SUNDAY GAZETTE #513

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 513, 29. November 2020









Brasilianisches Fließheck-Coupé | 4

Automobili Lamborghini feiert dieses Jahr das 50-jährige Jubiläum des Jaram GT, der erstmals auf dem Genfer Autosalon im März 1970 präsentiert worden ist. Der Jarama GT galt als jüngste Weiterentwicklung des bewährten 2+2-sitzigen GT-Coupé-Konzepts mit einem vier Liter großen Zwölfzylinder-Frontmotor.



News | 20

November 1945: Als Daimler wieder Autos bauen durfte

Es war ein wegweisendes Datum für die damalige Daimler-Benz AG: Im November 1945 erteilte die Wirtschaftsbehörde der US-Besatzungszone dem Stuttgarter Automobilhersteller die Produktionserlaubnis für Pritschenwagen, Kastenwagen und Krankenwagen auf Basis des Personenwagens 170 V (W 136).



News | 46

Oldtimer in Las Vegas unterm Hammer

Ganze 431 Fahrzeuge gingen am vergangenen Wochenende In Las Vegas über den Auktionsblock. Dabei konnte Veranstalter Mecum Auctions live vor Ort als auch online 316 Autos mit einem Gesamtverkaufsvolumen von 13 Millionen Dollar an neue Besitzer versteigern.



News | 22

Mercedes-Benz eröffnet "Studio Odeonsplatz"

Mit dem neu eröffneten 'Studio Odeonsplatz' (Brienner Str. 1) hat Mercedes-Benz ein neuartiges Markenerlebnis geschaffen, das allen Besucher*innen eine lebendige und faszinierende Interaktion von digitalem und physischem Raum bietet und das Angebot der Mercedes-Benz Showrooms im Handel ideal ergänzt.

INHALT | AUSGABE 513



Tipps & Tricks | 40

WIG Schweißen

Stellen Sie zwei Bleche so auf, dass sie im 45° Winkel aneinander stehen. Die Aufgabe besteht darin, die obere Stoß-Kante durchgehend ohne Füllerdraht zu verschweißen. Setzen Sie auf der einen Seite einen Punkt um die Bleche zu fixieren. Auch die zweite Ecke wird so fixiert, dass die Bleche gerade aneinander und ohne Überstand oder Lücke miteinander verbunden sind.



Auktion | 30

Das Aus für Mercury vor 10 Jahren

Die Historie der Mercury-Automobile begann 1939 in Dearborn (Michigan). Der Gründer dieses Ablegers von Ford war kein anderer als Edsel Ford, der Sohn von Henry Ford. Mächtig prankte der Kopf des griechischen Gottes Hermes auf der Kühlerfront des ersten Modells von Mercury, dem 85 PS starken Mercury Eight V8.



Auktion | 48

Der Porsche 911 Speedster: Überzeugt er den Oldtimer-Experten?

Tom Gädtke hat sich in der Welt klassischer Porsche-Modelle einen Namen gemacht. Auf Social Media ist er bekannt als @onassisporsches, sich selbst beschreibt der 40-Jährige als Schrauber, privat fährt er einen Porsche 356. Kann der 911 Speedster (991) den Oldtimer-Liebhaber überzeugen? Hier seine ganz persönlichen Eindrücke im Rahmen einer Alpen-Tour.



RETRO CLASSICS Stuttgart | 14

Die Zeit zwischen zwei RETRO Classics war noch nie so lange wie dieses Mal. Deshalb nehmen wir Sie mit auf Zeitreise und besuchen die RETRO Classics in Stuttgart in loser Folge im Atrium. Im Jahr 2013 präsentierte hier die Oldtimer Galerie Toffen "Swiss Auctioneers" ihre Schmuckstücke zum Verkauf.

2 SUNDAY GAZETTE 511



EIN GEDICHT FÜR DEN MERCEDES-BENZ 680 S SPORTWAGEN

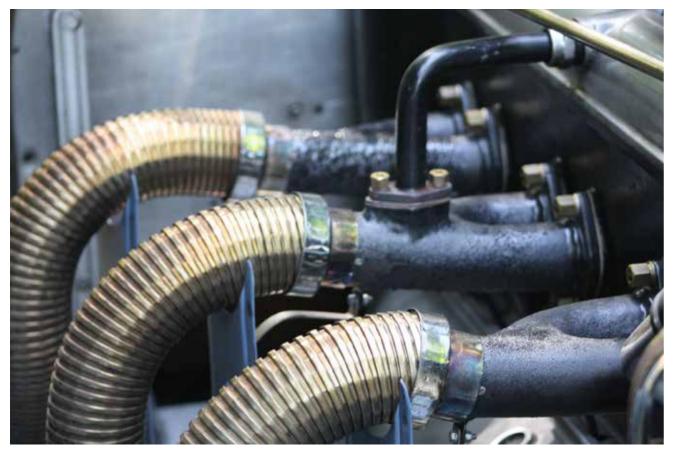
Kraftvoll und voluminös – das sind die beiden charakteristischen Attribute, um die man bei einem Mercedes Typ 680 S nicht herum kommt. Zum gewaltigen Blubbern gesellt sich beim Zuschalten des Kompressors das Aufheulen des Roots-Gebläses.

Im normalen Straßenbetrieb vermag man die sechs Kolben mit einem Durchmesser von 98mm und einem Hub von 130 mm einzeln zu hören. Wird das Roots-Gebläse mit den Zweifach-Flügeln zugeschaltet, steigert sich die Leistung von 170 PS auf 225 PS. Damit nimmt der 1680 Kilogramm schwere Wagen auch den steilsten Berg mit Leichtigkeit.

Klicken Sie hier um das Video zu sehen









Der Mercedes Typ 680 S war der Stolz des Stuttgarter Autobauers Ende der Zwanziger Jahr im vergangenen Jahrhundert. Aber ebenso beflügelte er die Begeisterung der Automobil-Fans. Davon zeugt ein euphorisches Gedicht, das dem Mercedes 680 S gewidmet war und 1929 als Leserbrief im Magazin "Das Leben" veröffentlicht wurde.



S-s-s-sausend, surrendes Jagen!

Bergauf und bergab fliegt stürmend der Wagen.

