SUNDAY GAZETTE #527

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 527, 06. März 2021









85 Jahre Mercedes Benz 170V | 4

Mercedes-Benz präsentiert am 15. Februar 1936 den 170 V (W 136) auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) in Berlin. Damit beginnt für die Marke eine Erfolgsgeschichte: 50 Jahre nach der Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler wird der technisch fortschrittliche und optisch moderne 170 V zum Verkaufsschlager und sichert Mercedes-Benz einen Spitzenplatz in der automobilen Mittelklasse. Insgesamt entstehen vom 170 V 140.386 Fahrzeuge.



NEWS | 26

Maserati feiert den 70. Geburtstag des A6G 2000.

Der erste A6G 2000, ein Vertreter der A6-Baureihe, die von Maserati von 1947 bis 1956 gebaut wurde und als Hommage an Alfieri Maserati (daher der Buchstabe A) mit einer 6 als Hinweis auf den Motortyp (Reihensechszylinder) benannt wurde, wurde vor genau 70 Jahren, im Februar 1951, ausgeliefert.



NEWS | 14

Zum Gedenken an Bruce Meyers

Als Surfer, Erfinder, Künstler, Kriegsheld und Rennfahrer destillierte Bruce Meyers mit seinem Meyers Manx die Essenz der südkalifornischen Autokultur der 1960er Jahre. Der Buggy auf VW-Käfer-Basis fuhr dort, wo der Bürgersteig endete. Vergangene Woche ist Meyers im Alter von 94 Jahren verstorben. Volkswagen verabschiedet sich von der Auto-Legende.



NEWS | 44

Mercury Cougar – Oldtimer auf neu getunt

Die Custom Car Builder und Teilehersteller von Ringbrothers präsentierten ihre neueste Kreation – einen resto-mod 1968 Mercury Cougar. Der Cougar leistet satte 460 PS aus seinem Ford Coyote 5.0L V8 Motor, der mit einem 10-Gang-Automatikgetriebe mit Schaltwippen verbunden ist, das aus dem Ford F-150 Raptor stammt.

INHALT | AUSGABE 527



NEWS| 46

Gran Premio Nuvolari – Vorschau 2021

Die Gran Premio Nuvolari 2021 steht in den Startlöchern. Zum 31. Mal zollt die Rallye in Italien dem legendären Rennfahrer Tazio Nuvolari Tribut. Wie es die Tradition will, wird es auch in diesem Jahr ein exklusives Event geben, ein "fahrendes Museum" von Oldtimern. Vom 16. bis 19. September 2021 werden die Crews eine Strecke in drei Etappen bewältigen: 1.000 km inmitten der Schönheiten Mittel- und Norditaliens, der Lombardei, Emilia



TIPPS & TRICKS | 40

Technik -Gummimuffe nachfertigen

Das Nachfertigen von Gummiteilen für den Oldtimer kann durch den 3D Druck von Gussformen erheblich erleichtert werden. Diese Gussformen dienen dazu, letztendlich mit einer Urethan Gussmasse mit der entsprechenden Shore-Härte die Gummiteile nachzugießen.



