22. Mai 2016
Ausgabe 277

SUNDAY RETRO CLASSICS GAZETTE®

Volkswagen Karmann GF

Volkswagen K armann GF

ECHTER OFFENER FAHRSPASS

ECHTER OFFENER FAHRSPASS

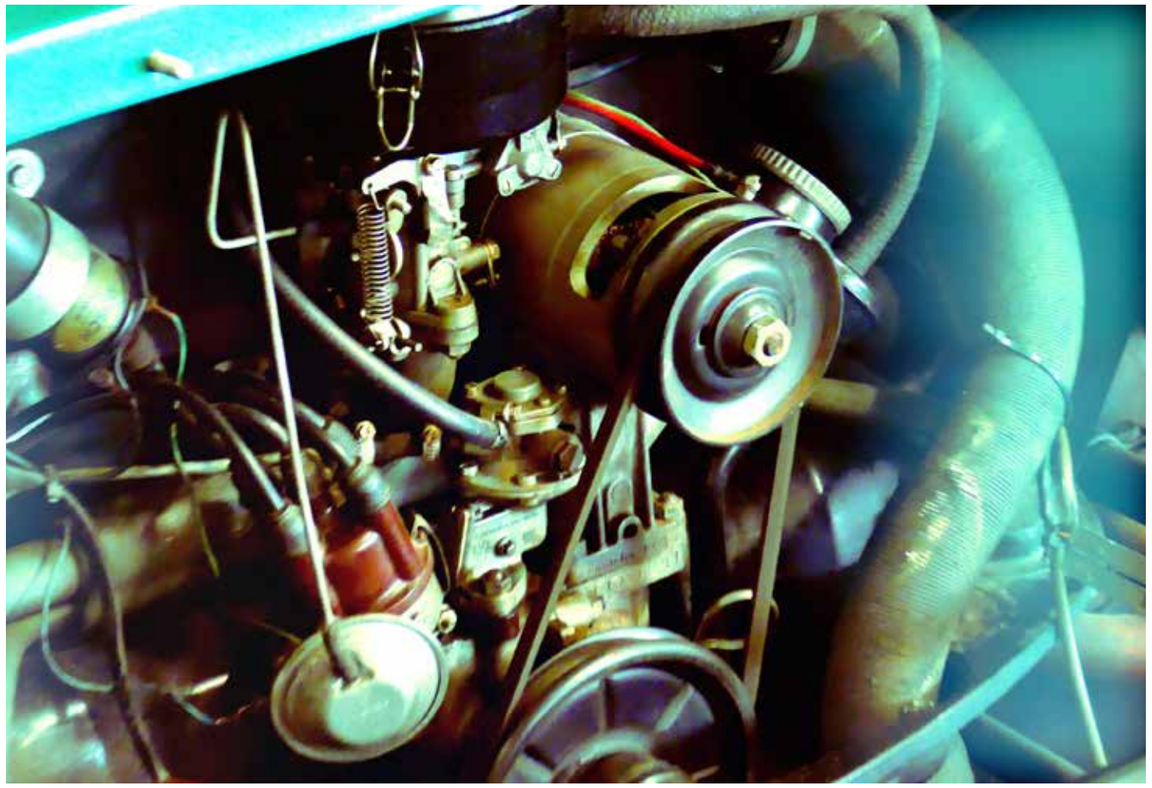
Beach Buggys erreichten Ende der sechziger Jahre einen Kultstatus. Sie verkörperten einen Lebensstil. Die meisten Fahrzeuge wurden auf einem verkürzten Chassis des Volkswagen Käfer aufgebaut. Als Erfinder der Beach Buggys gilt Bruce Meyers, der mit den Meyers-Manx-Buggys die markante Form der Buggys festlegte. Anfang der siebziger Jahre schwappte die Welle der Be-

ECHTER OFFENER FAHRSPASS

geisterung für diese offenen Sport Strand Sportler auch nach Europa über und es gab etliche kleine Unternehmen, die einen Bausatz den man in der eigenen Garage zusammenbauen konnte anboten. So konnte sich jedermann einen preisgünstigen und sportlichen Strand Flitzer bauen. Die Karosserien waren stets aus Kunststoff und in einem Teil gefertigt, dass einfach auf das verkürzte Chassis aufgeschraubt werden musste. Ein typisches Merkmal sind bei dem Buggy die großen und breiten Hinterräder.

ECHTER OFFENER FAHRSPASS

ECHTER OFFENER FAHRSPASS



GTÜ-CLASSIC

GTÜ
OLDTIMERSERVICE

» Die Classic-Experten der GTÜ verbinden umfassende Fachkompetenz und ausgeprägte Dienstleistungsorientierung. Von uns bekommen Sie daher einen perfekten Oldtimerservice. Darauf können Sie sich verlassen.

Klaus Neumann
Prüfingenieur

Ihre Old- & Youngtimer-Experten

Unsere amtlichen Dienstleistungen:
- Oldtimergutachten gemäß § 23 StVZO
- Hauptuntersuchungen gemäß § 29 StVZO

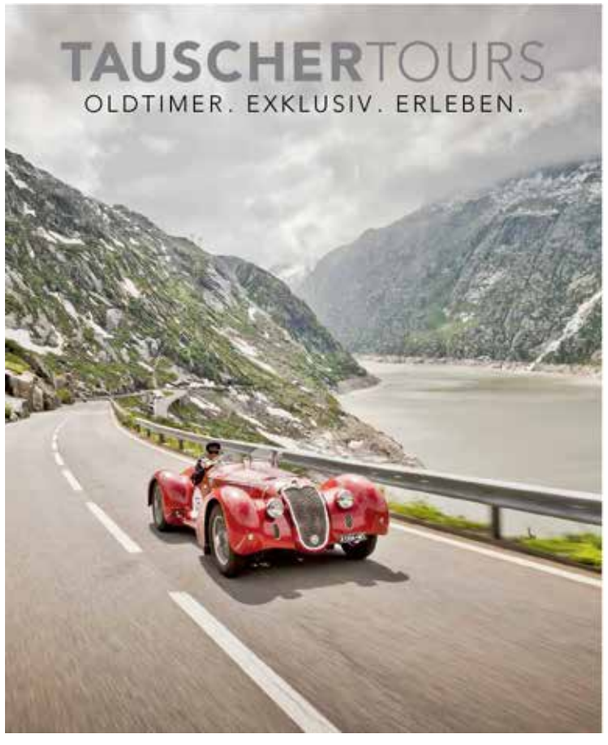
Unsere nichtamtlichen Dienstleistungen:
- Wertgutachten für Old- & Youngtimer
- Reparatur- und Restaurationsbegleitung
- Rechercheaufträge zur Fahrzeughistorie

GTÜ-Oldtimerservice im Internet:
www.gtue-oldtimerservice.de
- Umfangreiches Fahrzeugarchiv
- Testberichte und Daten zu ca. 40.000 Modellen

GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH · Fon: 0711 97676-0 · www.gtue.de

ECHTER OFFENER FAHRSPASS

LESEN SIE MEHR UND SEHEN SIE DAS VIDEO AUF CLASSIC-CAR.TV



„SIE ERLEBEN HAUTNAH, WOVON ANDERE TRÄUMEN.“

EGON TAUSCHER

Unvergessliche Oldtimer-Reisen. Mit dem eigenen Klassiker oder der fliegenden Legende JU 52. Genießen Sie unser Rundum-Wohlfühlpaket auf den schönsten Routen und den spannendsten Orten der Automobil- und Rennhistorie.