Jetzt wird die Straße zum Lineal -

der S flammt wie ein flackernder Blitz durchs Tal.

Zeiger zeigt, bebender Freude Verräter:

Einhundertfünfzig Kilometer!

Schade – die Gerade ist schon vorbei!

Einerlei – Hinauf auf den Hügel!

Du Roß ohne Zügel!

Haben wir Flügel?

Du Zauberkarren – machst Weise zu Narren!

 $\label{eq:Zeigst} \textbf{Z} \textbf{eigst}, \textbf{wie man blitzschnell das Glück gewinnt},$

eh es entrinnt.

Ich lieb´ Dich, mein himmlicher Wunderexpress,

Du mein sausender, summender, surrender S!





PORTRAIT





Die Pläne für den Mercedes Typ 680 S entstanden Ende 1927. Konstruktiv entstanden die S Modelle aus den Typ 630 K Fahrzeugen. In erster Linie wurde die Motorenleistung des 6,3 Liter Reihen-Sechszylinders durch eine höhere Kompression verbessert. Für diese Aufgabe wurde Ferdinand Porsche herangezogen. Ziel war es, einen soliden und zuverlässigen Sportund Rennwagen zu bauen, mit dem man bei den namhaften Rennen beeindrucken konnte.

Das Kürzel "S" steht für "Sportwagen". Alles an diesem Automobil wurde dafür ausgelegt. Der Niederflur-Rahmen bringt eine sehr niedrige Seitenlinie und einen tiefen Schwerpunkt. Daraus ergibt sich eine herausragende Straßenlage. Die Querholme am Rahmen wurden eigens mit Sickenlöchern versehen, um Gewicht zu sparen. Die Karosserie ist auf den tiefen Schwerpunkt abgestimmt. Die Reserveräder wurden entweder seitlich oder am Heck angebracht.





