „Unique-Edition“ möchten wir unseren Kunden und Sammlern einzigartige und hochwertige Sammlermodelle in einmaligen Auflagen vorstellen.

Bei den gewählten Vorbildfahrzeugen handelt es sich um relativ ungewöhnliche Fahrzeuge, die aufgrund Ihrer Außergewöhnlichkeit bisher nicht im internationalen Sammlermaßstab 1:43 umgesetzt wurden.

Um den 1:43-Sammlern jedoch Fahrzeuge vom Schlage eines Goggomobil Coupés oder eines V3 auf Dauer nicht vorzuenthalten werden in der „Unique-Edition“ im Gegensatz zu unse-

rer Premium ClassiXXs 1:43-Serie die Modelle aus dem für Kleinserienmodelle üblichen Material Resine hergestellt. Zusätzliche Metallgewichte in den Modellen sorgen dafür, dass die Modelle der „Unique-Edition“ für den Sammler bezüglich ihres Gewichtes nicht von einem Zinkdruckguß-Großserienmodell zu unterscheiden sind.

Jedes, in der „Unique-Edition“ von Premium ClassiXXs erscheinende Modell wird nur einmalig in der jeweils angegebenen Auflagenhöhe in akribischer Handarbeit gefertigt werden.

So werden vom Goggomobil Cabrio im Maßstab 1:43 lediglich die beiden Farbvarianten in einer Auflage von jeweils 500 Stück aufgelegt werden.

Goggomobil TS 250 Coupé und Cabrio

Nachdem der Unternehmer Hans Glas im Jahre 1951 mit der Produktion des Goggo-Motorrollers begonnen hatte, landete er mit seinem vier Jahre später vorgestellten Kleinwagen Goggomobil T 250 ein riesigen Erfolg. Da aufgrund des beginnenden deutschen Wirtschaftswunders sowohl die Einkommen als auch die Ansprüche langsam stiegen, hatte er mit der Einführung eines Kleinwagens auch den denkbar besten Zeitpunkt gewählt. 1957 gesellte sich zur Goggo-Limousine das Goggo TS 250 Coupé.

Von diesem wunderschön gestylten und knapp 100 Stundenkilometern schnellen Coupé wurden bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1969 immerhin ca. 90.000 Stück weltweit verkauft.



Qualität verdient ihren Preis



18022

Goggomobil TS250 Coupé, türkis-weiß
– limitierte Auflage 500 –



18060

Goggomobil TS 250 Cabrio, anthrazitgrau
– limitierte Auflage 500 –



18061

Goggomobil TS 250 Cabrio, hellelfenbein
– limitierte Auflage 500 –

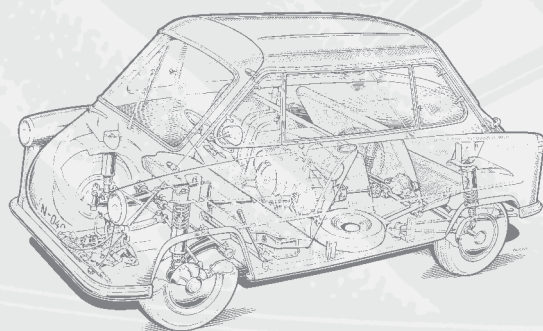
Zündapp Janus



Zündapp Janus „ADAC-Strassenwacht“
– limitierte Auflage 500 –

Der doppelgesichtige antike Gott Janus wurde im Jahre 1957 der Namenspatron für diesen außergewöhnlichen Kleinwagen aus Nürnberger Produktion. Bereits im Jahre 1955 vom genialen deutschen Konstrukteur Claudius Dornier unter der Projektbezeichnung „Dornier Delta“ entwickelt, sicherte sich Zündapp die Produktionslizenz, um im stark wachsenden Markt der Kleinwagen präsent zu sein. So sollte auch ein Ausgleich zu dem seit 1955 stagnierenden Zweiradmarkt geschaffen werden.

Ausgerüstet mit dem 1-Zylinder, 250 ccm-Motor aus der Zündapp Bella, erreichte der Janus eine Leistung von 14 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Zwischen Juni 1957 und Oktober 1958 wurden 6.900 Zündapp Janus in Nürnberg produziert. Zum Preis von 3.290 DM erwarben die Zündapp-Kunden ein Fahrzeug mit vier vollwertigen Sitzplätzen, einer für damalige Verhältnisse sehr guten Federung und ausgezeichneten Fahreigenschaften.