KURVENTOUR UM DEN **BODENSEE**

GLANZ UND GLORIA IN **MONACO**

RENN-LEGENDEN IN **LEMANS**

ARCHITEKTUR UND KULINARIK IM **BREGENZER WALD**

RACING SPEKTAKEL **GOODWOOD REVIVAL**

Egon Tauscher GmbH
Obere St. Leonhardstr. 14
88662 Überlingen
07551 948794

Alles über die Touren-Highlights 2016 erfahren Sie unter:
www.tauschertours.com

RETRO Classics meets barock inside

ELEGANT & ZAUBERHAFT

Schönheit:
Talbot-Lago T26 GSL,
Baujahr 1954 mit
6-Zylinder Reihenmotor

Rarität:
Talbot-Lago America TR 340 Coupé,
Baujahr 1959

Eleganz, Schönheit und Klasse – Begriffe, mit denen sich die RETRO CLASSICS meets Barock® beschreiben lässt. Oldtimer, Haute Couture, aber eben auch besondere Erlebnisse vom 17. bis 19. Juni im Residenzschloss Ludwigsburg. Auch in diesem Jahr stehen den Besuchern neben dem Concours d'Elégance wieder unterschiedliche exklusive Sonderfelder zur Verfügung, bei denen man sich eingehend mit Marke und Historie beschäftigen kann – in diesem Jahr unteranderem mit der französischen Marke Talbot.

Ein Veranstaltungsort wie das Residenzschloss ist etwas ganz Besonderes: umgeben von wunderschön angelegten Gärten und Seen und dem stilvoll-imposanten Gebäude stellt sich eine herrschaftliche Atmosphäre ein. Für die RETRO CLASSICS meets Barock® werden die drei Schlosshöfe mit den schönsten Oldtimern der Fahrzeuggeschichte bereichert, auch die weiteren Teile des Schlosses sind von Schönheit und Eleganz und auf jeden Fall einen Besuch wert. Zudem finden ganzjährig verschiedene Veranstaltungen zu unterschiedlichen Themen in den Museen des Schlosses statt – besonders hervorzuheben der landesweite Schlosserlebnistag am 19. Juni 2016, bei dem sich Besucher ganz intensiv mit dem historischen Leben auseinandersetzen können.

In diesem Jahr geht es am dritten Juniwochenende um das Thema „Schloss-Spitze" mit Führungen durch die Barockgalerie und ihre „Spitzenkünstler der Barockmalerei", Rundgänge zum Thema „Spitze bei Porzellanfiguren" im Keramikmuseum und Vorträge über die Verwendung von Spitze in der Mode.

Von feinster Spitze geht es zu den Spitzenfahrzeugen der Automobilgeschichte. Dazu gehören die Fahrzeuge der Marke Talbot, die in diesem Jahr mit einem Sonderfeld von zehn außergewöhnlichen Oldtimern vertreten sind. So französisch die Fahrzeuge auch sind, der Name Talbot stammt aus Großbritannien. Anfangs spezialisierte man sich ausschließlich auf den Export französischer Fahrzeuge nach England und fertigte erst ab 1904 eigenen Fahrzeuge an. Die Talbot Fahrzeuge gelten unter Kennern als absolute Seltenheiten. Bei RETRO CLASSICS meets Barock, können die Besucher unteranderem einen imposanten silbernen Talbot Lago T26 Record GS Cabriolet von 1950, einen wunderschönen roten Talbot America von 1956 oder einen hellblauen Talbot Lago T110/150 special bewundern.
Eine Veranstaltung die sprichwörtlich einsame Spitze ist – die RETRO CLASSICS meets Barock® 2016.

ANZEIGE

23. – 24. JULI 2016
MESSE STUTTGART
FREIGELÄNDE

Versprochen: mehr offene Motorhauben und Einblicke auf PS-starke Motoren gibt es im Juli nirgendwo anders, als beim 9. US-Car Meeting (23.7. - 24.07.2016) auf dem Freigelände der Messe Stuttgart / Leinfelden powered by RETRO CLASSICS©

Rund 1.000 der sehenswerten US-Schönheiten mit ihren charismatischen Formen und knalligen Farben treffen dann erstmals an der neuen Location, der Messe Stuttgart. Dies bedeutet noch mehr Platz für Ford Mustangs, Buicks, Dodges, Plymouths, Pontiacs, Harley Davidsons und andere chromglänzende Karossen und Motorräder soweit das Auge reicht. Mitreißende Bands, Showeinlagen und das große Kinderprogramm sorgen für entspannte Stimmung. Eines der Highlights wird am Samstagabend die Aftershow-Party im LKA-Longhorn. Mit dem Veranstaltungsticket gibt's kostenfreien Eintritt. Lecker: American Breakfast und Burger. Spannend: die vielen Händlerstände, Car-Zubehör und mehr. Das Highlight am Sonntag ist die Prämierung der schönsten US-Cars.
www.retro-messen.de/us-car/

338.000 Oldies

DEUTSCHLANDS H-KENNZEICHEN

Text: T.Westermann

Der Bestand historischer Fahrzeuge in Deutschland ist im vergangenen Jahr erneut gewachsen. Zum 1. Januar 2016 waren 343 958 Pkw mit H-Kennzeichen gemeldet, das sind 10,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Gesamtzahl aller historischen Kraftfahrzeuge mit H-Kennzeichen – dazu zählen neben Pkw auch Nutzfahrzeuge, Zugmaschinen und Motorräder – liegt bei rund 388 000.
Die Rangliste der Oldtimer führt weiterhin der VW-Käfer an: 32 750 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen bedeuten ein Plus von knapp 7 Prozent. Der Mercedes-Benz Typ W 123 steht wieder klar auf Platz 2 mit 17 534 Fahrzeugen. Auch der Mercedes-Benz SL R107 hält seine Position und ist mit 11 325 Fahrzeugen der dritthäufigste Oldtimer in Deutschland. Den stärksten Zuwachs verzeichnete der Volkswagen Golf: plus 35 Prozent auf 4519 Exemplare. Neben dem Golf wird auch ein anderes frühes Volumenmodell immer beliebter, nämlich der Opel Kadett, von dem 4280 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen unterwegs sind. Etliche Fans hat eine ostdeutsche Pkw-Legende: 2015 gab es 2032 Trabants mit H-Kennzeichen. Der Trabant steht allerdings erst auf Platz 21.
„Die Volumenmodelle der 70er und 80er Jahre bekommen zunehmend Kultstatus und werden immer mehr auch als echte Oldtimer betrachtet. Ihre meist jüngeren Besitzer, die die Fahrzeuge hegen und pflegen, bewahren damit ein wichtiges Stück neuerer automobiler Alltagsgeschichte“, sagte Matthias Wissmann, Präsident des Verband der Automobilindustrie (VDA), jetzt in Berlin. Der VDA – so Wissmann – setze sich dafür ein, dass Oldtimer mit H-Kennzeichen weiterhin als technisches Kulturgut geschützt werden, damit sie auch künftig ohne Probleme auf unseren Straßen unterwegs sein können.
Allerdings können nicht alle Fahrzeuge, die heute älter als 30 Jahre sind, auch tatsächlich als Oldtimer betrachtet werden. So haben derzeit zum Beispiel nur knapp 28 Prozent der angemeldeten Golfmodelle, die über 30 Jahre alt sind, ein H-Kennzeichen. Beim Kadett sind es nur gut 36 Prozent, beim VW Bus rund 54 Prozent. Dass Fahrzeuge trotz ihres Alters von über 30 Jahren kein H-Kennzeichen tragen, kann mehrere Gründe haben. So verzichten viele Oldtimerbesitzer aus steuerlichen Gründen auf dieses besondere Kennzeichen. Bei dem Einheitssteuersatz von 191 Euro für Oldtimer mit H-Kennzeichen sind Fahrzeuge mit einem Hubraum unter 800 Kubikzentimeter steuerlich günstiger, wenn man die normale Zulassungsart wählt. So sind nur 13,1 Prozent aller 13 436 über 30-jährigen Trabis mit dem H-Kennzeichen als Oldtimer geadelt.