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











RETRO CLASSICS

MESSE FÜR FAHRKULTUR

8. – 11. Juli 2021

Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT







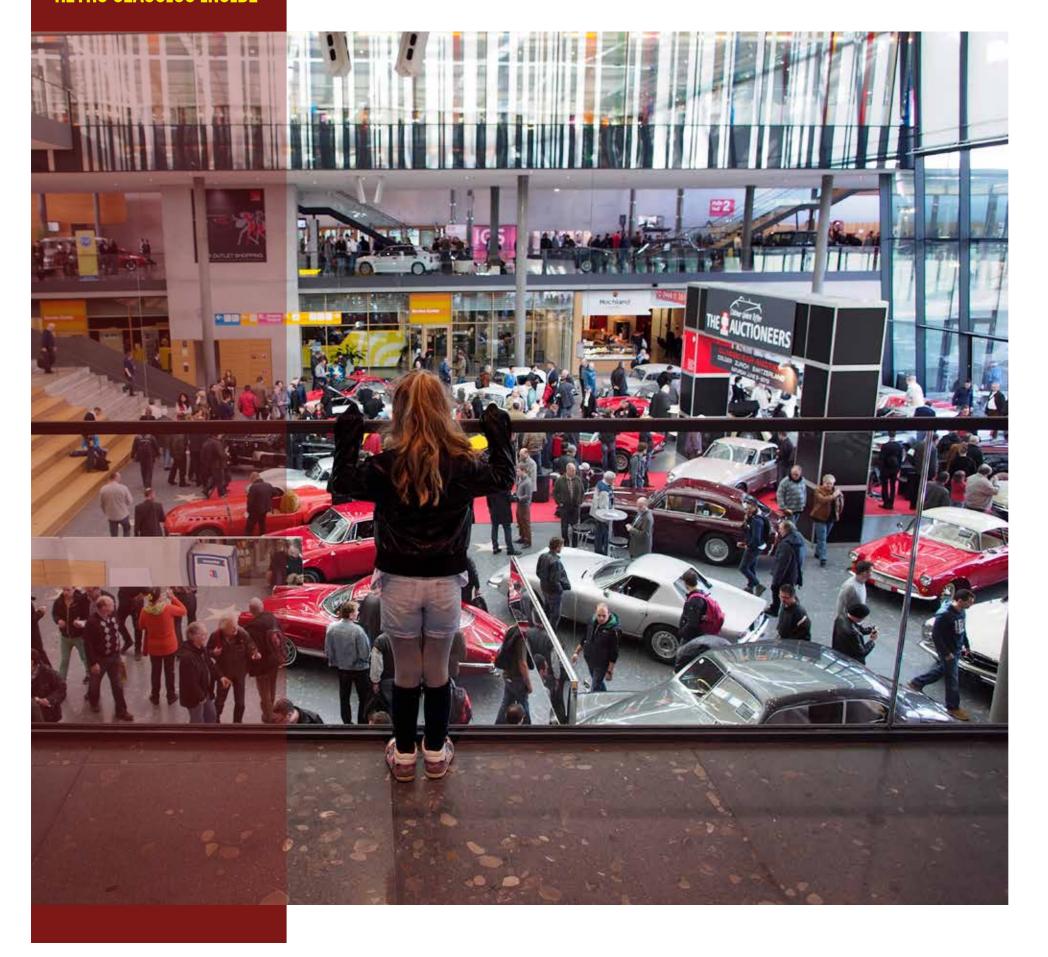












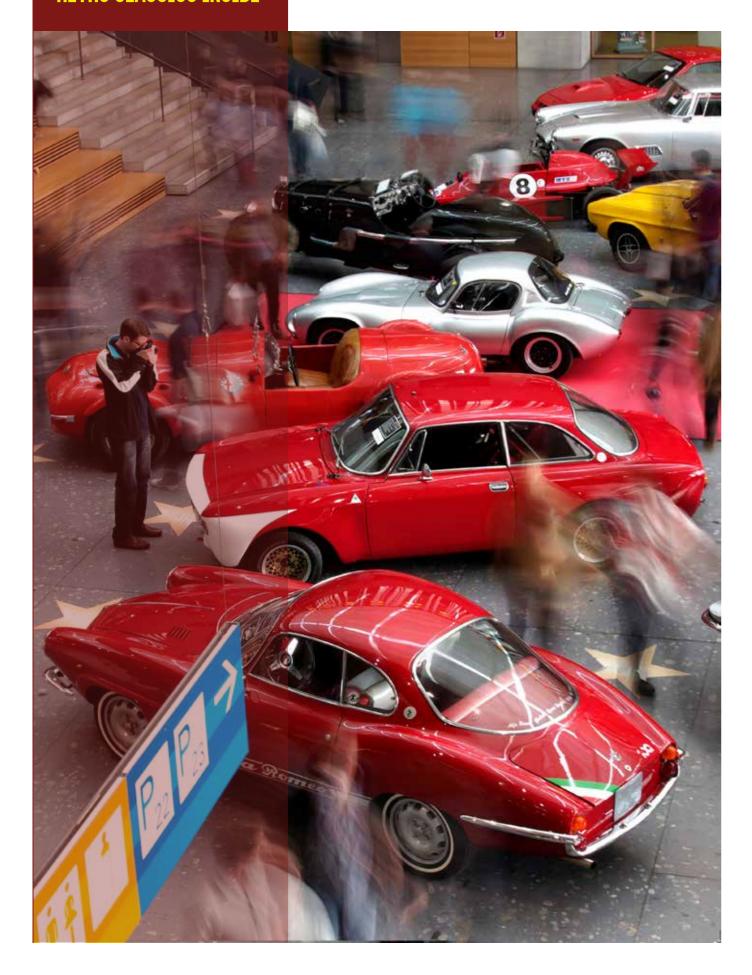
Rückblick ins Atrium der Messe Stuttgart

2013:

Die Swiss Auctioneers im Atrium

Die Zeit zwischen zwei RETRO Classics war noch nie so lange wie dieses Mal. Deshalb nehmen wir Sie mit auf Zeitreise und besuchen die RETRO Classics in Stuttgart in loser Folge im Atrium. Im Jahr 2013 präsentierte hier die Oldtimer Galerie Toffen "Swiss Auctioneers" ihre Schmuckstücke zum Verkauf.

RETRO CLASSICS INSIDE



Beispielsweise stand ein historischer Porsche 911 Carrera RS 2.7 aus dem Jahr 1973 mit Rennhistorie und auch ein Alfa Romero 6C 2500 SS Berlina GT Baujahr 1951 auf der großen Bühne in Stuttgart. Ein Augenschmaus für alle Besucher, bevor sie weiter durch die acht Hallen der Messe Stuttgart schlenderten und einen Tag mit den größten Automobilmarken und Anbietern im Markt verbrachten. Ein Vergnügen für Automobilfans.

www.retro-classics.de

16 SUNDAY GAZETTE 511



JAGUAR CLASSIC CHALLENGE 2021

Die Jaguar Classic Challenge 2021 wird von Motor Racing Legends organisiert. Die renommierte Serie steht im nächsten Jahr Pre-'66 E-Types, C- und D-Types, XKs und Mk 1 und Mk 2-Limousinen offen.

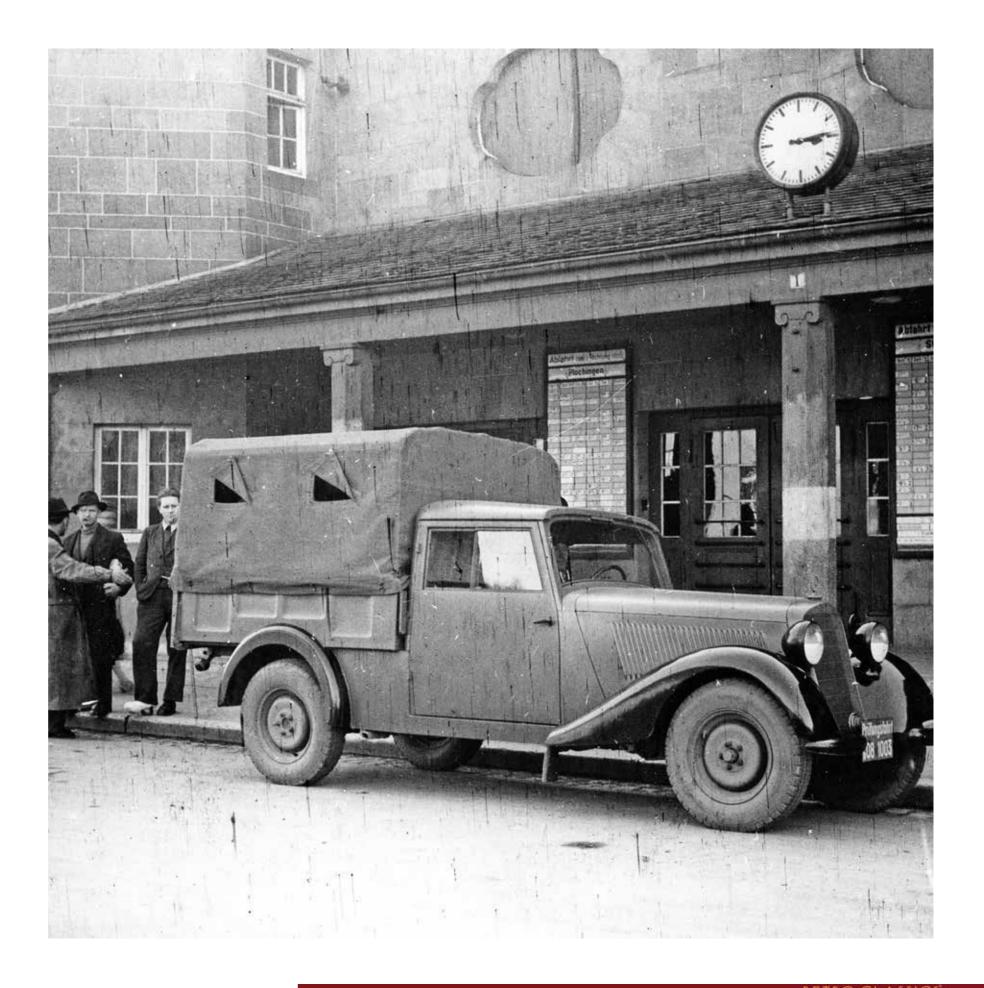
In der Saison 2021 stehen einige Rennen an: In Großbritannien das Donington Historic Festival, Thruxton Historic, die neue Motor Racing Legends-Soirée zum Saisonende auf der Grand-Prix-Strecke von Silverstone und in Europa die 6 Stunden von Spa – ein Must der Herbstsaison. Weitere Einzelheiten und Ergänzungen dieses Terminkalenders werden in den kommenden Wochen bekannt gegeben.