NEWS | 38

Technik Museum Speyer: Viel geboten für Oldtimer-Fans

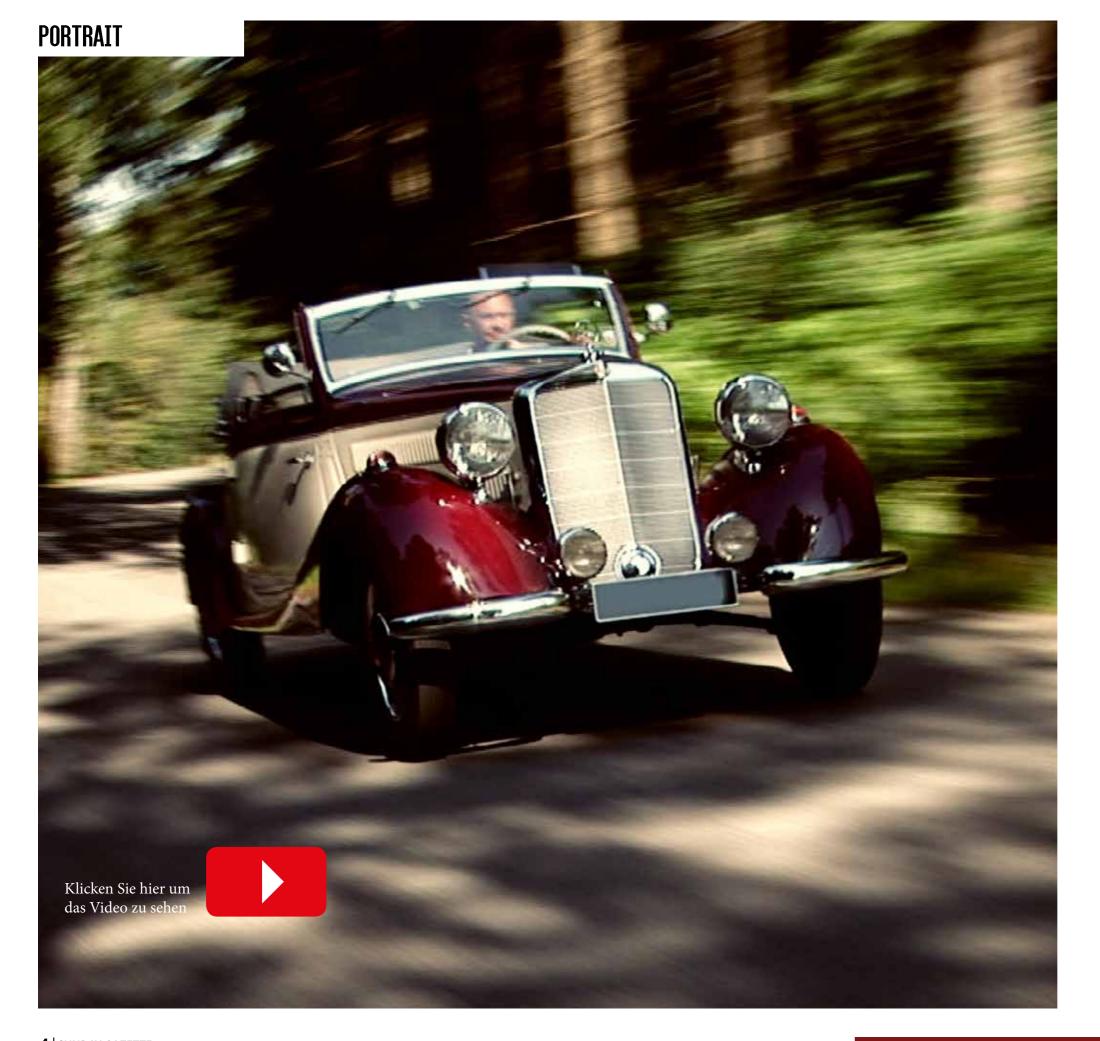
Ob Benzingespräch oder Oldtimer-Sommer. Im Technik Museum Speyer ist in Sachen Young- und Oldtimer immer etwas los. Die Tage werden länger, es wird wärmer und die ersten Blüten sprießen – typisch Frühling eben. Aber für Technikfans gibt es andere Dinge, die den Frühling ausmachen. Endlich ist es wieder Zeit seinen motorisierten Schatz aus der Garage zu holen und ihn auf die kommende Saison vorzubereiten.

RETRO Promotion | 32

Schloss Dennenlohe in Bayern ist schon mehrfach Austragungsort des Festivals of Classic Cars gewesen. 2021 wird das 5. Festival of Classic Cars auf Schloss Dennenlohe am Sonntag, 4. Juli inmitten der schönsten Automobilklassiker umgeben von einem 26 Hektar großen Landschaftsgarten und wildromantischen Rhododendronpark stattfinden. Es ist das Sommerevent der RETRO CLASSICS BAVARIA®, die jedes Jahr in Nürnberg stattfindet. Eingeladen sind Automobilbesitzer mit regionalem Bezug und Freunde der RETRO CLASSICS BAVARIA®. Exklusive automobile Schätze inmitten einer einmaligen Barockkulisse.