GEBURTSTAG

Lamborghini

100 JAHRE FERUCCIO LAMBO

Text: Axel F. Busse

An der Ehrfurcht vor diesen Boliden ändert es nichts, dass seine Autos zuweilen als „Lambordjienis“ bezeichnet werden. Nicht jeder kann mit den Feinheiten der italienischen Zunge vertraut sein. Ferruccio Lamborghini, der Gründer der legendären Sportwagen-Manufaktur, wäre am 28. April 100 Jahre alt geworden. Außer rassigen Coupés hat er der Welt noch Traktoren, Bootsmotoren, Klimaanlagen und edlen Wein hinterlassen.
Der Multiunternehmer kam in einem kleinen Dorf in der Nähe von Bologna als Sohn eines Bauern zur Welt. Schon als Kind begann er sich für Technik zu interessieren und schon bald nach dem Studium wurde er beim Militär mit der Reparatur von Einsatzfahrzeugen betraut. Ausgemustertes Kriegsgerät wurde auch zur Grundlage für seine Unternehmer-Karriere. Er kaufte alte Militärfahrzeuge auf und baute sie zu Schleppern für die Landwirtschaft um. An diesen traktorähnlichen Gefährten herrschte im Nachkriegs-Italien großer Mangel. Es folgten Eigenentwicklungen für Traktoren und Motoren. Die Firma Lamborghini Trattrice gedieh prächtig, bot als erste Aggregate mit Direkteinspritzung an und war bald Italiens größter Traktorenhersteller. Als er bei einem Besuch in den USA einen Bedarf von Heinzungen und Klimageräten entdeckt hatte, gründete Lamborghini für Fertigung und Export eine weitere Firma.

Dass er sich als erfolgreicher Unternehmer und Autonarr eine ganze Flotte an Sportwagen

Lamborghini-Firmensitz in Santa'Agata Bolognese.

100 JAHRE FERUCCIO LAMBO

zulegte, war keine Überraschung. Die Ferrari in seinem Besitz machten ihm aber nicht nur Freude. Intensiv dachte er über die Beseitigung der häufig auftretenden Kupplungsprobleme nach, da ihm seine Werkstatt auch nicht das gewünschte Ergebnis liefern konnte. Auf dem „kleinen Dienstweg", quasi von Chef zu Chef, suchte Ferruccio Lamborghini schriftlich den Kontakt zu Enzo Ferrari, doch das Temperament des Commendatore ließ es nicht zu, dass der sich ernsthaft mit vermeintlich nachrangigen Problemen eines Kunden auseinander setzte. Vielmehr soll Enzo Ferrari einen Wutanfall bekommen haben. „Von einem Treckerfahrer", so die Überlieferung, lasse er sich nicht vorschreiben, wie er seine Autos zu bauen habe.
Der mit nicht weniger Selbstbewusstsein als Ferrari ausgestattete Lamborghini konnte solch eine Überheblichkeit nicht hinnehmen. Sein Entschluss: Unter eigenem Namen würden künftig leistungsstärkere und zuverlässigere Sportwagen gebaut als Ferrari sie anbot. Und weil dem Wappentier der roten Renner, dem aufbäumenden Pferd, etwas Gleichwertiges entgegengesetzt werden musste, suchte und fand Lamborghini es in der spanischen Stierkampf-Historie. Beim Kampf am 5. Oktober 1879 in der Arena von Cordoba war der Stier Murciélago von 24 Lanzenstößen verwundet noch immer nicht zusammengebrochen, worauf das Publikum seine Begnadigung durchsetzte. Murciélago wurde ab 2001 auch der Name des Lamborghini-Spitzenmodells.
1963 eröffnete die Automobil-Manufaktur in St'Agata, das erste Modell hieß 350 GT. Dessen Zwölf-Zylinder-Motor wurde von Giotto Bizzarrini entwickelt, der zuvor schon in Ferraris Diensten gestanden hatte. Ein Paukenschlag in Technik und Design war der Lamborghini Miura, der 1966 mit einem quer eingebauten Zwölf-Zylinder-Mittelmotor aufwartete.

Lamborghini Murciélago (2001)

100 JAHRE FERUCCIO LAMBO

Lamborghini 350 GT (1964)

Der 3,9 Liter große Motor des Modells Espada von 1968 war der Ursprung für die marinen Ambitionen Lamborghinis. Ab 1970 wurden die Aggregate bei Offshore-Bootsrennen eingesetzt. Zwar konnten Lamborghinis Rennwagen die verhassten Ferraris bei vielen Rundstrecken-Wettbewerben hinter sich lassen, den Straßenautos gelang das in puncto Qualität und Zuverlässigkeit nicht immer. Ölkrise und der gescheiterte Versuch, das Acht-Zylinder-Modell Urraco zu platzieren, brachten die Firma in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Mehrere Eigentümerwechsel – darunter auch Chrysler – waren für Automobili Lamborghini die Folge, bis Audi 1998 den Sportwagenhersteller übernahm.

Das Weingut in Umbrien, das sich Ferruccio Lamborghini zunächst als Hobby zugelegt hatte, wurde fortan zu seinem Hauptbetätigungsfeld. Den amtlichen Vorgaben des offiziell anerkannten Weinbaus mochte sich der eigenwillige Winzer aber nicht unterordnen. Die typischen Rebsorten seines Anbaugebietes verschnitt er mit importiertem französischem Cabernet Sauvignon, wodurch diese Erzeugnisse als „untypisch hergestellte Weine“ eingestuft wurden und ihnen die DOC-Klassifizierung versagt blieb. Allerdings durfte Lamborghini, der am 20. Februar 1993 im Alter von 76 Jahren an den Folgen eines Herzinfarktes starb, noch erleben, dass Kenner seinen „Landwein“ sehr schätzten und in Deutschland bis zu 40 Euro pro Flasche dafür zahlten.

