


CLASSIC DRIVER



1949 Veritas BMW Rennsport - Veritas RS Spyder BMW Motorsport

Veritas RS Spyder BMW Motorsport

Preis	Preis auf Anfrage	Lenkung	Links
Baujahr	1949	Zustand	Restauriert
Getriebe	Schaltgetriebe	Standort	
Chassisnummer	85123	Kraftstoff	Benzin
Rennwagen	Ja	Außenfarbe	Silber
FIA-Papiere	Ja	Automobiltyp	Cabriolet / Roadster
Zahl der Sitze	2	Motornummer	105542
Anzahl der Türen	2		
Innenausstattung	Leder		

Beschreibung

Bei BMW und Bristol Spezialisten TT Workshops perfekt restauriert.

Ehemaliger Teilnehmer im Plateau C des Monaco Grand Prix Historique

Vielältige Teilnahmemöglichkeiten für historischen Rennsport, präsentiert sich makellos.

Die Produktivität deutscher Ingenieure direkt nach dem Zweiten Weltkrieg war mit der Geschäftigkeit vor dem Krieg nicht annähernd vergleichbar. Die Dominanz der mächtigen Mercedes-Benz und Auto Union Teams war Vergangenheit, und durch den Abrüstungsplan der Alliierten für Deutschland war die Industrieproduktion auf weniger als die Hälfte des Vorkriegsniveaus reduziert worden. Es mangelte an Rohmaterialien, Produktionsanlagen und Arbeitskräften. Im Hinblick auf den Rennsport musste sich Deutschland in starkem Kontrast zu den beinahe unbegrenzten Budgets der 1930er Jahre nun mit dem begnügen, was verfügbar war. So gab nur der Motor des Vorkriegs-BMW 328 den Ingenieuren einen Schimmer der Hoffnung. Das diesem Veritas zugrundeliegende BMW 328 Chassis,

Nr. 85123, wurde neu an den Luxemburger BMW Händler Chany Wagner ausgeliefert. Nach Angaben des Markenspezialisten Martin Schröder fand die Zulassung im September 1937 auf Wagner statt. Zum ersten Mal öffentlich in Erscheinung trat der Wagen mit Honoré Wagner am Steuer bei einem Rennen in der Eifel 1951. Der mit Startnummer 18 versehene und als „Wagner Spezial BMW“ angemeldete Veritas fuhr auf den 5. Rang. Irgendwann wurde der Wagen zu Veritas gebracht, angeblich um auf ein RS-Modell umgebaut zu werden. Der Prozess wurde zwar begonnen, doch durch Veritas' Insolvenz nie beendet. Es wird angenommen, dass dieser Wagen einem französischen Veritas-Mitarbeiter als Ersatz für ausstehenden Lohn überlassen wurde. Der zu dem Zeitpunkt unfertige Veritas der zu diesem Zeitpunkt unfertige Veritas ging nach Frankreich und bekam dort einen Eigenbuazkarosserie. 1978 fand der angesehene Oldtimerrennfahrer Jürgen Sinkel aus der Nähe von Düsseldorf das Fahrzeug in schlechtem Zustand in Frankreich, mit einem Motor aus einem Talbot und mit Cotal-Getriebe. Neben der Windschutzscheibenaufnahme fanden sich Tankverschlüsse für seitlich angebrachte Tanks, eine Besonderheit der Veritas-Rennwagen. Sinkel ersetzte Motor und Getriebe durch solche aus einem Bristol. Anschließend ging der Wagen an den bekannten Sammler Fuad Majzub, blieb jedoch bis mindestens 1990 in Düsseldorf. Später wurde er zu den renommierten BMW- und Bristol-Fachwerkstatt TT Workshops Ltd. im britischen Westbury geschickt, wo er einer detailgetreuen Restaurierung unterzogen wurde, die auch einen Umbau auf eine Veritas RS Karosserie umfasste. Die vom damaligen Besitzer Werner Claas 1995 bei TT in Auftrag gegebene Restaurierung zu Kosten von fast 100.000 britischen Pfund begann im Oktober des gleichen Jahres und dauerte bis ins Frühjahr 1998. Werner selbst hat den Wagen wenig genutzt, so zum Beispiel bei der Eifel Klassik. Im Jahr 2000 schließlich ging der Veritas an den derzeitigen Besitzer, der ihn intensiv bei Veranstaltungen wie dem Monaco Grand Prix Historique 2008, den Angouleme Circuit des Remparts im gleichen Jahr oder dem Eifel-Rennen in 2012 eingesetzt hat. Während der jüngeren Rennkarriere sind weitere 140.000 Schweizer Franken in Unterhalt und Rennvorbereitung bei den angesehenen Restaurierungs- und Rennvorbereitungsfachleuten Graber Sportgarage AG im schweizerischen Toffen investiert worden. Wie viele Rennwagen der 1950er Jahre – und besonders solche mit dem wunderbaren BMW Motor – bleibt auch Veritas 85123 ein extrem vielseitig einsetzbares Fahrzeug, auf der Straße wie auf der Rennstrecke. Er ist für eine Vielzahl historischer Events zugelassen wie dem Monaco Grand Prix Historique, der Mille Miglia, den Colorado 1000, dem Goodwood Revival oder der Woodcote Trophy des britischen Royal Automobile Club. Ein charismatisches und sehr bedeutendes Beispiel der Ingenieurskunst aus dem frühen Nachkriegsdeutschland.

Klaus Dold

Titel Herr

Vorname Klaus

Last name Dold

Europastrasse 4

77933Lahr/Schwarzwald

Deutschland

Telefonnummer +49-7821955427

Mobiltelefonnummer +49-1727608879

<https://www.classicdriver.com/de/car/veritas/bmw-rennsport/1949/831987>

© Classic Driver. All rights reserved.