Motor Racing Legends bietet Jaguar ein heimisches Umfeld, da viele ihrer Serien bereits im Zeichen der Marke stehen. Mit der Erweiterung der Jaguar Classic Challenge stehen nun neun historische Rennserien auf dem Programm, nachdem vor kurzem die Ankündigung des Amon Cup exklusiv für Ford GT40-Fahrzeuge sehr gut aufgenommen wurde. Besitzer von teilnahmeberechtigten Jaguar-Rennwagen werden gebeten, sich unter www.motorracinglegends. com für die Jaguar Classic Challenge anzumelden.

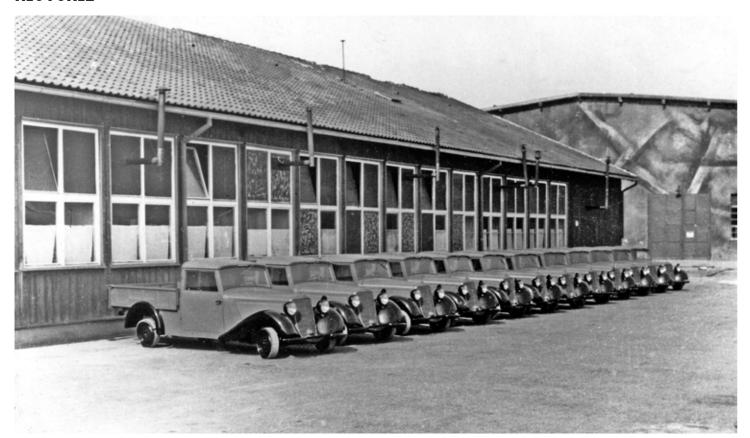
Foto: ©Motor Racing Legends

ALS DAIMLER WIEDER AUTOS BAUEN DURFTE

Es war ein wegweisendes Datum für die damalige Daimler-Benz AG: Im November 1945 erteilte die Wirtschaftsbehörde der US-Besatzungszone dem Stuttgarter Automobilhersteller die Produktionserlaubnis für Pritschenwagen, Kastenwagen und Krankenwagen auf Basis des Personenwagens 170 V (W 136), den das Unternehmen ursprünglich 1936 vorgestellt hatte. Im Frühjahr 1946 wurde die Lizenz auf den Personenwagen erweitert. Im Mai 1946 verließ ein Pritschenwagen als Erstes von 214 in jenem Jahr hergestellten Fahrzeugen die Endmontage im Werk Sindelfingen. Im Juni folgten der erste Kastenlieferwagen, im September ein Krankenwagen und im Oktober ein Polizeistreifenwagen. An den Stückzahlen und Zeitabständen war zu erkennen, dass die Produktionsbedingungen alles andere als normal waren. Erst Mitte 1947 folgte den kleinen Nutzfahrzeugen die viertürige Limousine 170 V. Wie wichtig die erneute Produktionsaufnahme für das Unternehmen wie Öffentlichkeit war, zeigt auch die vorhandene Pressefotodokumentation: Trotz der damals mageren Jahre ist sie umfangreich.



HISTORIE







Der Anlauf: Nach der behördlichen Genehmigung handelte das Unternehmen rasch. Es entschied, die schon vor dem Krieg geplante Verlegung der Pkw-Endmontage von Untertürkheim nach Sindelfingen zu verwirklichen. Denn der Transport von Karosserien aus Sindelfingen ins Neckartal nach Untertürkheim war aufwändiger als die Spedition der Antriebskomponenten von Untertürkheim nach Sindelfingen. Am 22. Februar 1946 war im Werk Untertürkheim ein Vierzylinder M 136 der erste nach dem Zweiten Weltkrieg gebaute Motor. Das 1,7-Liter-Aggregat bot eine Leistung von 28 kW (38 PS).

HISTORIE







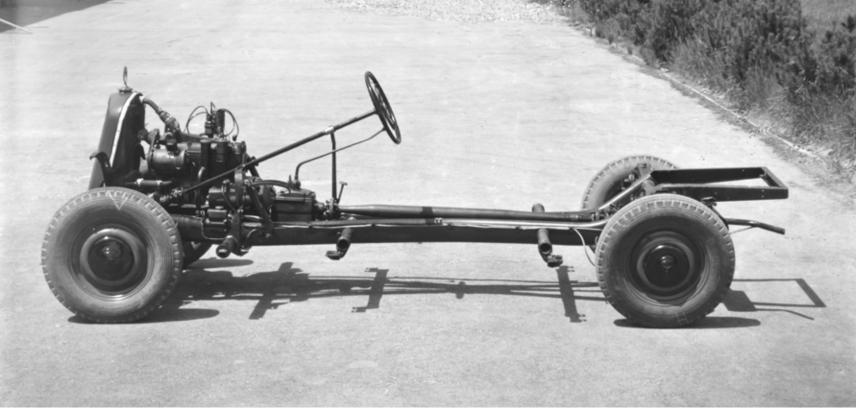
Solide Konstruktion: Die in großen Stückzahlen bewährte Basis der ersten Nachkriegsfahrzeuge lieferte die von 1935 bis 1942 hergestellte Limousine 170 V (W 136). Der Krankenwagen hatte die meisten Parallelen: Die Hinterachsübersetzung blieb unverändert, ebenso die Größe von Felgen und Reifen (3,50 D x 16 und 5,50 x 16). Hier wie dort lag die Höchstgeschwindigkeit bei 108 km/h. Das zulässige Gesamtgewicht betrug rund 1,5 Tonnen. Bei den Pritschen- und Kastenwagen wurde der x-förmige Ovalrohrrahmen für eine erhöhte Stabilität verstärkt und war daher 40 Kilogramm schwerer. Die Nutzlast betrug 750 Kilogramm und das Gesamtgewicht knapp zwei Tonnen. Als Felgendimension hatten die Ingenieure 4,25 E x 16 gewählt und bei den Reifen 6,50 x 16. Die Hinterachsübersetzung wurde mit dem Ziel akzeptabler Fahrleistungen kürzer ausgelegt. Deswegen betrug die Höchstgeschwindigkeit beider Nutzfahrzeuge lediglich 80 km/h.