2 SUNDAY GAZETTE 527



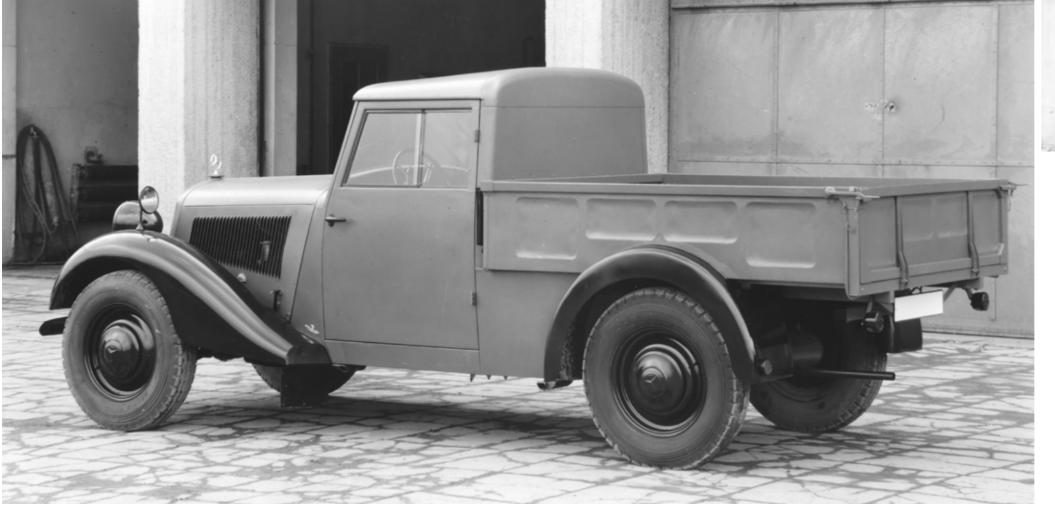
85 JAHRE MERCEDES BENZ 170V

Mercedes-Benz präsentiert am 15. Februar 1936 den 170 V (W 136) auf der Internationalen Automobil und Motorrad-Ausstellung (IAMA) in Berlin. Damit beginnt für die Marke eine Erfolgsgeschichte: 50 Jahre nach der Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler wird der technisch fortschrittliche und optisch moderne 170 V zum Verkaufsschlager und sichert Mercedes-Benz einen Spitzenplatz in der automobilen Mittelklasse. Insgesamt entstehen vom 170 V 140.386 Fahrzeuge.

Modellvielfalt: Bei der Einführung des 170 V im März 1936 sind sechs Pkw-Karosserievarianten bestellbar – Limousine mit zwei und vier Türen, Cabriolet-Limousine, offener Tourenwagen mit zwei Türen (1938 abgelöst von der viertürigen Version), Cabriolet B und zweisitziger Roadster. Im Mai 1936 ergänzt das sportlich-elegante Cabriolet A die üppige Modellauswahl. Die Preise beginnen bei 2.850 RM für das reine Fahrgestell, die viertürige Limousine kostet 3.850 RM, der Roadster mit zwei Notsitzen ist für 5.500 RM zu haben. Damit liegen die Preise um 600 bis 1.000 RM unter jenen des 170.







Detaillierte Zahlen: Bis zur kriegsbedingten Produktionseinstellung im November 1942 werden 91.048 Exemplare vom 170 V hergestellt. Damit ist er der bis dahin erfolgreichste Personenwagen der Marke mit dem Stern. In der unmittelbaren Nachkriegszeit bis 1953 kommen noch einmal 49.367 Fahrzeuge hinzu, einschließlich 170 D und 170 Db sind es 83.190 Exemplare. Die Produktion läuft mit diesem Erfolgsmodell bereits im Mai 1946 wieder an. Zunächst entstehen die dringend für den Wiederaufbau benötigten Kasten-, Liefer- und Krankenwagen.







Glänzende Fahreigenschaften, Vollschwingachsen, ein robuster, fast lautloser 4-Zylinder-Schwebemotor überraschende Bequemlichkeit und Geräumigkeit, vollendet schöne Aufbauten für alle Ansprüche und Zwecke - und seine ganz besondere Preiswürdigkeit!

3750.-









MERCEDES-BENZ

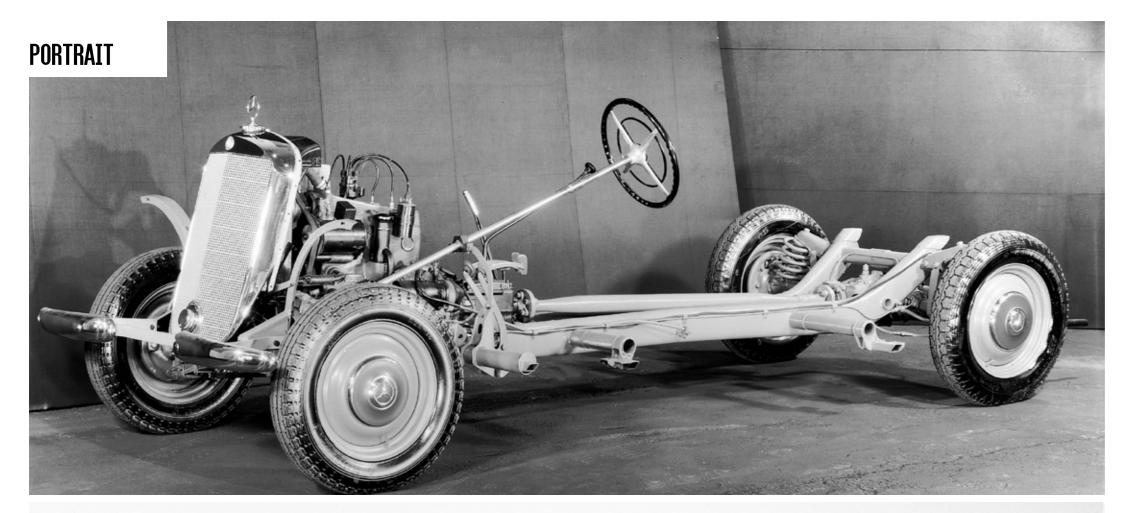
Detaillierte Zahlen: Bis zur kriegsbedingten Produktionseinstellung im November 1942 werden 91.048 Exemplare vom 170 V hergestellt. Damit ist er der bis dahin erfolgreichste Personenwagen der Marke mit dem Stern. In der unmittelbaren Nachkriegszeit bis 1953 kommen noch einmal 49.367 Fahrzeuge hinzu, einschließlich 170 D und 170 Db sind es 83.190 Exemplare. Die Produktion läuft mit diesem Erfolgsmodell bereits im Mai 1946 wieder an. Zunächst entstehen die dringend für den Wiederaufbau benötigten Kasten-, Liefer- und Krankenwagen.







