



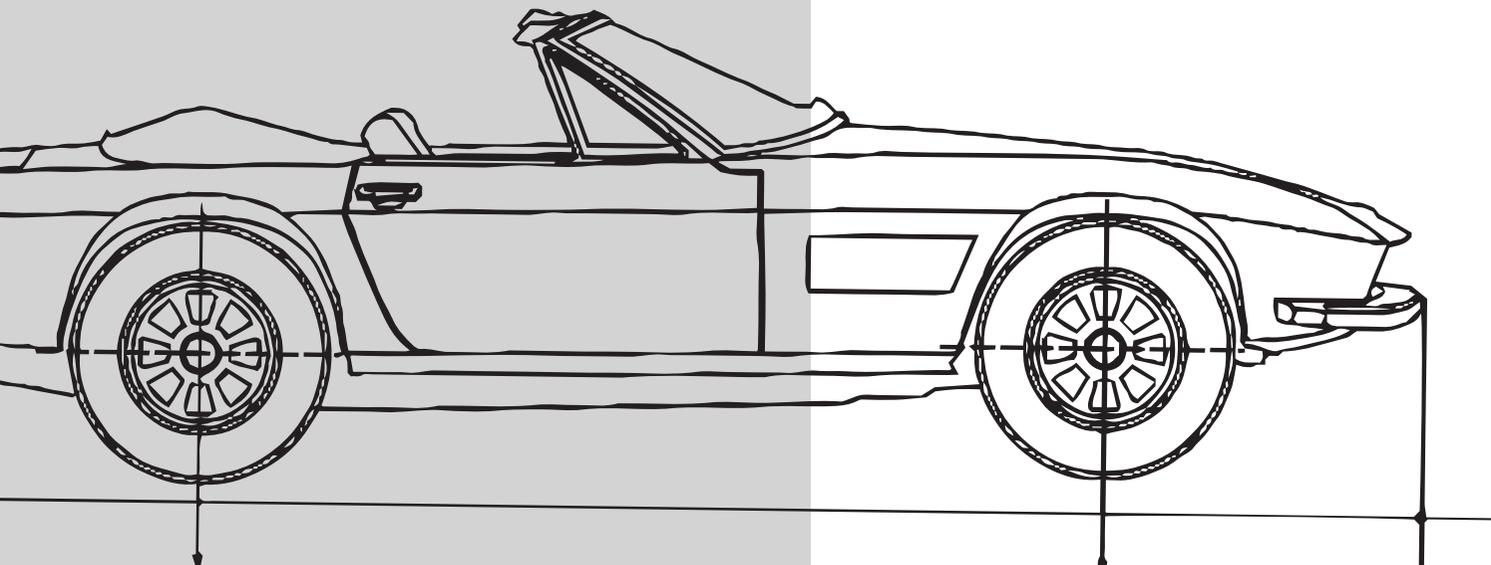
Swiss Historic Cars

Modelle der Schweizer Automobilgeschichte

INHALTSVERZEICHNIS

1:43

Monteverdi Sierra Cabrio	3
Sbarro Cadillac Eldorado TAG Fuction Car	4
Sbarro Challenge	5
Monteverdi Turismo	6
Monteverdi 375 High Speed Fissore	7
Tribelhorn 3to Kettenwagen (1918)	8
Soletta 750	9
BMW Hurricane	10
Willys FC150 PTT	11



Liebe Modellautofreunde

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

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

Viel Spass beim Entdecken
wünscht Euer ACE-Product-Manager

Daniel Gasser

MONTEVERDI SIERRA CABRIO

DAS LUXUS-CABRIO AUS DEM BASELBIET

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

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

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

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



53.60067

1:43 Monteverdi Sierra Cabrio

SBARRO CADILLAC ELDORADO TAG FUCTION CAR

DAS ROLLENDE NOBELBÜRO

Wer in der Mitte der 1970er-Jahre über ein mobiles Telefon-Kommunikationssystem und eines jederzeit und überall stabilen TV-Empfangs verfügen wollte, musste viel Geld investieren.