Amerika BMW

100 JAHRE PROPELLER-IKONE

Zur Feier des 100-jährigen Bestehens von BMW eröffnet das Amerikas Car Museum (ACM) eine neue Ausstellung „ BMW: Propelling a Century of Innovation“. Eröffnet wurde die neue Schau am 7. Mai 2016. Zwar begann BMW 1916 Flugzeugmotoren zu bauen, aber erst 1932, brachte das Münchner Unternehmen sein erstes Automobil auf den Markt. In den 1970er Jahren startete BMW das Marketing als „The Ultimate Driving Machine“. Der Slogan, der unter der Leitung von Industrie Koryphäe Bob Lutz geprägt wurde, ist seit 42 Jahre im englischen Sprachgebrauch.
Damit eine möglichst spannende Ausstellung möglich war, wurde das ACM von seinen langjährigen Unterstützern - darunter ACM-Vorstandsmitglied Manfred Scharmach, BMW Sammler Peter Gleeson und Brooks Motor Works Besitzer Kevin Brooks – mit Ideen und Fahrzeugen versorgt. Gäste jeden Alters werden nun einen hervorragenden Einblick in die 100jährige Geschichte bekommen.
„Ein großer Dank geht auch an den BMW Car Club of America und an alle, die ihre Fahrzeuge abgegeben und uns helfen um diese Ausstellung auf die Beine zu stellen. Mit fast zwei Dutzend Fahrzeugen ist diese Präsentation ein Muss für BMW-Fans“, sagte ACM Kuratorin Exhibitry Scot Keller.

ZU SEHEN SIND:

BMW-AUTOS	BMW-MOTORRÄDER
1938 Frazer-Nash BMW 328 Roadster	1954 BMW R68 / 1400
1939 BMW 327/28	1955 BMW 500cc Bonneville S / C Racer mit Beiwagen
1957 BMW Isetta 300	1968 BMW R60 / 2 Café
1959 BMW 507	1975 BMW R90S
1972 BMW 2002 tii	1975 BMW R90S
1973 BMW 3.0 CSL	
1974 BMW 3.0 CSL Batmobile	
1978 BMW M1 Art Car	
1980 BMW M1	
1988 BMW E30 M3	
1988 BMW M6	
2000 BMW M5	
2003 BMW Z8 Alpina	
2006 BMW Z4M Racer	
2011 BMW 1M	
2016 BMW i8	
2016 BMW i3	
2016 BMW X6	

AmericasCarMuseum.org

100 JAHRE PROPELLER-IKONE

Girado

Nach zehn erfolgreichen Jahren bei RM Sothebay's verlässt der erfolgreiche Moderator, Oldtimer-Spezialist, Direktor und Auktionator Max Girardo das Unternehmen um sich selbständig zu machen. „Nach zehn wunderbaren Jahren bei RM, ist nun für mich die Zeit gekommen, mein eigenes Unternehmen zu eröffnen und meine Vorstellungen zu realisieren", verkündete Girardo. „Das ist ein wirklich aufregendes Unternehmen für mich und Girardo & Co wird bald die Hürde sein, an der sich die anderen werden messen müssen."

Wer das Vergnügen hatte Girardo als Auktionator live zu erleben weiß, was an ihm geschätzt wird. Kaum ein anderer entlockt dem betuchten Publikum so charmant ein weiteres Gebot wie er und unterhält dabei den Rest der Zuschauer. Der gebürtige Australier lebte in Italien, Singapore, Thailand, Indonesien, Homnh Kong und der Schweiz, Monaco und London. Er spricht vier Sprachen und ist ein begeisterter vintage Rennfahrer.
In mehr als 80 bedeutenden Auktionen gab er den Zuschlag für den Verkauf von neun der 20 teuersten Automobile, die bei Auktionen verkauft wurden. Die privaten Verkäufe, die er abwickelte sollen bei 250 Millionen Dollar liegen. Das wird künftig sein Spezialgebiet werden. Einen Showroom in Londons West-End gibt es auch schon.

Versichern Sie Ihren Oldtimer dort, wo man Ihre Leidenschaft versteht.

Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihren Oldtimer. Auch für Krafträder und Oldtimersammlungen.

Mehr unter allianz.de/oldtimer

Hoffentlich Allianz versichert.

Allianz

Bonhams

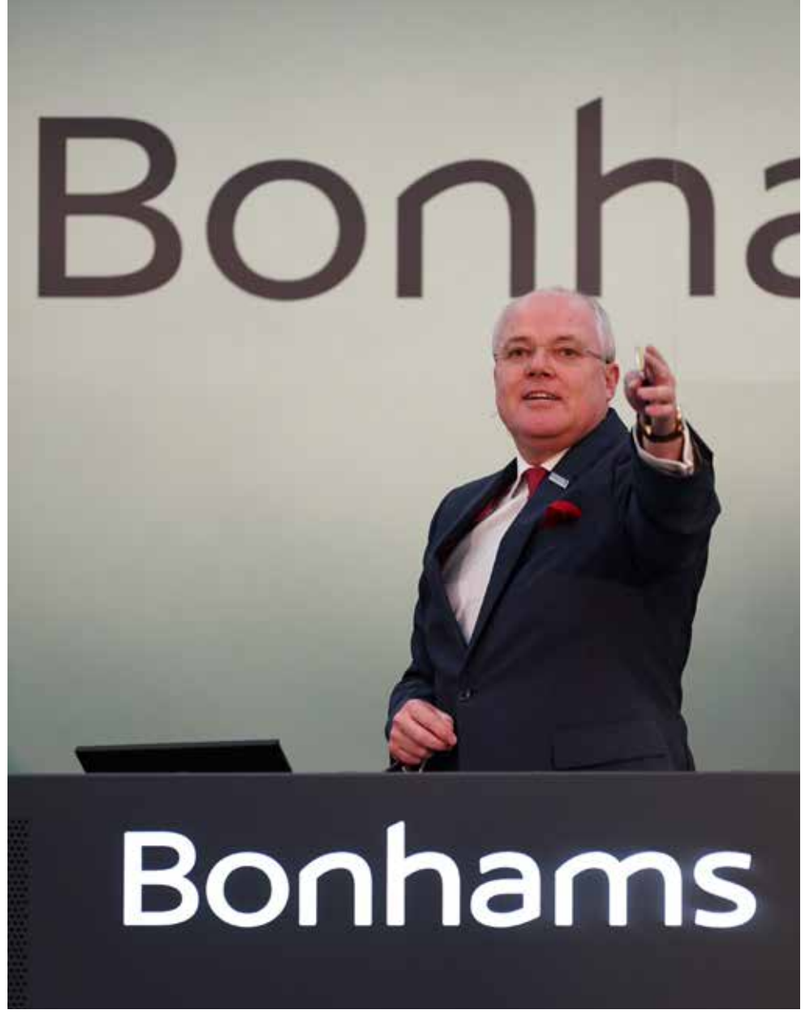
HOCHPREISIGE KLASSIKER

Der Star der Show bei der kommenden Aston Martin Auktion, die Bonhams bei Aston Martin Works in Newport Pagnell durchführen wird, ist ein 1953 Aston Martin DB3S. Sir Stirling Moss, Tony Brooks, Peter Collins, Roy Salvadori und Reg Parnell sind mit ihm gefahren – ein Fahrzeug also, das mit großer Historie aufwarten kann. Mit einem Schätzpreis von 6-7 Mio Pfund ist der Werk-Rennwagen im Fokus der Öffentlichkeit.