Neues Zeitalter: Die Entwicklungsziele für den 170 V sind klar formuliert. Der Typ mit Vierzylindermotor soll preiswerter und moderner sein als der 170 (W 15, 1931 bis 1936) mit Sechszylindermotor, aber zugleich allen Markenwerten voll gerecht werden. Diese anspruchsvolle Aufgabe erfüllt Mercedes-Benz mit Bravour: Das neue Fahrzeug besticht mit einer modernen, fließenden Linienführung und lässt die Epoche der eher kastenförmigen Fahrzeuge deutlich hinter sich. Neben dem 170 V - das V steht für den vorn angeordneten Motor - entsteht der 170 H (W 28), der ebenfalls auf der IAMA präsentiert wird. Er hat den gleichen Motor M 136, der jedoch im Heck untergebracht ist. Der 170 H ist der direkte Nachfolger des 1934 vorgestellten Mercedes-Benz 130 (W 23), ebenfalls mit Heckmotor. Doch das avantgardistische Automobil kommt beim Publikum weit weniger gut an als sein Verwandter mit Frontmotor: Während der 170 V bis 1942 mehrere Verkaufsrekorde feiert, endet die Produktion des 170 H im Jahr 1939 nach nur 1.507 Einheiten.





Fahrwerk und Karosserie: Das Rückgrat des 170 V bildet ein robuster x-förmiger Ovalrohrrahmen. Gegenüber dem beim Typ 170 verwendeten Kastenrahmen sinkt das Gewicht um 80 Kilogramm, und dies bei erhöhter Steifigkeit. In der vorderen Rahmengabel ist der Motor montiert, in der hinteren das Differenzial. Durch einen längeren Radstand und den recht weit nach vorn gesetzten Motor rücken auch die nun niedriger eingebauten Fondsitze in den gut gefederten Bereich vor der Zweigelenk-Pendelachse. Die Vorderräder sind einzeln aufgehängt und haben jeweils ein quer liegendes Blattfederpaket sowie Hebelstoßdämpfer. Die Bodenfreiheit von 205 Millimetern kommt dem Einsatz auf schlechten Straßen oder Feldwegen zugute. Die Karosserie entsteht in einer Mischbauweise aus Holzgerippe mit Blechbeplankung.

> Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV



ZUM GEDENKEN AN BRUCE MEYERS

Als Surfer, Erfinder, Künstler, Kriegsheld und Rennfahrer destillierte Bruce Meyers mit seinem Meyers Manx die Essenz der südkalifornischen Autokultur der 1960er Jahre. Der Buggy auf VW-Käfer-Basis fuhr dort, wo der Bürgersteig endete. Vergangene Woche ist Meyers im Alter von 94 Jahren verstorben. Volkswagen verabschiedet sich von der Auto-Legende.

Als Schöpfer des Rennens, das als Baja 1000 bekannt werden sollte, war Bruce bis zum Schluss eine treibende Seele der Autokultur und lebte und feierte die Freiheit, die das Off-Roading schafft. Obwohl seine Firma nur etwa 7.000 der originalen Meyers Manx-Fahrzeuge mit Fiberglas-Karosserie baute, wurde das Design zum Synonym für die Idee eines "Dünenbuggys" und das Fahren in der Brandung und im Sand.

"Mein Leben war voller Abenteuer", sagte Meyers 2017. "Ich möchte, dass die Menschen ein Abenteuer im Leben haben."