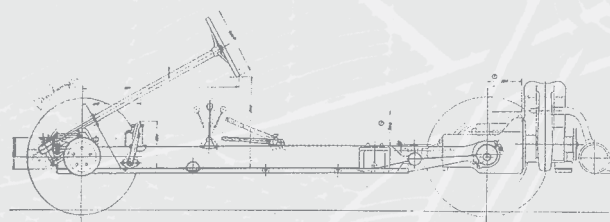
18052

Zündapp Janus, hellrot-weiß
– limitierte Auflage 500 –



18053

Zündapp Janus „Liege-Brescia-Liege 1958“
– limitierte Auflage 500 –



Versuchswagen V3

Der Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) beauftragte Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche 1933 mit der Entwicklung eines Fahrzeugs für die breite Bevölkerung. Den Eckdaten des damaligen Exposés war zu entnehmen, dass ein geschlossenes, vollwertiges und zuverlässiges Automobil für vier Personen mit bestmöglicher Federung und Straßenlage und einem akzeptablen Kraftstoffverbrauch gewünscht wurde. Der zuerst kalkulierte Zielpreis von 1.550 Reichsmark erschien Adolf Hitler allerdings zu hoch und er setzte den endgültigen Zielpreis auf unter 1.000 Reichsmark fest.

Im Jahr 1934 schloss der RDA mit Porsche einen Vertrag über den Entwicklungsauftrag des Fahrzeugs unter der Auflage der strikten Einhaltung des Zielpreises von 1.000 Reichsmark.

In der Entwicklungsphase wurden unterschiedlichste Motorenkonzepte getestet und am Ende machte der luftgekühlte, 4-Zylinder-Boxermotor, gemäß dem Exposévorschlag von Porsche, das Rennen. Zwischen 1934 und 1936 entstanden in der Garage von Porsches Villa in Stuttgart zwei Prototypen, eine Limousine (V1) und ein Cabriolet (V2).



18110

Prototyp V3 Cabriolet, schwarz
– limitierte Auflage 750 –



18111

Prototyp V3 Cabriolet, dunkelrot
– limitierte Auflage 750 –

Anfang 1936 wurde mit dem Bau des Prototyps V3 begonnen, der bereits in seinen Grundzügen weitestgehend dem späteren VW-Käfer entsprach. Auch der luftgekühlte Boxermotor, die Einzelradaufhängung und die von Porsche entwickelte Drehstabfederung des V3 entsprachen bereits den späteren Prototypen Typ 30 und Typ 60.

Im Juli wurde das Fahrzeug bereits der Reichsführung vorgestellt und im Oktober 1936 wurde der erste von drei Prototypen an den RDA übergeben. Der V3 wurde über die Dauer von zwei Monaten vom RDA auf Herz und Nieren geprüft und erhielt viel Lob und Anerkennung.



18024

Prototyp V3, schwarz
– limitierte Auflage 750 –

Aus Furcht vor Industrie-Spionage wurden alle Prototypen nach Beendigung der erfolgreichen Testfahrten zerstört.

Prototyp V30



18027

Prototyp V30, blau
– limitierte Auflage 750 –

Nachdem die V3-Prototypen vom Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) auf Herz und Nieren getestet wurden, erhielt Porsche den Auftrag 30 Prototypen für die weitere Erprobung und Entwicklung des KDF-Wagens herzustellen.

Die 30 Fahrzeuge der Porsche Versuchsserie „Typ E60 V30“ wurden einige Zeit später der Deutschen Wehrmacht übergeben und wechselweise von einem 200 Fahrer starken Versuchsteam unter här-

testen Bedingungen getestet. Die Scheinwerfer waren im Vergleich zum V3 in die Kotflügel gewandert und hatten so ihre endgültige Position erreicht.

Ziel dieser Versuchsfahrten war es die Grundkonstruktion und die verwendeten Materialien des „Volkswagens“ auf ihre Langlebigkeit zu prüfen und weitere Verbesserungen in die laufende Entwicklung einfließen zu lassen. Genau so wie die Fahrzeuge der V3-Serie bewährten sich



18028

Prototyp V30, dunkelgrau
– limitierte Auflage 750 –

auch die V30-Prototypen. Ein weiterer, wichtiger Schritt hin zum KDF-Wagen war getan.

Wie bereits die drei Exemplare der V3-Testreihe so wurden auch sämtliche 30 Fahrzeuge der V30-Serie nach Beendigung der Testfahrten aus Furcht vor Industriespionage vernichtet.

Originalgetreue Nachbauten des V3 und des V30 sind heute im Zeithaus der Autostadt Wolfsburg zu besichtigen.

VW T1 „Rennstall Bunker“



Wohl einer der außergewöhnlichsten Renntransporter der jemals in den Fahrlagern bekannter amerikanischer Rennstrecken erblickt wurde, war der VW T1 Pritschenwagen „Rennstall Bunker“.

Diese außergewöhnlich Variante des T1 Pritschenwagen mit seinem um 1200 mm verlängerten Radstand und somit vergrößerter Ladefläche wurde Mitte der fünfziger Jahre für das private amerikanische Rennteam „Rennstall Bunker“ in einer Einzelanfertigung hergestellt.

Das in Kansas, Missouri beheimatete Rennteam transportierte mit dieser außergewöhnlichen Bully-Variante Fahrzeuge wie den Porsche 550 A Spyder oder den Porsche 356 Speedster zu den seinerzeit sehr beliebten „Club-Races“.