„Nur wenige Autos, die Filmgeschichte schrieben, und euch so viele große Namen in ihrer Geschichte vereinen aus der Blütezeit des britischen Sportwagen-Rennens können sich so rühmen wie ▸

HOCHPREISIGE KLASSIKER

HOCHPREISIGE KLASSIKER



dieser Aston Martin DB3S“, sagte Tim Schofield, Bonhams UK Leiter Auto und Motorrad. „Legendäre Fahrer, die mit ihm gefahren sind, sind ebenfalls Legenden wie Peter Collins, Roy Salvadori und Sir Stirling Moss. Sie fuhren dieser Automobil-Ikone auf Weltklasse-Niveau in aufregenden Rennen wie der Mille Miglia, dm Spa Grand Prix und den Nürburgring 1,000km-Wettbewerb.“

Aston Martin, Präsident und CEO Dr. Andy Palmer sagte: „Wir sind sehr stolz auf unser Erbe bei Aston Martin. Es ist so faszinierend, über die Geschichte der Autos zu hören, die bei diesen Auktionen zum Verkauf kommen. Einige unserer Autos haben wirklich sehr interessante Leben hinter sich. „ An der Seite des 1953 Aston Martin DB3S, der nur einer von elf gebauten Werksautos ist, die für die Sportwagen-WM gebaut wurden, ist eine Vielzahl von spannenden weiteren Fahrzeugen. Ein 1962 Aston Martin DB4 Convertible mit einem Schätzwert von 1,5 bis 1.6 Millionen Pfund. Dazu ein 1963 Aston Martin DB4 Series V Vantage Convertible - einer von nur fünf rechts gesteuerten Wagen. Weitere Highlights sind ein 1964 Aston Martin DB5 Convertible und ein 1968 Aston Martin DB6 „Mark I“ Volante, der eines der seltensten Nachkriegs Aston Martins ist.

www.bonhams.com

Donnington

TROTZ REGEGN-DREI TAGE MOTOR-SPASS

Fotos: Jakob Ebrey, Edd Hartley

TROTZ REGEGN-DREI TAGE MOTOR-SPASS

Die Briten sind in Sachen Wetter ja einiges gewöhnt, sagt man und so wundert es nicht, dass trotz beinahe durchgehendem Regen das Donnington Historic Festival dennoch ein Erfolg wurde.

Während bei uns der Erfolg einer Veranstaltung oft wirklich vom Wetter abghängt, geht man auf der Briten-Insel einfach über solche Widrigkeiten hinweg. Am letzten Aprilwochenende kamen die Motorsportfans nach Donnington um die Rennen legendärer Wagen aus den 1920er bis in die 1990er Jahre zu verfolgen. Die spektakulären Bilder, die sie zu sehen bekamen gaben ihnen recht und lohnten die Mühe – auch wenn es nur demjenigen, der auf Schneefall eingestellt und entsprechend angezogen war, wirklich nichts ausmachte.

Sorgen um Blechschäden musste sich auch niemand machen, denn die wertvollen historischen Rennfahrzeugen wurden von sicheren Händen bewegt: Le Mans Sieger Jackie Oliver und Touring Car Experten John Cleland, Tim Harvey und Steve Soper repräsentierten die frühere generation der Rennfahrer. Die jungen Fahrer waren mit den BTCC Stars Andrew Jordan, Matt Neal und Colin Turkington vertreten. Beim Finale nahm Andrew Jordan und sein Vater Mike die Zielflagge als erster und fuhren mit ihrem Austin A40 zum Sieg des HRDC Touring Greats Rennens.

Unter den Gästen wurde auch Musiker Chris Rea gesichtet. Er war mit seinem Morris Minor Polizei-Fahrzeug auf der Strecke. Fans der 1970er und 1980er Jahre erkannten sicher Tony Dron, der selbst die Eröffnungsrunde für die Tony Dron Trophy präsentierte. Paddock Besucher konnten sich über massenweise Blech freuen, wenn die durch die Reihen der Grand Prix Fahrzeuge schlenderten.

Bis in die Dunkelheit fuhren die die Mammuths Lola gegen Chevron beim 1000-Kilometer-Rennen am Samstag Abend.

www.doningtonhistoric.com

Fotos: Jakob Ebrey, Edd Hartley

RALLYE

Mühlviertel

GENUSSVOLLE OLDTIMER-TOUR

Zum zweiten Mal findet vom 9.-12. Juni 2016 die. „Mühlviertel Classic“ statt, die quer durch das Granithochland in Oberösterreich führt. 130 Automobil-Klassiker sind am Start und werden unter dem Motto „Mühlviertler Bauernhöfe und ihre Kulinarik“ das Grenzgebiet in der Dreiländerregion Mühlviertel-Bayern-Südböhmen erkunden. Der Reinerlös der Oldtimer-Ralley kommt, wie bereits im letzten Jahr dem Hilfsprojekt „Licht ins Dunkel“ zugute.

Das Fahrerlager befindet sich in diesem Jahr im Falkensteiner Hotel & Spa Bad Leonfelden. Von dort aus starten nicht nur die Teilnehmer zur Rundfahrt, sondern hier finden auch die Abendveranstaltungen am 10. und 11. Juni 2016 statt. 400 Personen feiern dabei die absolvierten Kilometer und lassen sich bei einem 5-gängigen Gala-Menü mit Weinbegleitung von den besten Weingütern Österreichs und einer großen Auswahl verschiedenster Biere der Mühlviertler Brauereien kulinarisch verwöhnen. Für musikalische Unterhaltung sorgt am Freitag, 10. Juni 2016 „SolozuViert“, am Samstag, 11. Juni 2016 werden die „Poxrucker Sisters“ die Stimmung anheizen. Kabarettist Max Mayrhofer führt durch das Programm und freut sich über prominenten Besuch von Entertainer Alfons Haider, Model und Schauspielerin Larissa Marolt, Olympiasieger Leonhard Stock, Ex-Skiass Hans Enn und Kabarettist Thomas Stipsits. Oldtimer-Fans kommen am Samstag, 11. Juni ab 14 Uhr am Linzer Hauptplatz auf ihre Kosten. Bei der Sonderprüfung müssen die Teilnehmer ihr Fahrkönnen unter Beweis stellen – sehr zur Freude der Zuschauer.

www.muehlviertel-classic.at

MUSEUM

Königlicher Besuch

PRINZ EDWARD BEI FERRARI

Solchen esuch hatte das Museo Enzo Ferrari in Modena noch nicht gesehen: seine königliche Hoheit Prinz Edward traf sich mit Ferrari Chairman und CEO Sergio Marchionne und andere Vertreter des „Duke of Edinburgh's Award" (einer Wohltätigkeitsorganisation, die die weltweit Jugendliche von 14 bis 24- Jahren unterstützt). Bei dieser Veranstaltung war auch John Surtees CBE, Weltmeister mit Ferrari im Jahr 1964, als Vertreter der Henry Surtees-Stiftung (eine Hilfsorganisation, die Menschen mit Hirnschäden oder anderen Unfallfolgen hilft, wieder ins Leben zurück zu finden).
Um das starke Engagement von Ferrari in sozialen Dingen zu unterstreichen, übergab Marchionne dem „Duke of Edinburgh's Award" den Abschnitt des hinteren Flügel des 2013 F138, dem letzten Saugmotor Einsitzer, der von Ferrari gebaut wurde. Aus diesem Anlass gaben die beiden Fahrer Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen auch ein Autogramm auf dem Teil.
Co-Gastgeber des Besuchs waren Bürgermeister Gian Carlo Muzzarelli, die Stadt Modena und natürlich der Stellvertreter des Vorsitzenden Piero Ferrari.
Im Laufe des Tages hatte besuchte Prince Edward auch die Fabrik und war sichtbar begeistert sowohl von den Autos in der Klassik-Abteilung und im Werksbereich. Damit es nicht langweilig wurde durfte seine Hoheit auch Testfahrten unternehmen-auf der Straße und der Rennstrecke.