Geboren in Los Angeles, wuchs Meyers rund um Strände, Surfen und Fahrzeuge auf; sein Vater war ein bekannter Autohändler. Als der Zweite Weltkrieg die Nation zum Dienst rief, meldete sich Meyers zunächst bei den Merchant Marines, dann bei der Navy. Im Jahr 1945 war er an Bord des Flugzeugträgers USS Bunker Hill, als das Schiff von zwei Kamikaze-Bombern getroffen wurde. Fast 400 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben, aber Meyers überlebte und schwamm durch die Wrackteile, um seine Kameraden zu retten.

Nach dem Krieg kehrte Meyers nach Hause zurück und besuchte eine Kunstschule. Er verbrachte viel Zeit auf einem Surfbrett und lernte, wie man Segelboote aus dem damals neuen Material Fiberglas baut. Da er viel Zeit abseits der ausgetretenen Pfade verbrachte, bemerkte Meyers, dass viele seiner kalifornischen Mitbürger Volkswagen Käfer - ohne viele Karosserieteile - benutzten, um die Dünen zu durchqueren, mit denen herkömmliche Fahrzeuge mit Vierradantrieb nur schwer zurechtkamen.

> Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV







Rothaus Schwarzwald Classic 2021

Eine Genuss-Veranstaltung mit sportlichem Charakter

Powered by RETRO CLASSICS®





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



















5. FESTIVAL OF CLASSIC CARS AUF SCHLOSS DENNENLOHE

Schloss Dennenlohe in Bayern ist schon mehrfach Austragungsort des Festivals of Classic Cars gewesen. 2021 wird das 5. Festival of Classic Cars auf Schloss Dennenlohe am Sonntag, 4. Juli inmitten der schönsten Automobilklassiker umgeben von einem 26 Hektar großen Landschaftsgarten und wildromantischen Rhododendronpark stattfinden. Es ist das Sommerevent der RETRO CLASSICS BAVARIA®, die jedes Jahr in Nürnberg stattfindet. Eingeladen sind Automobilbesitzer mit regionalem Bezug und Freunde der RETRO CLASSICS BAVARIA®. Exklusive automobile Schätze inmitten einer einmaligen Barockkulisse. Im Jahr 1734 mit all seinen Nebengebäuden erbaut, gilt das Schloss Dennenlohe als eines der schönsten Barockensembles in Bayern.

RETRO CLASSICS INSIDE



Oldtimer-Session mit Picknick in der wunderschönen Parkanlage. Ob mit oder ohne Oldtimer – mit stilechter Bekleidung sind alle Besucher herzlich zum Picknick mit eigenem "Equipment" willkommen. Hier findet keine Bewertung statt.

Hier geht's zur Anmeldung:

https://www.retropromotion.de/festival-of-classic-cars/?utm_source=CleverReach&utm_medium=email&utm_campaign=26-01-2021+RETRO+CLASSICS+Newsletter+01%2F21+&utm_content=Mailing_12491853



MASERATI FEIERT

A6G 2000 WIRD 70. JAHRE ALT

Der erste A6G 2000, ein Vertreter der A6-Baureihe, die von Maserati von 1947 bis 1956 gebaut wurde und als Hommage an Alfieri Maserati (daher der Buchstabe A) mit einer 6 als Hinweis auf den Motortyp (Reihensechszylinder) benannt wurde, wurde vor genau 70 Jahren, im Februar 1951, ausgeliefert. Das neue Modell war der Nachfolger des Sportwagens A6 der 1500er-Serie, und sein Name bezog sich auf das Gusseisen (oder "ghisa") seines Kurbelgehäuses ("G") und seinen Hubraum von 2.000 cm³.

Die Notwendigkeit, die Leistung zu erhöhen, um dem allgemeinen Trend auf dem italienischen Markt nach leistungsstärkeren Autos zu entsprechen, auch als Folge der sich verbessernden wirtschaftlichen Bedingungen des Landes, veranlasste Maserati, den A6GCS Zweiliter-Motor umzubauen, um das Potenzial des A6-Chassis voll auszuschöpfen.





Die Vergrößerung des Hubraums im Vergleich zum Vorgängermodell A6 wurde durch feinmechanische Arbeiten an Bohrung und Hub des Reihensechszylinders erreicht. Der aufgerüstete Motor mit einem Hubraum von 1.954,3 ccm erreichte je nach endgültiger Abstimmung eine Leistung von 90 bis 100 PS und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h, ein klares Manifest des Sportgeistes der Maserati-Autos.

Der Turiner Automobilsalon 1950 bildete den Rahmen für die eindrucksvolle Vorstellung des A6G 2000, den Maserati in zwei Versionen präsentierte: eine viersitzige, zweitürige Limousine von Pininfarina und ein von Pietro Frua entworfenes Cabriolet.