18009

VW T1 „Rennstall Bunker“
– limitierte Auflage 2000 –

*Qualität verdient
ihren Preis*

Auf der Techno-Classica 2007 wurde eine sehr gut gemachte Replik des Originalfahrzeuges von einem renommierten Oldtimer-Händler dem staunenden Publikum vorgestellt. Im Rahmen der Premium ClassiXXs „Unique-Edition“ ist dieses außergewöhnliche Vorbildfahrzeug als hochwertiges Kleinserienmodell im Maßstab 1:43 erhältlich.



Victoria 250 / Spatz

Nachdem sich die Nürnberger Firma Victoria seit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts als einer der führenden deutschen Hersteller von Motorrädern und Fahrrädern etabliert hatte, wagten die Franken im Jahre 1956 mit der Beteiligung an der Bayerischen Autowerke GmbH (BAG) den Einstieg in den Automobilmarkt. Auf Basis einer stark überarbeiteten Konstruktion des bekannten Rennfahrers und Konstrukteurs Egon Brütsch versuchte man auf dem seinerzeit schnell wachsenden Markt für Kleinwagen Fuß zu fassen.

Der als Dreisitzer konzipierte „Spatz“ sollte den Kunden einen Wechsel vom Motorrad oder Motorroller auf das Automobil schmackhaft machen. Nach 859 produzierten Exemplaren des „Spatz“, der mit einem 191 ccm großen Zweitakt-Einzylinder-Motor von Fichtel & Sachs ausgestattet war, übernahm Victoria Ende 1956 die Herstellung des Roadsters in Eigenregie. Ab 1957 kam dann auch ein 250 ccm starker Victoria-Motor zum Einsatz der dem nur 425 kg schweren „Wägelchen“ mit seinen 14 PS zu einer Höchstgeschwindigkeit von 97 Stundenkilometern verhalf.

Mit einem Preis von 3350,— Mark war der mit einer Kunststoffkarosserie versehene Victoria 250 allerdings zu teuer, um am hart umkämpften Kleinwagenmarkt ein durchschlagender Erfolg zu werden. Nicht zuletzt das Image eines zu leicht entflamm-baren „Plastikbombers“ bescherte dem Victoria 250 nach nur 729 gebauten Fahrzeugen im Februar 1958 ein schnelles Ende der Produktion.



– Vorbild –

Nov.

18100 Victoria 250 / Spatz, rot
18101 Victoria 250 / Spatz, hellblau-weiß
– limitierte Auflage jeweils 750 –

Porsche 356 Speedster „America“

Anfangs nur für den wichtigen US-Markt bestimmt, stellte Porsche im Jahre 1954 den legendären Porsche 356 Speedster vor. Der nach dem Wunsch amerikanischer Händler gebaute Speedster konnte aufgrund seiner spartanischen Ausstattung günstiger produziert und auch verkauft werden. Sein für amerikanische Verhältnisse günstiger Preis und das wegen seiner einfacheren Ausstattung weitaus bessere Leistungsgewicht machten den Speedster zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten bei den sei-

nerzeit sehr populären Clubrennen in Amerika. Von zahlreichen Privatfahrern sehr erfolgreich auf Rennstrecken wie Sebring, Laguna Seca und Daytona eingesetzt, wurden die Speedster sehr oft nach eigenen Vorstellungen der Fahrer modifiziert und umgebaut. Der in der „Unique-Edition“ erscheinende Porsche Speedster „America“ entspricht einem Vorbildfahrzeug aus dem Jahre 1956, der in akribischer Handarbeit nach Originalvorlagen restauriert wurde.



18030

Porsche 356 Speedster „America“, silber
– limitierte Auflage 750 –



18032

Porsche 356 Speedster „America“ #6
– limitierte Auflage 750 –

Borgward Traumwagen



Die Vorstellung, den absoluten Traumwagen zu bauen, beschäftigte Carl Friedrich Wilhelm Borgward (1890 - 1963) wohl sein ganzes Leben lang. Borgward-Modelle wie der Hansa 2400 oder der Borgward P 100 mit Luftfederung kamen seiner Idealvorstellung

vom Traumwagen sicherlich schon sehr nahe.

Die serienmäßige Produktion seines wohl radikalsten Traumwagens blieb leider nur ein Traum. Nachdem sich im Sommer des Jahres 1955 die Gerüchte um einen mehrfach im Großraum Bremen gesichteten und äußerst futuristisch gestylten Erbkönig verdichtet hatten, nannte die bundesdeutsche Motor-Fachpresse dieses Fahrzeug sehr bald nur noch schlicht den „Traumwagen“.

Gestaltet wie ein Fahrzeug aus einem Science-Fiction-Roman



▼▲ Bilder: Verlag Peter Kurze Bremen

verfügte der mit überdimensionalen Heckflossen versehene Prototyp über eine Vielzahl zukunftsweisender technischer Leckerbissen. So wurde die Antriebskraft über ein hydraulisches Achtgang-Getriebe an die Vorderräder



18047

– Vorbild –

Jun.