Nur das Nötigste: Die Fahrzeuge waren äußerst einfach ausgestattet. Beispielsweise war das Interieur sehr funktional gestaltet, und beim Exterieur suchte man verchromte Teile vergebens. Das unterstreicht, wie sehr es bei dieser Produktion um das Erfüllen von Basisbedürfnissen für Transport und Mobilität ging. Der herrschende Materialmangel barg zusätzliche Erschwernisse. So wurden die Fahrzeuge ohne Reifen ausgeliefert – diese musste der Kunde aus anderer Quelle beibringen.

24 SUNDAY GAZETTE 511

HISTORIE





Organisationsgeschick gefragt: Beim Karosserieaufbau der Nutzfahrzeugvarianten des 170 V musste aufgrund Materialmangels improvisiert werden. Bleche gab es kaum. So bestand das spartanische Fahrerhaus als separate Baueinheit aus einer einfachen, jedoch immerhin leichten Holzfaser-Hartplattenkonstruktion, wie schon zu Kriegszeiten bei einigen Lastwagen. Als Seitenscheiben kamen Schiebefenster zum Einsatz, die Türen wurden mit simplen Kastenschlössern arretiert. Nicht zuletzt mangels Isolation war es insbesondere im Winter kalt in diesen Fahrerhäusern – aber wenigstens war man gegen direkten Fahrtwind geschützt. Die Armaturen mit schwarzem Zifferblatt entsprachen zunächst den Instrumenten der früheren Wehrmachtkübelwagen. Ans Fahrerhaus schloss sich je nach Verwendungszweck eine Pritsche, ein Kasten- oder ein Krankenwagenaufbau an. Die Polizeipritschenwagen erhielten Plane, Spriegel und auf der Ladefläche zwei gegenüberliegende Sitzbänke. Nach der Anlaufphase ergaben sich dann doch vorzeigbare Stückzahlen: Bis zum Jahresende 1946 wurden in verschiedenen Varianten 183 der kleinen Nutzfahrzeuge sowie 31 Krankenwagen gebaut.

Personenwagen: Die Produktion der viertürigen Limousine 170 V startete im Juli 1947. Der Preis von 6.200 RM war staatlich festgelegt. Doch die Neuwagen waren nicht auf dem freien Markt zu haben. Ein Fahrzeug - ob Personenwagen, Bus, Transporter oder Lastwagen – erhielt in jenen Jahren nur, wer eine Notwendigkeit nachweisen konnte. Der 170 V war auch deshalb höchst begehrt, und so wurde er auf dem Schwarzmarkt um ein Vielfaches höher gehandelt, er wechselte für 100.000 RM oder gar 120.000 RM den Besitzer. Dies änderte sich erst mit der Währungsreform im Juni 1948. Nun wurde das Fahrzeug für 8.180 DM angeboten. Vom Juli 1948 an wurde das Interieur wieder minimal eleganter, denn es kamen - wie bereits vor dem Krieg - elfenbeinfarbene Armaturen mit schwarzen Zahlen zum Einsatz. Die Gesamtbilanz für das Jahr 1947: Es wurden immerhin 581 Personenwagen und 464 Lieferwagen hergestellt. Im Jahr 1948 stieg diese Zahl deutlich auf 4.500 Personen- und 616 Lieferwagen an. Danach ging es noch steiler bergauf, 1949 stellte Daimler-Benz von diesem damals einzigen Modell außerhalb der Lkw-Sparte 12.719 Personen- sowie 382 Lieferwagen her.

> Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV

RETRO CLASSICS INSIDE





PER STREAMING "LIVE" ZUM TRAUMWAGEN

Die "RETRO CLASSICS® Auktionen powered by Classicbid" versprechen aufregende Bietergefechte

Im Dezember sollte die RETRO CLASSICS BAVARIA® zum fünften Mal ihre Tore in der Erfinderstadt Nürnberg öffnen. Wie viele Messen im Ausnahmejahr 2020 musste die beliebte Szene-Plattform jedoch verschoben werden. Das heißt aber nicht, dass Oldtimerfans ganz auf ihren liebgewonnenen Saisonabschluss verzichten müssen: Der Auktions-Spezialist Classicbid verlegt seine ursprünglich für die Messe geplante Klassiker-Versteigerung als Live-Streaming ins Internet. Bei den "RETRO CLASSICS® Auktionen powered by Classicbid" kommen an allen drei RETRO-Tagen Traumwagen verschiedenster Baujahre und Preisklassen, exklusive Uhren und Automobilia unter den Hammer (4., 5. und 6. Dezember 2020).

"Besondere Umstände erfordern besondere Formate", scherzt Rainer Hahn von der Wiesbadener Auktion & Markt AG, Inhaberin der Marke Classicbid. Man freue sich daher, in Kooperation mit der Stuttgarter RETRO Messen GmbH ein Highlight für alle Oldtimer-Fans bieten zu können – der Pandemie zum Trotz. Hahn sieht darin allerdings weit mehr als nur ein Trostpflaster: "Wir haben in diesem Jahr schon einige Online-Auktionen veranstaltet, die durchaus ihren Zuspruch hatten. Bisher verzeichnen wir sehr gute Quoten."

Ein besonderer Reiz liege darin, dass die Bieter anonym bleiben können, meint Hahn. Zudem bestehe die Möglichkeit, sich "in kleinen Schritten" an das Endgebot heranzutasten. "Teilweise haben wir Bietergefechte, die über zwanzig, dreißig oder sogar vierzig Gebote gehen, was live eher selten vorkommt." Unschlagbarer Pluspunkt einer Streaming-Auktion sei schließlich, dass diese "eine ganz andere Reichweite hat. Auf unserer Plattform haben wir allein etwa 30 000 Händler freigeschaltet." Man darf sich also auf ein spannendes Nikolaus-Wochenende freuen!