Sechzehn dieser Autos wurden 1950 und 1951 gebaut: neun mit Karosserie von Pininfarina und fünf Cabriolets und ein Coupé von Pietro Frua. Alfredo Vignale produzierte nur einen einzigen Wagen, ein zweifarbiges A6G 2000 Coupé, mit den für ihn typischen sportlichen Stilmerkmalen.

Fotos: ©Maserati

Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV

TIPPS & TRICKS



TECHNIK

GUMMIMUFFE NACHFERTIGEN

Das Nachfertigen von Gummiteilen für den Oldtimer kann durch den 3D Druck von Gussformen erheblich erleichtert werden. Diese Gussformen dienen dazu, letztendlich mit einer Urethan Gussmasse mit der entsprechenden Shore-Härte die Gummiteile nachzugießen.

Zuerst wird am Computer mit Hilfe eines CAD oder 3D Programms die Form des Gummiteils reproduziert. In unserem Fall formen wir einen Gummibalg und eine Gummimuffe nach. Um die Form des Gummibalgs genau zu replizieren, wird mit einem Spline Tool der Querschnitt des Gummibalgs nachgezeichnet. Danach kann die erhaltene Form durch zusammenfügen mit einem Tool zu einem gleichmäßigen runden Objekt verarbeitet werden. Ähnlich gehen wir auch mit der Gummimuffe vor. Zuerst wird der Querschnitt modelliert und anschließend zur Muffe geformt.

TIPPS & TRICKS

Die fertigen 3D Modelle werden als STL Datei abgespeichert und in das 3D Drucker Programm importiert. In unserem Fall verwenden wir Cura für den Ultimaker Drucker. In dem Steuerprogramm für den Drucker findet man unter den erweiterten Einstellungen eine Funktion, die es ermöglicht, aus dem Modell eine Gußform zu drucken. Sprich, die eigentliche Form des Objektes bleibt hohl und der Drucker baut eine 5mm Wand rund um das Objekt auf. Für den Druck verwenden wir Polycabonat Filament, da dieses Filament entsprechend hart du sehr genau gedruckt wird. Der Ultimaker 3 Extended Drucker hat eine größeren Druckraum und ermöglicht damit auch einmal etwas größere Formen.

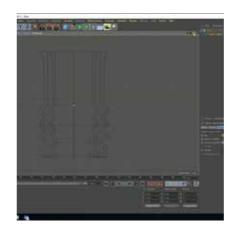
Während des 3D Drucks baut sich die Form in sehr dünnen Schichten auf. Als Einstellung für die einzelnen Schichten wurde in diesem Fall die zweitfeinste Stufe gewählt. Der Druck für den Gummibalg dauert insgesamt ca. 15 Stunden.

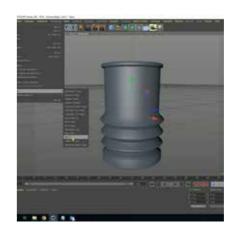
Wir haben in unserem Fall die Gussform noch einmal mehrteilig ausgedruckt, damit die Form immer wieder verwendet werden kann. Die einzelnen Formenteile werden mit dem Formentrennmittel F1000 von Weicon eingestrichen, damit sich später das Urethan Material von der Form wieder lösen lässt. Die Form soll mit Weicon Urethan 60 ausgegossen werden. Die Shorehärte 60 entspricht genau der Härte der ursprünglichen Gummimuffe, die es nicht mehr zu kaufen gibt. Das Set besteht aus einem Harz und einem Härter. Auf einer Waage wird zuerst der Harz genau abgewogen. Da der Harz klar ist, wir noch ca. 1-2% schwarze Farbpaste dazugegeben und eingerührt. Im nächsten Schritt wird der Härter im genauen Mischungsverhältnis dazugegeben. Der harz und Härter wird nun gut verrührt.

Sehen Sie das Video und lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV





























EMMANUEL BACQUET IST KURATOR IM MAC MUSEUM ART & CARS

Vielen Oldtimer Enthusiasten ist Emmanuel Bacquet bekannt – als Experte in Sachen Klassiker. Jetzt hat er im MAC Museum Art und Cars in Singen am Bodensee den Posten des Kurators für Automobile übernommen. Er folgt auf Christoph Karle.

Bacquet bringt Fachwissen aus dem Management von Museen mit, denn er war viele Jahre Leiter der Cité de l'Automobile – Musée National – Collection Schlumpf, eines der größten Automobilmuseen der Welt mit seiner fantastischen Buggati-Sammlung. Unter seiner Leitung wurde das Museum umfassend renoviert.

Den Besucher erwartet nun eine thematische und chronologische Präsentation, die von interaktiven, multimedialen Inhalten begleitet wird. Der französische Verband der Oldtimer ernannte Emmanuel Bacquet 2004 zum Administrator in der Museumskommission. 2005 übernahm er gleichzeitig die Leitung des komplett renovierten französischen Eisenbahnmuseums in Mulhouse. Außerdem leitete der in Belgien das Museum Memorial von Waterloo.