Borgward Traumwagen (kurze Flügel), silber
– limitierte Auflage 750 –

übertragen. Die Gänge konnten elektromagnetisch per Hand vorgewählt werden. Die Karosserie bestand aus einer stromlinienförmigen Aluminiumhaut. Ein vollkommen neu entwickelter 4-Zylinder-Boxermotor mit 2,5 Liter Hubraum ermöglichte dem Borgward-Traumwagen Höchstgeschwindigkeiten von knapp über 200 Stundenkilometern. Durch Hochklappen des gesamten Dachaufbaus konnte man in den ebenfalls futuristisch gestalteten Innenraum gelangen.



Nach einem Unfall während einer Probefahrt im Sommer 1955 wurde der stark beschädigte Technologie-Träger neu aufgebaut. Bei dieser Gelegenheit wurden dem Traumwagen auch die überdimensionalen Heckflossen gestutzt.

Bis in das Jahr 1957 wurden die Versuchsfahrten und Weiterentwicklungen an diesem außergewöhnlichen Fahrzeug fortgesetzt um dann im Frühjahr 1958 komplett eingestellt zu werden. Nach dem tragischen Konkurs der Borgward-Gruppe landete der Traumwagen in einer der vielen Ecken des Werksgeländes und wurde irgendwann in den sechziger Jahren verschrottet.



18046

Borgward Traumwagen, gold-metallic
– limitierte Auflage 750 –

Mercedes-Benz W196 Monoposto

Passend zum Mercedes-Benz Rennwagen-Schnelltransporter im Maßstab 1:43 erscheint nun als hochfeines Kleinserienmodell die exakte Nachbildung des Mercedes-Benz W 196 Monoposto Grand-Prix-Rennwagens der Jahre 1954 und 1955.

Unter der Leitung des legendären Mercedes-Benz-Rennleiters Alfred Neubauer waren die Mercedes-Benz-Silberpfeile in den dreißiger Jahren mit Fahrern wie Rudolf Caracciola, Hermann Lang und Manfred von Brauchitsch bei zahlreichen Grand-Prix-Berg-Rennen und Weltrekordfahrten äußerst erfolgreich.

Nachdem Tazio Nuvolari auf einem Auto-Union vor Manfred von Brauchitsch auf einem Mercedes-Benz den letzten Vorkriegs-Grand-Prix am 1. September 1939 gewonnen hatte, erloschen für eine lange, düstere Zeit die Lichter des Motorsports in Europa.

Erst 1950 wurde bei Daimler-Benz in Stuttgart unter der bewährten Leitung von Rudolf Uhlenhaut und Alfred Neubauer wieder eine Rennabteilung eröffnet. Im Jahre 1951 beschloss die FIA in Paris die Einführung einer neuen Grand-Prix-Formel für die Rennsaison 1954. Diese Formel ließ Hubräume von 0,75 bis 1,5 Liter mit und 2,5 Liter ohne Kompressor zu. Die Stuttgarter entschieden sich für Achtzylinder-Saugmotor mit 2496 ccm Hubraum.

Erstmalig kam der Typ W196 genannte Grand-Prix-Wagen beim Großen Preis von Frankreich in Reims am 4. Juli 1954 zum Einsatz. Beim Doppelsieg durch Juan-Manuel Fangio und Karl Kling kam allerdings die voll verkleidete Stromlinienvariante des W196 zum Einsatz. Schon zwei Wochen später, beim großen Preis von England in Silverstone wurde diese „schnelle“ Karosserie dem W196 und seinen Fahrern zum Verhängnis. Denn die verkleideten Vorderräder verhinderten ein exaktes Anpeilen der mit Ölfässern markierten Schikanen und engen Kurven. Das Einhalten der für schnelle Runden so wichtigen Ideallinie war so unmöglich.

So präsentierte man bereits beim Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring am 1. August 1954 den staunenden Besuchern und der Konkurrenz den W196 mit freistehenden Rädern und einer gleichsam schlanken wie eleganten Monoposto-Karosserie. Nun hervorragend geeignet für die Hatz über die zahlreichen Kurven des Nürburgrings errang Fangio auf seinem W196-Monoposto auch hier den Sieg und im Verlauf der weiteren Saison 1954 den Weltmeister-Titel für Mercedes-Benz.

Kaelble Z 6 R3A Schwerlastzugmaschine

Nachdem in den dreißiger Jahren die von der Deutschen Reichsbahn zu befördernden Lasten immer schwerer wurden, beschloss man im Jahre 1936 speziell für den Transport von besonders schweren Gütern auf der Straße die Entwicklung einer besonders starken Zugmaschine in Auftrag zu geben.