Näheres unter: www.classicbid.de



DAS AUS FÜR MERCURY

VOR 10 JAHREN STOPPTE DIE PRODUKTION

Die Historie der Mercury Automobile begann 1939 in Dearborn (Michigan). Der Gründer dieses Ablegers von Ford, war keine anderer als Edsel Ford, der Sohn von Henry Ford. Mächtig prankte der Kopf des griechischen Gottes Hermes auf der Kühlerfront des ersten Modells von Mercury, dem 85 PS starken Mercury Eight V8. Er sollte stärker sein als die Ford Brüder und brachte auch auf Anhieb großen Absatz. Innerhalb kürzester Zeit verkaufte Mercury ca. 65 000 Fahrzeuge der Eight Modelle.







Mercury war für den Luxusmarkt konzipiert und sollte eine neue Käuferschaft an Land ziehen. Die Marke gliederte sich zwischen den preisgünstigen Ford Modellen und der absoluten Luxusmarke Lincoln an. Mercury sollte die Einstiegsmarke in das Luxus-Segment Lincoln erleichtern.

Zwischen den 50er und 70er Jahren erlitt Mercury einen schweren Image Verlust, denn die Fahrzeuge ließen in der Qualität schwer zu wünschen übrig. Viele Modelle basierten nur noch auf adaptierten Ford Fahrwerken und manche Klein- und Kompaktfahrzeuge entstammten der Manufaktur Mazda in Japan.



To be a dozen places in a day . . . as you often are; to keep going with good grace and an eye on the clock . . . you need wings on your ankles or a Mercury 8 at your door!

The Mercury 8 is the fine, new Ford-built motor car priced between the Ford V-8 and the Lincoln-Zephyr.

There's a serene elegance about this car that is thoroughly satisfying. It looks unhurried yet moves forward with fleet V-8 power. It's long and low . . . as streamlined as a ribbon in the wind. And it's a delight to drive!

A Californian writes: "My wife is particularly pleased with the steering ... makes the car so easy to park. On our first trip, we did better than 20 miles to the gallon of gasoline and in traffic have not fallen below 17 miles." The Mercury has moneysense along with style. As a lady of action, you'll see it!

MERCURY FEATURES SUMMED-UP

Streamlined length: more than 16 feet overall on 116-inch wheelbase . . . Very wide, deep scats . . . Scientific soundproofing . . . Balanced weight and center-poise design for smooth riding . . . A 95-hp., V-type 8-cylinder engine . . . Hydraulic brakes . . . Large and accessible luggage locker.

FORD MOTOR COMPANY-FORD, MERCURY, LINCOLN-ZEPHYR AND LINCOLN MOTOR CARS

MERCURY EIGHT



Streaking along over the open road, or sitting in your driveway-so eager for action, the new Mercury Club Convertible gives you deep-down satisfaction. Here's an old-time motoring thrill-finding a new car that definitely has more of everything.



Press a button—top goes up

The automatic top makes it two cars in one-open or closed at a minute's

notice according to your mood or the weather. Your choice of finest leather interiors-in tan, red or gray. All the way through, it's bigger, sleeker, more beautiful than ever!



Smart looking - and snug

Underneath that long tapering hood there's a new, improved engine that's packed with lively power. It's low-cost power, too, for new balanced carbureexceptionally discriminating about the



new car you buy after these years of waiting. In style, comfort, performance, economy, Mercury gives you everything you want-and more of it!

- MERCURY-

LINCOLN DIVISION OF FORD MOTOR COMPANY

TUNE IN ... THE FORD-BOB CROSBY SHOW ... CBS. Wednesdays, 9,30-10 P.M., E.S.T... THE FORD SUNDAY EVENING HOUR . . . ABC, Sundays, 8-9 P.M., E.S.T.

the NEW 1951 Moreury



Mighty Beautiful



The massive new grille and swept-back rear fenders give the new 1951 Mercury an appearance of unmatched strength and beauty. The interior fittings, the luxurious fabrics, the greatly enlarged curved rear window, the new body colours and colour combinations are just *some* of the things you must see for yourself! But it's Mercury's famous 112 Hp. V-type 8-cylinder engine that'll give you the biggest thrill! For it's this mighty power that makes your Mercury so responsive, so easy to handle under all driving conditions. There is no car in its class that will give you such sheer pleasure to own . . . as the mighty, beautiful new 1951 Mercury!

Chrome wheel trim rings, fender skirts and white ridewall fires aprilated at extra cost.

the Mighty, Beautiful 1951 Mercury

A PRODUCT OF FORD OF CANADA

SEE YOUR MERCURY DEALER FOR A DEMONSTRATION DRIVE!



We had an urge to see the country off the main roads, along the rough Indian traders' trails, so we headed the Mercury for the worst the desert had to offer. We drove over crude corduroy, bare rock, and miles of soft sand ruts—but the Mercury's V-8 power and balanced weight always pulled us through. Believe it or not, the car handles easily even in that kind of going!



We were thankful that the Mercury is so sparing of gas, oil and water—out there where the nearest refill may be two or three hours away! No place for a breakdown either! Maybe we weren't glad to have a Ford-built car that can take it. Desert heat, blowing sand, and miles of second gear—that car took punishment—and showed us country that packs a thrill a minute!

It's mighty satisfying to enjoy the Mercury's unusually smooth and silent ride on a highway but the same stabilized-ride construction is a blessing when you're far off the beaten track.

The spacious Mercury's extra elbow room is a luxury in ordinary driving—but it's worth its width in

gold when you're carrying a carfull on an all-day trip! And what a pleasure any time is Mercury economy (up to 20 miles per gallon of gas, say many owners!).

Doesn't this big, fine car sound like your best bet for this year's vacation? Arrange to drive a Mercury 8 with that in mind,



Mercury 8

Built by the Ford Motor Company - distributed by Mercury, Lincoln-Zephyr and Ford dealers

Fairs, New York and San Francisco, 1940







Der Bugatti Baby II von The Little Car Company ist eine moderne Neuauflage des historischen Bugatti Baby – nicht nur bedeutend für die Geschichte der Marke Bugatti, sondern auch inspirierend für eine neue Generation junger Bugatti-Enthusiasten, ein gemeinsames Ziel von The Little Car Company und dem Bugatti Owners' Club.