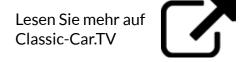
2013 übernahm Emmanuel Bacquet die Leitung einer privaten Autosammlung, der SK Oldtimer Collection in Deutschland. Derzeit sind Teile der Collection des litauischen Sammlers noch in der Ausstellung des MAC Museum zu sehen.





Bei RETRO Classics meets Barock lernten die Organisatoren des "Children Choice Awards von Classics for Charity e.V. Emmanuel Bacquet als Förderer des Oldtimer-Nachwuchses. Mit großer Hingabe erklärte er den Kindern die Besonderheiten der Oldtimer, ließ sie selbst das Gefühl auf dem Sitz eines Klassikers erleben, den Motor starten und hupen.

Im Jahr 2020 wurde Emmanuel als Experte in das Komitee des berühmten Concours d'Elégance der Villa d'Este in Italien aufgenommen.





TECHNIK MUSEUM SPEYER

Viel geboten für Oldtimer-Fans

Ob Benzingespräch oder Oldtimer-Sommer. Im Technik Museum Speyer ist in Sachen Young- und Oldtimer immer etwas los. Die Tage werden länger, es wird wärmer und die ersten Blüten sprießen – typisch Frühling eben. Aber für Technikfans gibt es andere Dinge, die den Frühling ausmachen. Endlich ist es wieder Zeit seinen motorisierten Schatz aus der Garage zu holen und ihn auf die kommende Saison vorzubereiten. Es wird geschraubt, geputzt und poliert. Ausfahrten, Treffen oder Veranstaltungen zum geliebten Thema werden herausgesucht und man freut sich darauf, mit Gleichgesinnten Zeit zu verbringen und das natürlich mit knatternden Motoren und viel Benzinduft.



Im vergangenen Jahr kam bei vielen Fans dieser Spaß deutlich zu kurz. Auch wenn zahlreiche Events abgesagt wurden, fand man ab Sommer die Möglichkeit für kleinere Aktionen. Mit angepassten Konzepten ging das Technik Museum neue Wege und es wurde der Oldtimer-Sommer geboren. Durch das positive Feedback der Fahrzeugbesitzer plante man schon im Herbst 2020, passend zum bevorstehenden Jubiläumsjahr der Technik Museen Sinsheim Speyer, die nächsten Termine. Nach dem Motto "von Fans für Fans" sollen die treuen Anhänger der Freizeiteinrichtungen die Geburtstage "40 Jahre Technik Museum Sinsheim" und "30 Jahre Technik Museum Speyer" mitfeiern. Daher gibt es nun, zusätzlich zum großen Benzingespräch beim Frühschoppen, die kleinere Benzin-Stammtisch Reihe. "Die Nachfrage nach Treffen für US Cars, Old- oder Youngtimer aber auch für Zweiräder ist groß. Da wir in diesem Jahr noch nicht wieder mit allem hochfahren können, uns unsere Fans aber sehr wichtig sind, bieten wir einfach mehrere kleine Stammtische an" berichtet Projektleiterin Carmen Werre. Von April bis Oktober gibt es im Innengelände, direkt neben dem gigantischen Jumbojet oder dem imposanten Transportflugzeug Antonov An22, besondere "Parkplätze". Je Stammtisch können von 10 bis 15 Uhr 20 Fahrzeuge teilnehmen und sich im Schatten der riesigen Flugzeuge präsentieren. Im nahe gelegenen Museumsrestaurant gibt es frischen Kaffee, abwechslungsreiche Frühstücks- und Mittagsangebote sowie gemütliche Sitzgelegenheiten im Freien, mit direktem Blick zu den Fahrzeugen und den Highlight-Ausstellungsstücken.

> Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV



MERCURY COUGAR

Oldtimer auf neu getunt

Die Custom Car Builder und Teilehersteller von Ringbrothers präsentierten ihre neueste Kreation – einen resto-mod 1968 Mercury Cougar. Der Cougar leistet satte 460 PS aus seinem Ford Coyote 5.0L V8 Motor, der mit einem 10-Gang-Automatikgetriebe mit Schaltwippen verbunden ist, das aus dem Ford F-150 Raptor stammt.