Um eine möglichst gleichmäßige Gewichtsverteilung und so auch eine erhöhte Zugleistung zu erreichen, entschied man in der Konstruktionsabteilung von Kaelble, der Deutschen Reichsbahn ein neuartiges Frontlenkerfahrzeug mit Mittelmotor vorzuschlagen.

Neben einem Antrieb auf alle drei Achsen (3A) verfügte die aufgrund ihrer gewaltigen Leistungsdaten auch „JUMBO“ genannte Zugmaschine auch über zwei lenkbare Achsen um somit ein Höchstmaß an Handlichkeit zu erreichen. Der eigens für die Kaelble Z 6 R3A entwickelte G 150 S –Motor schöpfte aus seinen 23,3 Litern Hubraum eine für damalige Zeiten schier unglaubliche Leistung von 180 PS. Zuglasten von bis zu über 100 Tonnen konnten so von der Reichsbahn in prestigeträchtigen Auftritten bewältigt werden.



18080

Mercedes-Benz W196 Monoposto
– limitierte Auflage 750 –



18081

Mercedes-Benz W196 Monoposto #10 „J.M. Fangio“
– limitierte Auflage 750 –



18037

Kaelble Z 6 R3A „Vorführmaschine“, grau
– limitierte Auflage 750 –

Typ 64 „Berlin – Rom“



18120 Typ 64 „Berlin – Rom“, silber
18121 Typ 64 „Berlin – Rom“, schwarz
 – limitierte Auflage jeweils 1000 –

Sep.
Okt.

Der eigentliche Vorläufer des mittlerweile zur automobilen Legende gereiften Porsche 356 war der so genannte „Typ 64“. Dieses stromlinienförmige Fahrzeug, ebenfalls von Porsche entwickelt, wurde auf Basis des VW Käfers speziell für das im Jahre 1939 geplante Langstreckenrennen „Berlin – Rom“ hergestellt. Aufgrund des Kriegsausbruches kam dieses, dem Design des späteren Typ 356 schon sehr nahe kommende Fahrzeug, leider nie zum Einsatz.

Basierend auf der Bodengruppe und den Radaufhängungen des KDF-Wagens wurde der Typ 64 mit einer aerodynamisch ausgefeilten Karosserie aus Aluminium ausgestattet. Doppelvergaser, größeren Ventile und eine höhere Verdichtung sorgten beim Vierzylinder-Motor aus dem VW-Käfer für eine Leistungsabgabe von immerhin 50 PS.

Von dem intern Typ 60K10 bezeichneten Fahrzeug wurden insgesamt drei Fahrzeuge hergestellt. Fahrzeug Nummer 1 wurde 1939 vorgestellt und diente bis zu einem schweren Unfall als Forschungs- und Entwicklungsträger. Die Nummer 2 fand Verwendung als schnelles Transportmittel für die Familie Porsche und wurde ebenfalls bis in die 40er-Jahre zu Erprobungszwecken eingesetzt. Fahrzeug Nummer 3 wurde im Jahre 1949 an Otto Mathè verkauft, der dieses Fahrzeug bis in die 80-Jahre bei historischen Rennveranstaltungen einsetzte. Dieses Fahrzeug ist heute Bestandteil der Sammlung des Prototypen-Museum in Hamburg.

Borgward RS 1500

Borgward beteiligte sich von 1950 und 1958 werkseitig am internationalen Motorsport.

Ermutigt von insgesamt 12 internationalen Rekorden die mit dem Borgward Hansa 1500 Typ Inka im August 1950 auf der Rennstrecke im französischen Montlhéry erzielt wurden, entschied man sich bei Borgward in Bremen in der Rennsaison 1952 mit dem neu entwickelten Rennsportwagen Borgward RS am werbetreibenden, internationalen Rundstreckenrennsport teilzunehmen.

Von anfänglich 80 PS stieg die Leistung des Borgward RS für die Motorsportsaison 1953 auf beachtliche 102 PS. Beim prestigeträchtigen 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring konnten

Karl-Günther Bechem, Theo Helfrich und Adolf Brudes mit ihrem Borgward Hansa 1500 RS einen beachtlichen dritten Platz im Gesamtklassement erzielen. Auch beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans und bei der berühmt-berüchtigten Carrera Panamericana waren die Bremer am Start und waren dort für Marken wie Porsche, Ferrari, Maserati und Jaguar durchaus ernstzunehmende Gegner.

Obwohl die Borgward-Rennsportwagen ständig weiterentwickelt wurden, konnten im Laufe der Jahre nicht die erwünschten, ganz großen Erfolge erzielt werden. Nachdem in den Jahren 1957 und 1958 mit Fahrern wie Hans Herrmann und Joakim Bonnier zwar Achtungserfolge erzielt wurden, beschloss man Mitte des Jahres 1958 sich aus dem werkseitigen Motorsport zu verabschieden.



18130 Borgward RS 1500 „Schauinsland-Rennen '58“, #14
 – limitierte Auflage 1000 –

Nov.