Gemma Price, Geschäftsführerin des Bugatti Owners' Club, sagte: "Als ältester Bugatti Car Club der Welt freuen wir uns über die neue Partnerschaft mit The Little Car Company, die sich auf den Bugatti Baby II konzentriert. Wir freuen uns auf eine enge Zusammenarbeit!"



TIPPS & TRICKS



SCHWEISSEN

WIG SCHWEISSEN: STUMPFNAHT OHNE FÜLLERDRAHT

Stellen Sie zwei Bleche so auf, dass sie im 45° Winkel aneinander stehen. Die Aufgabe besteht darin, die obere Stoß-Kante durchgehend ohne Füllerdraht zu verschweißen. Setzen Sie auf der einen Seite einen Punkt um die Bleche zu fixieren. Auch die zweite Ecke wird so fixiert, dass die Bleche gerade aneinander und ohne Überstand oder Lücke miteinander verbunden sind.

Nun soll die obere Kante durchgehend geschweißt werden. Der Brenner wird in einem 60° Führungswinkel geführt. Üben Sie die richtige Führungsgeschwindigkeit und das konstante Halten des Abstands der Elektrode zum Werkstück. Die Naht soll am Ende gleichmäßig durchgezogen sein. Beginnen Sie mit einem niedrigen Schweissstrom. Variieren Sie den Schweissstrom und beobachten Sie die Auswirkung auf den Schweissfluss.

UNSER BLACK FRIDAY & WEIHNACHTSANGEBOT



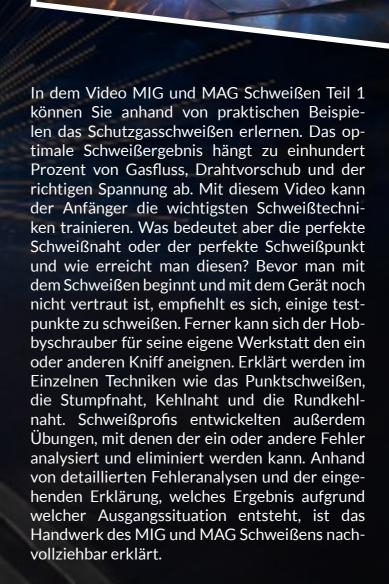




Schritt für Schritt wird Ihnen anhand eindrucksvoller Aufnahmen das WIG Schweissen nähergebracht. Ein praxisorientiertes Video, das die Technik des WIG Schweissens erklärt und über Anwenderbeispiele und Übungen mit Fehleranalysen das WIG Schweissen erlernbar macht.

WIG Schweissen wird bei dem Verbinden von Aluminium, Stahl, Edelstahl und Kupfer zur Anwendung gebracht. Zahlreiche Beispiele, praktische Tipps und Nahaufnahmen der TIG Flamme ermöglichen es dem Anfänger, aber auch den Fortgeschrittenen interessante Einblicke in die Technik zu erhalten.

Jetzt Ihren Video-Online Kurs buchen: www.hangar44.de





SCHUTZGAS SCHWEISSEN

MIG / MAG für Dünnblech



Vier Tage pures Hochschwarzwald-Feeling



















RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021 NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

















OLDTIMER IN LAS VEGAS UNTERM HAMMER

Ganze 431 Fahrzeuge gingen am vergangenen Wochenende In Las Vegas über den Auktionsblock. Dabei konnte Veranstalter Mecum Auctions live vor Ort als auch online 316 Autos mit einem Gesamtverkaufsvolumen von 13 Millionen Dollar an neue Besitzer versteigern.

Die beiden umsatzstärksten Verkäufer der Auktion: Ein 1967er Shelby GT500 Fastback (Los F105) und ein 2006er Ford GT (Los F165). Beide erzielten mit jeweils 253.000 Dollar den Höchstpreis des Verkaufs. Auch der dritte und vierte Spitzenreiter der Auktion, der 1967er Ferrari P4 Replica (Los F162) und der 1968er Ford Mustang GT500CR Fastback (Los S88), brachten jeweils 225.500 Dollar ein. Auf den Plätzen sieben und acht lag ein Shelby GT500 Cabriolet von 1968 (Los S126) und ein Chevrolet Corvette Resto Mod von 1963 (Los S159), die jeweils 165.000 Dollar einbrachten.









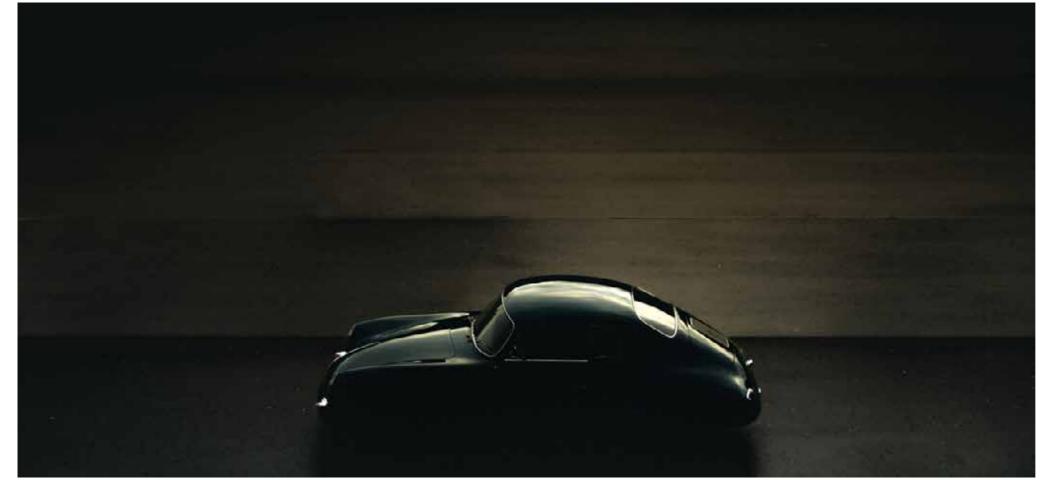
DER PORSCHE 911

Überzeugt er den Oldtimer-Experten?