Ringbrothers verpassten dem Cougar eine Frame-Off-Restauration, inklusive neuer Bodenwannen und Getriebetunnel, ein neues Performance-Fahrwerk von DSE, Bremsen und dreiteilige HRE-Schmiederäder der Serie C1 C103 mit Michelin-Reifen. Das Team vervollständigte die Karosserie in Show-Qualität dank 3M-Karosserieprodukten und frischem BASF-Lack, und eine neue Stoßstange, ein neuer Kühlergrill, Hardware und Plaketten runden das Erscheinungsbild ab. Unter der Motorhaube sorgt Motul-Synthetiköl dafür, dass der Motor rund läuft, während ein maßgeschneiderter Flowmaster-Auspuff für ein aggressives Knurren sorgt.



RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021 NürnbergMesse





















"Wir stecken unser Herz in jedes Auto, das wir bauen, und dieser Cougar ist da keine Ausnahme", sagt Jim Ring, Chef von Ringbrothers. "Jeder Fan weiß sofort, dass es nicht serienmäßig ist. Ich kann mir vorstellen, dass die Mercury-Designer so etwas erdacht hätten, wenn sie den Cougar heute bauen würden."

"Wir konnten das Auto zwar nicht zur SEMA Show bringen, aber wir hoffen, dass es bald der Öffentlichkeit gezeigt werden kann", ergänzt Co-Chef Mike Ring.

Fotos: ©Ringbrothers

GRAN PREMIO NUVOLARI

VORSCHAU 2021

Die Gran Premio Nuvolari 2021 steht in den Startlöchern. Zum 31. Mal zollt die Rallye in Italien dem legendären Rennfahrer Tazio Nuvolari Tribut. Wie es die Tradition will, wird es auch in diesem Jahr ein exklusives Event geben, ein "fahrendes Museum" von Oldtimern.

Vom 16. bis 19. September 2021 werden die Crews eine Strecke in drei Etappen bewältigen: 1.000 km inmitten der Schönheiten Mittel- und Norditaliens, der Lombardei, Emilia Romagna, Marken, Umbrien und Toskana.

Die Veranstaltung, die seit 1991 von Mantova Corse konzipiert und organisiert wird, findet unter Einhaltung der Vorschriften der F.I.A, der F.I.V.A. und der A.C.I. Sport statt, mit besonderem Augenmerk auf Covid-19-Hygienevorschriften und des nationalen Sportverbands.

Die Sponsoren in diesem Jahr sind Red Bull, Tag Heuer und Finservice.





Die Route 2021

Am Freitag, den 17. September, werden die historischen Fahrzeuge an der Piazza Sordello in Mantua starten. Die Strecke führt durch die malerischen Straßen der Emilia, bis zur Rennstrecke von Modena: Pause für Mittagessen und Zeitfahren. Dann geht es weiter über den Apennin zur Rennstrecke von Mugello, der berühmten toskanischen Formel-1-Rennstrecke, dann über die Hügel der Romagna in Richtung Adria, um in Cesenatico anzukommen: Das Grand Hotel Leonardo da Vinci wird die Kulisse für die Abendveranstaltung bieten, übernachtet wird in Rimini.

Die zweite Etappe am Samstag, 18. September, wird zum intensivsten Tag der Gran Premio Nuvolari - denn es wird eine weitgehend neue Strecke gefahren: von Rimini nach Urbino, dann der Bocca Serriola-Pass, Città di Castello, hinauf nach Magione zum Autodromo dell'Umbria, zum Trasimeno-See und zur Pause im Golf Club Lamborghini di Panicale. Stempelkontrollen in Castiglione del Lago, Cortona und Piazza Grande in Arezzo. Am Nachmittag fahren die Crews auf den Straßen des Viamaggio in Richtung Adria, mit Kontrollen in Sant'Agata Feltria. Die Republik San Marino empfängt die Veranstaltung mit der letzten Zeitfahrgruppe des Tages und der Stempelkontrolle auf der Piazza della Libertà, am Scheitelpunkt des Monte Titano.

Die Ankunft der zweiten Etappe erfolgt in Rimini, auf dem Laufsteg der Piazza Tre Martiri. Am Abend findet das traditionelle Gala-Dinner zu Ehren von Tazio Nuvolari statt, das im wunderschönen Ambiente des Grand Hotel di Rimini im Fellini-Stil stattfindet.

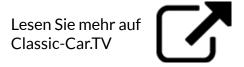




BUCHTIPP

Lancia Delta HF 4WD & Integrale - 1986 to 1994 Essential Buyer's Guide

In diesem Leitfaden erfahren Sie alles, was Sie wissen müssen, wenn Sie den Kauf dieses Autos in Betracht ziehen, das sich zum leistungsstarken, technisch komplexen und aggressiven Lancia Delta Integrale Evo entwickelt hat, einem Auto, das von 1987 bis 1992 durchgehend die Rallye-Weltmeisterschaft gewann und heute Kultstatus erreicht hat.



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.