18131 Borgward RS 1500 „GP v. Deutschland '58“, #35
 – limitierte Auflage 1000 –

Nov.

BMW Vision EfficientDynamics

“Fahrndynamik wie ein BMW M, Emissionen wie ein Kleinwagen”
Unter diesem Slogan stellte die BMW AG auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt im September 2009 diese phantastische und im Bezug auf Design und Antriebstechnik wegweisende Studie vor.

Mit einem CO₂-Ausstoß von 99g/km (3,76 Liter je 100km) und den Leistungsdaten eines BMW M Fahrzeuges (356 PS, 100 km/h in 4,8 sec.) beweist das BMW Vision EfficientDynamics, dass Fahrfreude und Nachhaltigkeit kein Widerspruch

sein müssen. So gesehen ist das von zwei Elektromotoren und einem Dreizylinder-Dieselmotor angetriebene BMW Vision EfficientDynamics die konsequente Umsetzung der BMW Philosophie von mehr Fahrspaß bei weniger Verbrauch und Emissionen.

Das hochwertige Kleinserienmodell dieses Fahrzeuges wurde von Premium ClassiXXs exklusiv in einer Auflage von 750 Stück für die BMW AG produziert und wird schon bald ein gesuchtes Sammlerstück sein.

EXCLUSIV
MODEL



BMW ED-Modell „IAA 2009“
– limitierte Auflage 750 –



EXCLUSIV
MODEL

erhältlich bei BMW (Bestell-Nr. 80422159227)
nur im Internet unter www.bmw-shop.de

Hymer Borgward Caravano

Im Jahre 1923 gründete Alfons Hymer im württembergischen Bad Waldsee eine Reparatur-Werkstatt, welche sich zur Werkstatt für Karosserie- und Anhängerbau weiter entwickelte.

Nach dem Krieg, das deutsche Wirtschaftswunder zeigte bereits seine ersten Auswirkungen, begann der Konstrukteur Erich Bachem zusammen mit dem Sohn des Firmengründers Erwin Hymer mit der Entwicklung und dem Bau des ersten Wohnwagens. 1958 begann der Vertrieb der nach dem Konstrukteur Erich Bachem benannten ERIBA-Touring-Reihe. Im ersten Produktionsjahr verließen bereits 167 Wohnwagen der Typen Puck, Troll und Faun die Werkstätten in Bad Waldsee.

Seiner Zeit sehr weit voraus war Erwin Hymer als er im Jahre 1961 das auf einem Borgward B 611 Kastenwagen basierende Wohnmobil Hymer Caravano auf der Messe Camping in Essen vorstellte. Der Ur-Vater der heutigen Hymermobile kostete seinerzeit 10.910,— Mark für das Basisfahrzeug zuzüglich 6.800,— Mark für den Ausbau zum Wohnmobil. Hinzu kamen noch die Kosten für die Extras wie Kühlschrank und Heizung.

Dass das Borgward-Hymer Reisemobil nur eine kurze Zeit produziert wurde, lag allerdings nicht an Hymer. Der Konkurs der in eine finanzielle Schieflage geratenen Borgward-Gruppe bedeutete auch für das erste Hymer Wohnmobil nach nur drei produzierten Exemplaren das vorzeitige Karriere-Ende.

Der Hymer Caravano erscheint nun in der Serie Premium ClassiXXs Unique Edition als in akribischer Handarbeit gefertigtes Kleinserienmodell und wird sicherlich in jeder Borgward- und Caravan-Sammlung einer willkommenen Bereicherung darstellen.



18038

– Vorbild –

Nov.

Borgward Hymer Caravano
– limitierte Auflage 1000 –

Porsche Renntransporter 1:18



20001

Porsche Renntransporter „Martini – Porsche“, silber
– limitierte Auflage 1000 –

2011

Bereits seit der Gründung von **Premium ClassiXXs** im Jahre 2002 befassen wir uns mit der Entwicklung und der Herstellung legendärer Renntransportermodelle nach Vorbildern der 50er und 60er-Jahre. Mit Fug und Recht können wir uns daher als Trendsetter in der serienmäßigen Herstellung von Renntransportermodellen bezeichnen.

Neben dem so genannten „Blauen Wunder“, dem Mercedes-Benz Rennwagen Schnelltransporter der 50er Jahre, ist sicherlich der Porsche Renntransporter der 60er und 70er Jahre das bekannteste Fahrzeug dieser Nutzfahrzeuggattung.

Bis dahin lediglich als hochwertiges Kleinserienmodell erhältlich, präsentierte **Premium ClassiXXs** auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2005 den Porsche Renntransporter gleich in zwei Maßstäben. Als Bubmobil im Maßstab 1:87 und als hochwertiges **Premium ClassiXXs**-Modell im internationalen Sammlermaßstab 1:43.

Als logische Konsequenz aus dem bisherigen Erfolg unserer Modellpolitik präsentieren wir den Motorsport-Enthusiasten unter den Modellsammlern nun das monumentale Modell des Porsche Renntransporter im großen Sammlermaßstab 1:18!