Schauferlrallye

MITTAGS-STOPP IM SCHLOSS

Während die Besucher des Concours d'Élegance im Ehrenhof der Ludwigsburger Residenzschlosses die historischen Fahrzeuge im Rahmen von "RETRO CLASSICS meets barock" besuchen können, findet zur gleichen Zeit in Stuttgart und Umgebung die 61. Internationale Deutsche Schnauferl Rallye statt. Mehr als 100 historische Automobile, davon etliche vor Baujahr 1918, erkunden an zwei Tagen die reizvolle Umgebung der Landeshauptstadt Stuttgart.

Das erste Fahrzeug startet am Freitag, den 17. Juni um 8 Uhr von der Mercedes-Benz Niederlassung in Stuttgart-Untertürkheim. Die Rallye teilt sich auf in zwei unterschiedliche Streckenführungen: Eine kürzere Route ist für die Vorkriegsfahrzeuge, bis Baujahr 1930, vorgesehen. Die jüngeren Fahrzeuge bis Baujahr 1970 fahren eine längere Strecke. Ortschaften wie beispielsweise Waiblingen, Köngen, Kirchheim, Bad Urach, Metzingen, Esslingen und Waldenbuch werden am ersten Rallye-Tag durchfahren, bevor beide Routen in Stuttgart am Neuen Schloss ihr gemeinsames Ziel finden. Dort werden alle teilnehmenden Fahrzeuge geparkt und können hautnah besichtigt werden.

Der zweite Tag der 61. Internationalen Deutschen Schnauferl-Rallye führt die Rallye-Teams vom Stuttgarter Neuen Schloss aus, wo wiederum um 8 Uhr der erste Wagen startet, in Richtung Ost/Nordost. Unter anderem Schloss Solitude, Leonberg, Weil der Stadt, Tiefenbronn, Mönsheim, Heimerdingen, Bietigheim-Bissingen, Markgröningen werden durchfahren, ehe das Rallyeziel Neues Schloss in Stuttgart erreicht wird.

WICHTIG Das Residenzschloss Ludwigsburg wird zur Mittagszeit erreicht, wo die seltenen Fahrzeuge für ca. drei Stunden im Ehrenhof aufgestellt und dem Publikum präsentiert werden.

„Es ist für uns als Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern des Allgemeinen Schnauferl Clubs eine große Ehre, die 61. Internationale Deutschland Rallye organisieren und durchführen zu dürfen", so Max-Gerrit von Pein, Chef des Organisationskomitees. „Wir freuen uns sehr, die zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit schönen Landschaften, Weinbergen und abwechslungsreichen Strecken bezaubern zu dürfen."

Kontakt: info@enricomueller

Skoda

70 JAHRE TUDOR

Vor genau 70 Jahren begann die Produktion des ersten Nachkriegsmodells in Mladá Boleslav: Das erste Exemplar des Skoda 1101 Tudor wurde am 7. Mai 1946 fertiggestellt wurde. Der 1101 markierte damals den Beginn einer neuen Etappe in der Entwicklung des tschechischen Automobilherstellers.

„In den Skoda 1101 sind die Stärken aus mehreren Generationen der Modellreihen Popular und Rapid eingeflossen, mit denen Skoda 1936 der größte Automobilhersteller in der damaligen Tschechoslowakei geworden war", sagt Andrea Frydlová, die Leiterin des Skoda-Museums, und fügt hinzu: „Der Tudor übertraf seine Vorgänger noch deutlich." Vom 10. Mai bis zum 30. August 2016 erinnert die neue Ausstellung im Skoda-Museum in Mladá Boleslav an den siebzigsten Jahrestag des Produktionsstarts.

Die Modellreihe Skoda1101 überzeugte 1946 mit einem attraktiven Design und einem modernen technischen Konzept. Es umfasste einen gegabelten Zentralrohrrahmen, eine Einzelradaufhängung rundum, kräftige Hydraulikbremsen sowie einen leistungsstarken und sparsamen Vierzylinder-Reihenmotor. Er entwickelte aus 1089 ccm Hubraum 23,5 kW / 32 PS Leistung.

Die Basis der breit gefächerten Modellpalette bildete von 1946 an der geschlossene Zweitürer. Auf Englisch wurde er „two-door" genannt, woraus die volkstümliche Bezeichnung ‚Tudor' entstand. Um die Bedürfnisse der Kunden im In- und Ausland abzudecken, kam zunächst ein viertüriger Sedan hinzu. Dieser wurde bald von den tschechoslowakischen Ministerien und vom diplomatischen Corps als Dienstfahrzeug genutzt und war ab 1949 die am häufigsten gebaute Variante.

Das Angebot an offenen Karosserien umfasste die beliebten Tudor-Cabriolets mit Türen in starren Rahmen und einem faltbaren Teil des Dachs aus Stoff. Dazu kamen Roadster. Besonders hohen Alltagsnutzen boten die Lieferwagen mit zwei Seitenscheiben und die Kombis, die man in jener Zeit als Station Wagons, also STW, bezeichnete. Sie besaßen bereits damals eine klappbare Rückbank, mit der sich die Ladefläche auf 1490 mm Länge und 1380 mm Breite vergrößern ließ.