Tom Gädtke hat sich in der Welt klassischer Porsche-Modelle einen Namen gemacht. Auf Social Media ist er bekannt als @onassisporsches, sich selbst beschreibt der 40-Jährige als Schrauber, privat fährt er einen Porsche 356. Kann der 911 Speedster (991) den Oldtimer-Liebhaber überzeugen? Hier seine ganz persönlichen Eindrücke im Rahmen einer Alpen-Tour:

Da stehe ich also. In den Bergen. Neben einem neuen 911 Speedster der Baureihe 991. Mit Heritage Paket. Aber fangen wir von vorn an. Warum bin ich hier und was mache ich hier überhaupt? In Österreich, am Fuße des Großglocknermassivs. Mit eben jenem genannten Fahrzeug in Mitten von "anderen" Porsche 911, meist aus den luftgekühlten Modelljahren. Menschen, die mich kennen, wissen, dass mein Herz eigentlich für die alten Eisen schlägt.





Mein 356 aus dem Jahr 1961 ist gut in Schuss, aber kompromisslos auf Drehzahl getrimmt und mit knapp 60 Jahre alten Gangpaaren im Getriebe ausgestattet. Das pure Vorhaben der kommenden Tage, 2000 Kilometer auf eigener Achse zu absolvieren und die perspektivisch schnellen Bergetappen schadlos zu überstehen wäre - gelinde gesagt - optimistisch. Kann man machen, muss man aber nicht. Für mich ist es ein Experiment der Futurologie. Ausgang offen.

Porsche 911 Speedster: puristische Fahrmaschine

Also dann eben Speedster 991. Meine vorfreudige Erwartungshaltung an dieses Fahrzeug basiert einzig und allein auf bekannten Eckdaten. Nicht auf Erfahrungen oder einem Vergleich. Denn die habe ich mit solch neuen Fahrzeugen schlichtweg nicht. Das Zündschloss ist links, Porsche steht drauf, klassische H-Schaltung, kenne ich. Im Speedster mit sechs Gängen statt vier, wie in meinem eigenen Porsche. Drei Pedale, das Gas leicht geneigt wie immer. Sonst hat er nicht viel. Ein Lenkrad mit einer Hupentaste und ohne einen einzigen weiteren Knopf. Sehr sympathisch! So kann man sich nicht verheddern, wenn es mal fixer gehen soll. Laut Lehrbuch: Fahrmaschine.

Und so sieht der Plan für die kommenden 48 Stunden aus: etwa 800 Kilometer Pass-Straßen in einer Gruppe bestehend aus mehr als 25 Porsche 911. Modelljahre 1965 bis 2019, zum Teil modifiziert. Keine Ampeln, ein geplanter Stopp pro Tour. Addiert zu hunderten von Höhenmetern, gewunden und gezirkelt. Mal eng, dann wieder weitläufig, viel Bremse und viel Drehzahl. Aber darüber mache ich mir am wenigsten Sorgen, denn wenn der Motor eines kann, dann ist es drehen. Und über allem steht folgende Frage: Ist der Speedster trotz oder gerade vielleicht wegen seines spartanischen Konzepts DAS Auto für solch eine Tour?

Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV



Mit dem neu eröffneten "Studio Odeonsplatz" (Brienner Str. 1) hat Mercedes-Benz ein neuartiges Markenerlebnis geschaffen, das allen Besucher*innen eine lebendige und faszinierende Interaktion von digitalem und physischem Raum bietet und das Angebot der Mercedes-Benz Showrooms im Handel ideal ergänzt. Die Gäste des Studios erleben die Marke Mercedes-Benz und ihre Produkte in einer Umgebung ausgewählter architektonischer Formen und Materialien und können sich über zahlreiche Online-Angebote des Studios zeitgleich mit der digitalen Welt verbinden. Über eine App wird das Studio zum begehbaren Social-Media-Raum, im dem die Besucher*innen auf das, was sie erleben, Feedback geben können und Teil einer Social Community werden.

"Wir möchten mit unserem 'Studio Odeonsplatz' Menschen in ihren Lebenswelten mit unserer Marke in Berührung bringen, einen emotionalen Zugang zu Mercedes-Benz eröffnen sowie inspirieren", so Bettina Fetzer, Marketingchefin der Mercedes-Benz AG. "Wir werden mit Unterstützung diverser Partner, Kreativen und Künstler konstant neue Lebenswelten kreieren, die nicht nur im physischen Raum erlebbar sind, sondern auch digitale Markenerlebnisse bieten. Die integrierte Kreativität schafft eine interaktive Bühne und Nähe zu unserer Marke."

Studio Odeonsplatz: gelebte Partnerschaft zwischen innovativem Raumkonzept und modernen Künstlern und Kreativen

Das Studio schlägt die Brücke zwischen Marken-, Produkt- und medialem Raumerlebnis. Es spricht sowohl Fahrzeugbegeisterte und Fans der Marke Mercedes-Benz als auch Münchener*innen und Tourist*innen an, die dorthin gehen, wo es außergewöhnliche Dinge zu sehen und interessante Menschen zu treffen gibt. Temporäre Partnerschaften mit Künstlern erzählen Geschichten, die den Raum und die Marke Mercedes-Benz emotional erlebbar machen. Eine In-location App verbindet die Fläche mit digitalen Content und macht das Studio so zu einem Social Media Raum, der eine interaktive Bühne für die Besucher*innen bietet, die digital erfahrbar werden.

Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV



MERCEDES S-KLASSE: LUXUS AUS TRADITION

Die Mercedes-Benz S-Klasse steht in einer langen und umfassenden Tradition. Sie reicht zurück bis zu den Anfängen der Marke Mercedes zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Luxus, Komfort und Sicherheit: Fahrzeuge der Ober- und Luxusklasse bilden schon lange vor der 1972 eingeführten offiziellen Bezeichnung S-Klasse den Schwerpunkt des Lieferprogramms der Stuttgarter Marke. Und mit jeder Generation seiner Spitzenautomobile gibt Mercedes-Benz stets überzeugende Antworten auf die Wünsche und Anforderungen der jeweiligen Zeit.

Foto: ©Mercedes-Benz

IMPRESSUM

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

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.