Diesem Maßstab und den bereits existierenden Porsche Rennfahrzeug-Modellen dieser Ära gebührend, verfügt das erste **Premium ClassiXXs** LKW-Modell im Maßstab 1:18 über zahlreiche Details. Neben den zu öffnenden Hecktüren und der voll funktionsfähigen Hebevorrichtung, verfügt dieses wahrhaft stattliche Modell über eine zu öffnende Seitentür, zu öffnende Kabinentüren und detaillierte Innenausstattungen, sowohl in der Fahrerkabine als auch im Laderaum.

Bei einer Gesamtlänge von 575 mm und einer Modellbreite von immerhin 139 mm erreicht der Porsche Renntransporter im Maßstab 1:18 ein Modellgewicht von über 5000 Gramm!



Premium ClassiXXs[®] 1:18



Premium ClassiXXs® 1:18

Porsche Renntransporter 1:18



20000

Juli

Porsche Renntransporter „Porsche“, rot
– limitierte Auflage 1000 –



Premium ClassiXXs[®] 1:18



... für die saubere Handschrift ...



99020 BUB-Gel-Minenschreiber von Papermate®
Griffig und handlich wie unsere BUBmobile. Schriftfarbe: schwarz

... zum Wohlfühlen ...



99036 BUB Fleece-Kuscheldecke 180 cm x 130 cm
Dezentes eingesticktes BUB-Logo

... weltweit verbunden ...



99035 BUB Reise-Steckdosenadapter
Weltweit verwendbar für die meisten Reiseländer

... immer mit dabei ...



99034 BUB / Premium ClassiXXs USB-Stick (1 GB)

... bei uns liegen Sie richtig ...



99023 BUB Bade- und Saunatuch
Hochwertiges und flauschiges Frotteetuch in der XL-Größe 70 cm x 180 cm, weiß



99024 Premium ClassiXXs Bade- und Saunatuch
Hochwertiges und flauschiges Frotteetuch in der XL-Größe 70 cm x 180 cm, weiß

... immer obenauf ...



99025 BUB-Sports Cap
In der Markenfarbe blau gehaltenes Sports Cap.
Weitenregulierbar m. Metallschließe



99026 Premium ClassiXXs-Sports Cap
In der Markenfarbe rot gehaltenes Sports Cap.
Weitenregulierbar m. Metallschließe

... immer gut angezogen ...



BUB Herren-Polohemd, marineblau

99028 Größe L

99029 Größe XL

BUB Damen-Polohemd, marineblau

99031 Größe S

99032 Größe M

99033 Größe L

Der Klassiker für viele Angelegenheiten – das edle Polohemd aus 100% Baumwolle. Dezentes, eingesticktes BUB-Logo.

... der Kaffee ist fertig ...

99021 BUB-Kaffee-Pott, blau
99022 Premium ClassiXXs-Kaffee-Pott, weiß
Handliche Keramik-Trinkbecher mit exklusivem Modell-Design



1:12

● geeignet für 1:12 und 1:18



99105 Vitrine klein, Holzboden*

99106 Vitrine klein, Acrylboden schwarz*
(Maße: 47 cm x 25 cm x 15,5 cm)



● geeignet für 1:18 und 1:43

1:12



99107 Vitrine groß, Holzboden*

99108 Vitrine groß, Acrylboden schwarz*
(Maße: 50 cm x 37 cm x 23,5 cm)



99103 Vitrine Holzboden*

99104 Vitrine „Super Carbon Fiber“-Boden*
(Maße: 33 cm x 16 cm x 13,5 cm)



1:18

1:12



99109 Vitrine Holzboden*

99110 Vitrine „Super Carbon Fiber“-Boden*
(Maße: 24 cm x 12 cm x 14,5 cm)



* alle Vitrinen ohne Inhalt



Premium ClassiXXs – BUB
Gesamtkatalog 2010 (A4)
99000 (deutsch) 99002 (französisch)
99001 (englisch) 99003 (italienisch)



Premium ClassiXXs –
BUB Katalog 2010 light (A5)
99040 (deutsch)
99041 (englisch)