Der saudi-arabische Geschäftsmann Joseph E. Adjaj, zu diesem Zeitpunkt Inhaber des Labels `TAG` - als Kurzform für Technique d'Avantgarde, verfügte über das notwendige Kleingeld und hegte den Traum, seine Arbeiten nicht mehr an seinem statischen Schreibtisch, sondern während einer Fahrt erledigen zu können.

Für die Umsetzung seines fahrbaren Arbeitszimmers beauftragte er Franco Sbarro, der es auf dem Unterbau eines herkömmlichen Cadillac Eldorado realisierte. Während die Frontpartie, zusammen mit dem 8,2 Liter grossen, 350 PS starken V8-Motor dem Serienmodell entsprach, gestaltete Sbarro den Heckbereich vollkommen neu.

Zwei grosse, seitliche Panoramasscheiben gaben Einblicke in den Arbeitsbereich, der mit allem aufwarten konnte, was damals nobel und technisch möglich war. Dies waren zum einen ein TV-Gerät, aber vor allem zwei mobile Telefonierrichtungen. Ein Kühlschrank ergänzte das Interieur. Daneben wurde der Innenraum von vier grossen, gemütlichen Sesseln und zwei Schreibtischen beherrscht. Für die Gestaltung der Inneneinrichtung kamen edelste Hölzer für Schränke und Staufächer zur Verwendung. Durch die Höherlegung des Daches war es möglich, dass sich die Crew aufrechtstehend in dem Wagen bewegen konnte. Der üppige Heckaufbau erforderte aus Stabilitätsgründen eine zusätzliche Hinterradachse, wodurch das fahrbare Büro eine stattliche Länge von 7,1 Metern erreichte und ein fahrfertiges Gewicht von drei Tonnen auf die Waage brachte. Als Höchstgeschwindigkeit wurden 170 km/h angegeben.

1978 wurde der exklusive Wagen in seiner goldfarbenen Lackierung dem saudi-arabischen Geschäftsmann übergeben und dieser fuhr damit eine Zeitlang durch Europa.

53.09018

1:43 Sbarro Cadillac Eldorado TAG Fuction Car



SBARRO CHALLENGE

«CONCEPTCAR»

AUS GRANDSON

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

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

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



53.05035

1:43 Sbarro Challenge

MONTEVERDI TOURISMO

DIE GEBURT EINER RENNSPORTMARKE

Die Initialen MBM in Verbindung mit der Krone standen für Monteverdi-Basel-Motorsport und führen in das Jahr 1959 zurück. Zu der Zeit entwarf der junge Konstrukteur seinen ersten MBM Formel-Junior Rennwagen, der im März 1960 auch am Automobil Salon von Genf gezeigt wurde. In der Folge entstanden 18 Formel Rennwagen für verschiedene Rennställe. Aber auch Peter Monteverdi selbst fuhr Rennen – und verunfallte an einem F1 Rennen in Hockenheim 1961.

So hängte er den aktiven Motorsport an den berühmten Nagel und widmete sich der Konstruktion von Limousinen und Sportwagen. In den Anfängen entstand noch unter der Marke MBM der Turismo. Während die sportliche Carosserie des kompakten GT-Coupés nach Monteverdis Vorgaben in England hergestellt wurde, übernahm er die Konstruktion des leichten Rohrrahmens, dessen gesamte Struktur nur 22 kg wog. Technik und Aggregate wurde mehrheitlich von Ford übernommen, aber in Binningen dementsprechend auf Sport getrimmt.

Der Wagen war aufs sorgfältigste ausgeführt und der Zeit entsprechend ausgerüstet. Das Interieur war komplett mit Leder ausgeschlagen und mit Schaumgummi isoliert. Das Armaturenbrett orientierte sich am italienischen Stil und passte hervorragend zum sportlichen Gesamtbild. Im Gegensatz zu den «großen» Monteverdis blieb der Turismo ein Einzelstück.

53.05042

1:43 Monteverdi Turismo

MONTEVERDI 375

TRAUMHAFT SCHÖNE LINIENFÜHRUNG

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

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

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

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



53.60046

1:43 Monteverdi 375 High Speed Fissore



TRIBELHORN 3TO KETTENWAGEN

JOHANN ALBERT TRIBELHORN - EIN PIONIER DES SCHWEIZER AUTOMOBILBAUS.