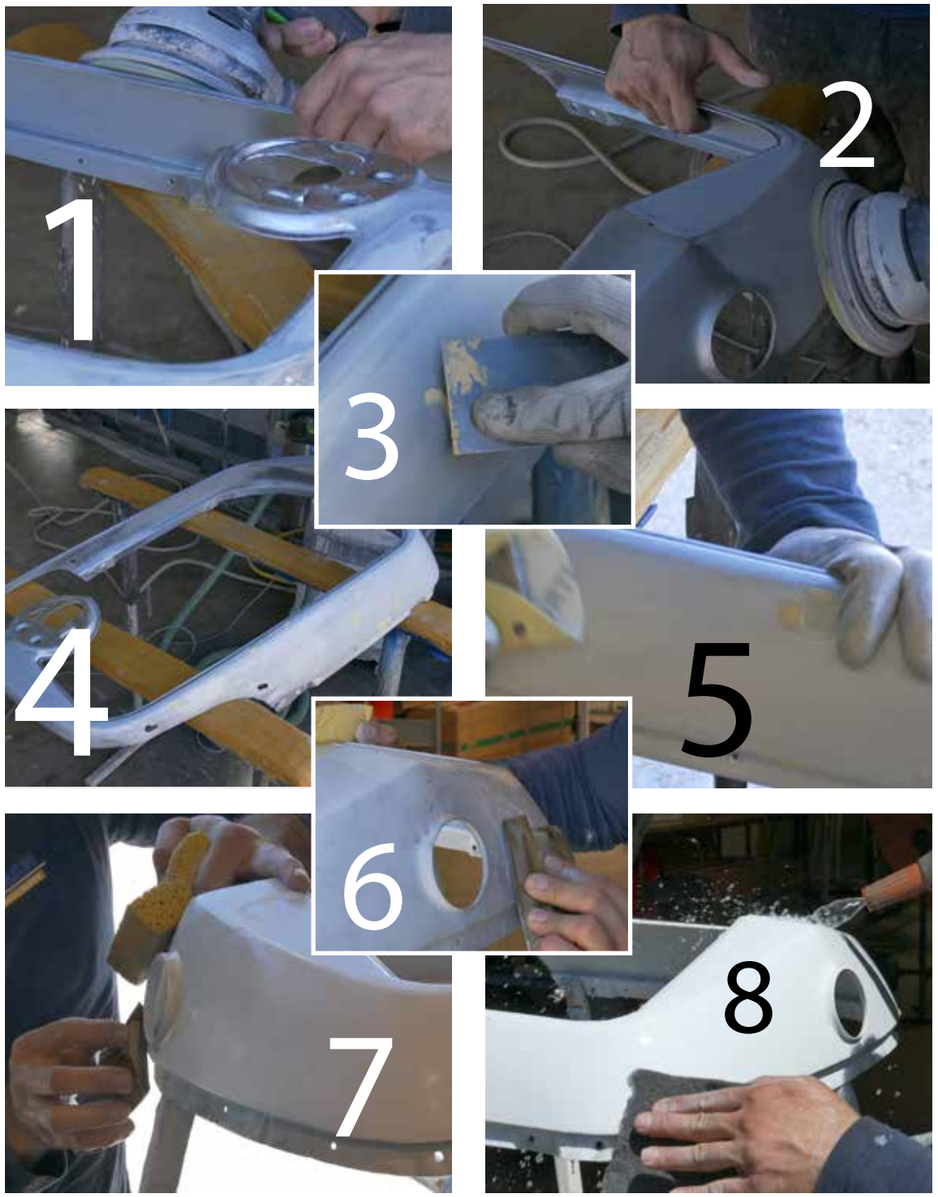
Ein besonderes Kapitel der Tudor-Geschichte schrieben die Versionen Skoda 1101 VO (vojenský otevřený, Militärausführung offen) und 1101 P (pohotovostní, Bereitschaft) mit ihrer Kübelwa-

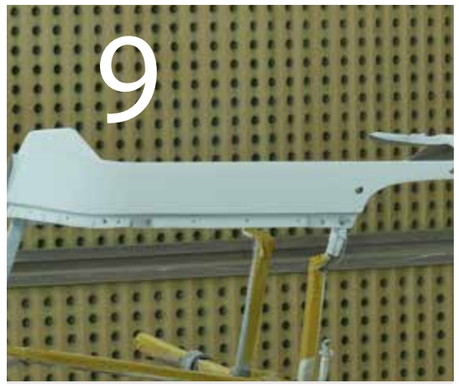
70 JAHRE TUDOR

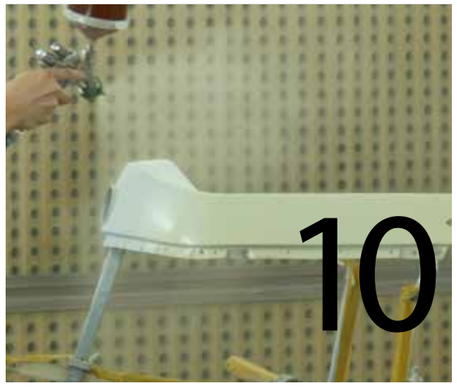
gen-Karosserie. Sie wurden von den Streitkräften mehrerer Länder eingesetzt, einschließlich Portugal, Saudi-Arabien und Ägypten.
Die Produktion der Modellreihe 1101 (nach Modernisierung 1102 genannt) erfolgte in einem Staatsunternehmen mit der offiziellen Bezeichnung AZNP (Automobilové závody, národní podnik, zu Deutsch: Automobilwerke, volkseigener Betrieb). In Mladá Boleslav entstand das Fahrgestell mit kompletter Technik, der Aufbau der Karosserie erfolgte in den neu eingegliederten Werken in Kvasiny und Vrchlabí. Noch heute bilden diese drei Standorte den Produktionsverbund von Skoda in Tschechien.
Beim Start im Mai 1946 wurde der 1101 auf dem heimischen Markt für 67 700 Kronen verkauft, wegen der schwierigen Wirtschaftslage mussten die Kunden einen Bezugsschein vorlegen. Zwischen 1946 und 1952 entstanden 66 904 Skoda ‚Tudor' in Zivilausführung und 4237 Fahrzeuge in Spezialausführungen für Streitkräfte. Fast zwei Drittel der Gesamtproduktion des Skoda 1101/1102 wurden exportiert – 1947 in 36 Länder der Welt, vier Jahre später bereits in 76 Staaten. Zu den bedeutendsten Absatzmärkten zählten Polen, die Niederlande, Belgien und die Bundesrepublik Deutschland. Aber auch in Australien, Brasilien, Indien, in der Südafrikanischen Union oder in Kanada war das Modell fest etabliert.
Der 1101/1102 verzeichnete auch im Motorsport bedeutende Erfolge. Beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa 1948 kamen drei ‚Tudor' in der Klasse bis 1100 ccm siegreich ins Ziel – gemäß der vorherigen Absprache Seite an Seite. Die Spezialfahrzeuge Skoda Sport und Supersport hatten leistungsgesteigerte Motoren in unterschiedlichen Ausführungen, darunter eine Version mit 1490 ccm Hubraum, die mit einem Roots-Kompressor aufgeladen wurde und mit bis zu 132 kW (180 PS) mehr als 200 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichte. Das erfolgreiche Motorsport-Engagement erwies sich bei der Werbung auf den Exportmärkten als äußerst hilfreich. Zugleich ermöglichte es eine kontinuierliche Verbesserung der Produktion – selbst die Kompressor-aufgeladenen Boliden nutzten viele Serienteile.
In der traditionsreichen Geschichte der Marke aus Mladá Boleslav nimmt der Skoda 1101/1102 einen Ehrenplatz ein. Die Nachfolger-Modellreihen führten sein technisches Konzept bis 1964 fort, als die Produktion der völlig neuen Fahrzeuggeneration Skoda 1000 MB mit Heckmotor und selbstragender Ganzmetallkarosserie begann.