99006
BUB-Sammlerfibel (A7)
mit allen BUBmobilen
2003 – 2009



99046
Vitrinen-Prospekt



99044
Fiat 600 Multipla
Sonderprospekt



99045
WIT's Motorrad Prospekt



99009
Y-Serie Prospekt



99100
Buch „JNF“
Johann Neuhierl Spielwaren
1920 – 1963 · 136 Seiten ·
4-farbig · deutsch – englisch





99018
BUB – Premium ClassiXXs
Papier-Tragetasche



PR011
Aufkleberbogen
Premium ClassiXXs,
BUB, Y-Serie



09991
BUB-Verkaufsdisplay
mit zwei auswechselbaren
Toppern



99019 Roll-up Display
Maße in cm: 215 cm x 88 cm
Maße ca. 90 cm (L) x 9 cm (H) x 13 cm (B)
Gewicht ca. 3 kg



Marken-, Geschmacksmuster und Urheberrechte werden benutzt mit der Erlaubnis des Inhabers VOLKSWAGEN AG • Marken-, Geschmacksmuster und Urheberrechte werden benutzt mit der Erlaubnis des Inhabers Audi AG • Hergestellt mit der Zustimmung der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG • Das BMW-Bild- und Wortzeichen sowie die BMW-Modellbezeichnungen sind Marken der BMW AG. Ihre Verwendung erfolgt aufgrund einer Lizenz der BMW AG • MINI is the trademark of BMW AG. Licensed by British Motor Heritage Limited. Licensing Agent: LMI • Intellectual Property Rights licensed by Daimler AG • „Zündapp Bella“ ist ein gesetzlich geschütztes Warenzeichen von Dr. Manfred Kloppmann, D-56766 Ulmen und Othmar Muther/ Österreich • „Goggomobil“, „Goggo“ und das Goggo-Logo sind gesetzlich geschützte Warenzeichen der Firma Uwe Staufenberg, D-71397 Weiler zum Stein • Die Verwendung der Marke „Borgward“ erfolgt aufgrund einer Lizenzvereinbarung • Die Verwendung der Marke „Hyer“ und „Eriba-Puck“ erfolgt aufgrund einer Vereinbarung mit der Hymer AG • Die Verwendung der Marken „ARAL“ und „BP“ erfolgt aufgrund einer Lizenzvereinbarung • Die Verwendung der Marke „Dunlop“ erfolgt aufgrund einer Vereinbarung • Die Verwendung der Marke „Neumarkter Lammsbräu“ erfolgt aufgrund einer Vereinbarung • „Sinalco“ ist ein eingetragenes Warenzeichen der Deutschen Sinalco GmbH & Co. KG. Die Verwendung erfolgt mit Genehmigung • Die Wortmarke „PUCH“ und Wort-Bildmarke „PUCH am Wappen“ sind eingetragene Warenzeichen der Magna Steyr AG & Co. KG. Ihre Verwendung erfolgt mit Genehmigung • Die Herstellung der Modelle Dingo und Fennek erfolgen mit Genehmigung der KMW-Gruppe. • Die Verwendung der Marke Jägermeister erfolgt mit Zustimmung der Jägermeister AG • Die Verwendung der Marke Roncalli erfolgt mit Genehmigung • Hergestellt unter Lizenz der Komatsu Hanomag GmbH • Official Gulf licensed product • Markenlizenz durch ADAC e.V. – alle Rechte vorbehalten • Hergestellt mit Lizenz von Christian Borgward (Borgward AG) • Premium ClassiXXs, BUB, CKO and JNF are registered Trademarks, Premium ClassiXXs GmbH, 90530 Wendelstein.

Ihr Fachhändler

Premium ClassiXXs® GmbH
In der Gibitzen 27
D-90530 Wendelstein bei Nürnberg
phone +49 / 91 29 / 2 94 26 - 17
fax +49 / 91 29 / 2 94 26 - 18
e-mail info@premiumclassixxs.de
info@bub-toys.de
info@y-serie.de

www.premiumclassixxs.de
www.bub-toys.de

Hiermit bestelle ich:

[illegible]

Die Gesamtsumme bezahle ich:

- ☐ per Nachnahme (zzgl. 3,00 € Gebühr – nur in Deutschland)
- ☐ per Vorauskasse auf folgendes Konto:

Premium ClassiXXs GmbH

Dresdner Bank Nürnberg – Kto-Nr. 453 595 900 (BLZ 760 800 40)

IBAN: DE60760800400453595900 – SWIFT: DRESDEFF

Datum, Unterschrift

Bitte senden Sie mir versandkostenfrei:

Premium ClassiXXs Gesamtkatalog 2010

4,50 € gegen Einsendung von Briefmarken oder bar

BUB-Sammlertibel 2003 – 2009

im handlichen Taschenformat

0,50 € gegen Einsendung von Briefmarken oder bar

10

Premium ClassiXXs Gesamtkatalog 2010 light

1,50 € gegen Einsendung von Briefmarken oder bar

1

BUB-Sammlertreffen in Nürnberg

Ich interessiere mich für das Sammlertreffen in Nürnberg.

Bitte senden Sie mir weitere Informationen und Anmeldeunterlagen zu.

Hier möchte ich Ihnen meine Modellvorschläge / Anregungen mitteilen:



Absender:

Nachname, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Land

Bitte
freimachen !

Premium ClassiXXs GmbH
– Service-Team –
In der Gibitzen 27

90530 Wendelstein
Germany

Absender:

Nachname, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Land

Bitte
freimachen !

Premium ClassiXXs GmbH
– Service-Team –
In der Gibitzen 27

90530 Wendelstein
Germany