Die Geschichte der Marke Tribelhorn ist ein erstklassiges Beispiel dafür, dass vieles, das vollmundig als neu angepriesen wird, schon hinlänglich bekannt ist! Konkret bezieht sich dies auf schwere Elektro-Lastwagen, die schon vor 100 Jahren in der Schweiz zuverlässig und sicher fahren.

Die Tribelhorn AG, später EFAG (Elektrische Fahrzeuge AG) fertigte Anfang letztes Jahrhundert kleine Elektrofahrzeuge die den Verbrennern deutlich überlegen waren. Es folgten Schlepper wie sie von der Post genutzt wurden. Danach grössere Fahrzeuge, so zur Auslieferung von Milch oder Harassen bei Brauereien oder Mineralwasserherstellern. Eines der schönsten und am besten erhaltenen Exemplare befindet sich in Sissach/BL am Hauptsitz der Mineralquelle Eptingen.

Der 3-Tonner ist regelmässig an Oldtimertreffen zu sehen und zieht fast alle Blicke auf sich. Das Modell im Mstb. 1:43 beeindruckt durch seine Authentizität und den perfekten Gesamteindruck.

Im Detail besticht die Verkleinerung durch zahlreiche Feinheiten wie die sehr gute Darstellung von Holzspeichen, das Messinghorn, oder das hochinteressante Ladegut mit Eptinger Mineralwasserflaschen. Der avancierte Sammler darf sich freuen!

53.11015

1:43 Tribelhorn 3to Kettenwagen (1918)

SOLETTA 750

DER CHARME DES EINFACHEN

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

„Wenn Sie die Achse bei den Personenwagen zeigen wollen, müssen Sie sie auch in einem Personenwagen präsentieren“ beschied man Salzmann wenige Wochen vor der Eröffnung des Salons. Zusammen mit den Spezialisten der Carosserie Hess in Bellach entstand in kürzester Zeit ein Kleinwagen mit einem 750 ccm Mittelmotor des Motorradherstellers Condor. Aufgrund der genialen Anordnung konnte eine baugleiche Konstruktion der Türen, Front und Heckscheiben ermöglicht werden. Weitere Komponenten entstammten des 4CV, bekannt unter der Bezeichnung Renault Heck.

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

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

53.03020

1:43 Soletta 750



BMW HURRICANE

DAS ABSOLUTE EINZELSTÜCK

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

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

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

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



53.60064
1:43 BMW Hurricane

WILLYS FC150 PTT

EIN US-AMERIKANER IM DIENST DER EIDGENOSSEN.

Der Jeep FC war der Versuch der amerikanischen Willys Motor Company, einen neuen Lieferwagen zu präsentieren. Für die optische Gestaltung vergab das Werk den Auftrag an den bekannten US-Designer Brooks Stevens. Er übertrug die Idee, das Führerhaus direkt über den Jeep Motor zu platzieren, um so mehr Gepäckraum zu schaffen. Das Chassis entstammte dem Bestseller CJ-5 und war somit vorgegeben. Mit fast 10'000 produzierten Exemplaren war dem FC-150, ein beachtlicher Erfolg beschieden.

Die Schweizer Post hatte mit 4x4 Fahrzeugen, wie Jeep oder Land Rover sehr gute Erfahrungen in den Berggebieten gemacht. So fiel die Wahl relativ schnell auf den FC-150, der aufgrund des kurzen Radstandes eine hervorragende Wendigkeit und Geländetauglichkeit aufwies, aber im Vergleich zu den bisherigen Fahrzeugen ein noch grösseres Ladevolumen bot. Und für grosse Gepäckstücke wurde, wie bei fast allen PTT-Fahrzeugen ein zusätzlicher Dachträger montiert.

Ein bestens gepflegtes Exemplar dieses Fahrzeugs gehört dem Museum für Kommunikation in Bern und kann an einem seltenen Tag der offenen Tür, im PTT-Depot in Schwarzenburg besichtigt werden.



53.08019
1:43 Willys FC150 PTT



Ihr Fachhändler:

999.992331
Swiss Historic Cars



ARWICO

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

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

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