Technik Tipp

„CHROM“ LACKIEREN







Singer 1.5 Ltr. Sport Le Mans, Jg. 1936

Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato, Jg. 1930

Jaguar XK120 OTS, Jg. 1952

Jensen 541L, Jg. 1956

Onlinekatalog unter

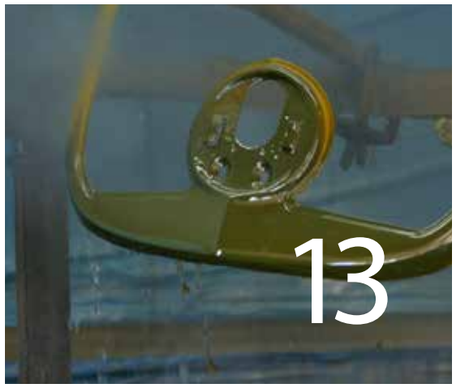
www.fischerclassiccar.ch

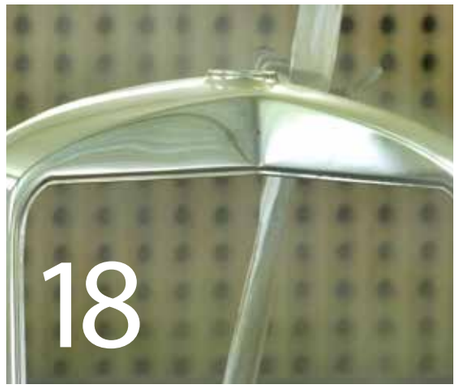
Galerie Fischer Auktionen AG
Haldenstrasse 19 | 6006 Luzern
Tel.: +41 (0)41 418 10 10
info@fischerauktionen.ch

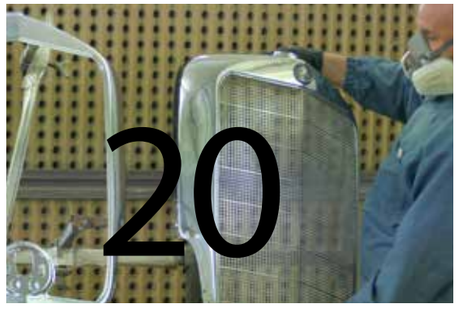
SWISS CLASSIC WORLD LUZERN
28. & 29. MAI 2016

FISCHER
Classic Car Auktion
28. Mai 2016
im Rahmen der Swiss Classic World, Luzern

„CHROM“ LACKIEREN







Chrom Elemente an Oldtimern dienen der Verzierung und bringen so manchen geliebten Klassiker zum Glänzen. Doch soll das Verchromen demnächst innerhalb der EU verboten werden. Betriebe müssen dann in Europa ihren Becken schließen. Zwar gibt es noch eine Initiative seitens der FIVA dieses Gesetzt für Oldtimer soweit abzuwenden, das ein Bestandserhalt bestehen bleibt, doch solche Betriebe werden dann vermutlich auch selten sein.

Eine neue Alternative die Chrom Elemente wieder frisch zum Glänzen zu bringen, ist das Verspiegeln, ähnlich einer Lackierung. Wir haben dazu die Firma Blach im fränkischen Ansbach besucht und zeigen anhand einer Kühlermaske und einiger kleiner Bauteile, wie eine solche Vorspiegelung entsteht und ob diese Technik an Chrom herankommen kann. Das zu verspiegelnde Bauteil muss zuvor gründlich vorbereitet werden. Roststellen werden herausgeschliffen und die gesamte Kühlermaske gespachtelt und fein abgeschliffen. Auch kleinste Unebenheiten müssen nochmals zu gespachtelt und fein verschliffen werden. Sobald die Basis glatt und ohne Makel ist, wird das gesamte Werkstück mit einem Füller überzogen. Der Füller wird nach dem kompletten Austrockenen nass und mit einem 800er Schleifpapier geschliffen. Eine Schicht Kontrollschwarz dient dazu, zu sehen, an welcher Stelle der Füller bereits glatt abgeschliffen wurde. Wären noch Reste des Kontrollschwarz zu sehen, ist diese Stelle noch uneben oder kaum behandelt. Die Oberfläche der Kühlermaske ist nach dem feinen Schliff absolut glatt. Der Schleifrückstand wird unter fließendem Wasser komplett abgespült. Nun kann die Maske erst einmal trocknen.

Im nächsten Schritt erhält die Kühlermaske eine spezielle eingefärbte Grundierung. Diese Grundierung ist ein weicher Basislack. Die Einfärbung dient lediglich dazu, später beim Verspiegeln den Vorgang besser verfolgen zu können. Der aufgetragene Lack muss anschließend erst einmal mehrere Stunden, am besten über Nacht, trockenen. Bevor es dann an die Vorspiegelung geht, wird der Basislack mit einer heißen Flamme nochmals erhitzt. Dies löst die Oberflächenspannung des Lacks. Das ist wichtig für das Silbernitrat, dass auf den Lack aufgetragen wird.

Erst jetzt beginnt der eigentliche Vorgang des Verspiegelns. Das gesamte Verspiegeln findet unter einer „Dusche“ eines Neutralisierungsbads statt. Mit einer speziellen Lackierpistole, an die mehrere Chemikalien angeschlossen sind, wird das Silbernitrat auf die Oberfläche aufgetragen und gleichzeitig mit dem fließenden Bad neutralisiert. Schon während des Auftragens erkennt man bereits die Vorspiegelung. Die Kühlermaske wirkt bereits in diesem Schritt wie eine Verchromte Kühlermaske. Doch ist die Oberfläche in dieser Phase noch extrem empfindlich.

Die Farbe der Verspiegelung entspricht auch farblich noch nicht dem originalen Chrom. Silber ist etwas wärmer im Ton. Nach dem kompletten Abtrocknen kommt nun über die Verspiegelungs-Schicht eine Schicht mit bläulich eingefärbtem Klarlack. Diese Lasur gibt der Maske langsam die richtige Farbe. Im Vergleich mit einer originalen Kühlermaske kann dieser Ton abgeglichen werden. Eventuell muss noch eine weitere Schicht aufgetragen werden.

Nach einer kurzen Trocknungsphase in der Lackierkabine wird nun über die gesamte Kühlermaske eine weitere Schicht eines harten Klarlacks aufgetragen.

Die Kühlermaske und die Anbauteile sind nun fertig und erstrahlen in einem neuen Glanz. Gepflegt wird die Verspiegelung wie ein KFZ lack. Der einzige Nachteil dieser Lackierung: tiefe Kratzer oder Steinschläge müssen unbedingt gleich mit Klarlack (z.B. mit einem mitgeführten Nagellack) verschlossen werden. Kommt Wasser an die Silberschicht, kriecht die Feuchtigkeit unter den Klarlack und zerstört die Silberschicht. Das Silber wird dann blind und leicht bräunlich.

LESEN SIE MEHR UND SEHEN SIE DAS VIDEO AUF CLASSIC-CAR.TV

RETRO Classics Sunday Gazette ®

ist der Newsletter von

RETRO Messen GmbH
Retro Promotion GmbH
und
Classic-Car.TV

Produktion:
Classic Media Group
Effnerstr. 106
81925 München

Herausgeber:
RETRO Messen GmbH &
Classic Media Group
info@sundaygazette.de

Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer
Chefredaktion:
Kay Mackenneth

Erscheinungsweise:
wöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Anzeigen-Kontakt:
presse@retro-messen.de
+49 (0) 711/185602663

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der CMG München 2014.
Jegliche Formen der Vervielfältigung , Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

NEWS

INS NETZ GEBLICKT

TEXT: Markus Gersthofer

Diesen Oldtimer gibt Oliver Masters bestimmt niemals wieder her. Drei Monate reine Arbeitsstunden dauerte die Restauration des MGB GTs. Alle Schritte hat er in einem Zeitraffer-Video aneinander gereiht und man sieht, wieviel Arbeit wirklich drin steckt. Ganz am Ende dürfen wir dabei sein, bei der großen Ausfahrt … ein Augenschmaus, bei dem man wirklich Lust bekommt, den britischen Sportler selbst um die Haarnadelkurven zu chauffieren.

LESEN SIE MEHR AUF CLASSIC-CAR.TV ...