

SUNDAY GAZETTE #532

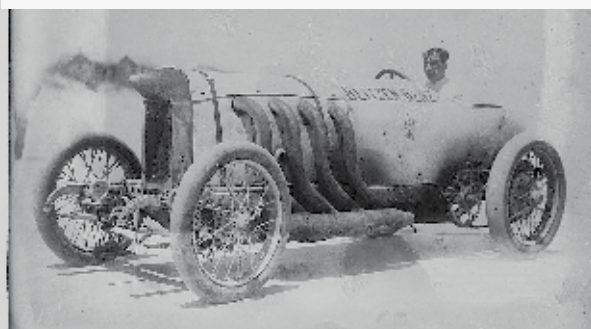
RETRO CLASSICS®

Ausgabe 532, 11. April 2021



**90 JAHRE
MAIKÄFER**
URVATER DES VW-KÄFERS

NEWS



AFM Typ 49 & 50





Josef Ganz's Maikäfer | 4

In der ersten Blütezeit des Automobils zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts war Josef Ganz Chefredakteur des Fachmagazins "Auto-Kritik". Der überaus findige Journalist hatte nur ein Ziel - er wollte das perfekte Automobil konstruieren. Es sollte klein, leicht, kostengünstig, komfortabel und effizient sein. 1931 präsentierte Josef Ganz schließlich den Prototypen des "Maikäfer".



NEWS | 52

Robert Burman

In einem Bilder Archiv in den USA haben wir diese Bilderserie von 1911 gefunden. Abgebildet ist der US-Amerikanische Rennfahrer Robert R. Burman mit seinem Mercedes-Benz „Blitzen-Benz“, mit dem er 1911 beim allerersten Rennen auf der heute legendären Rennstrecke Indianapolis fuhr.



NEWS | 44

Romano Artioli – Leidenschaft für Bugatti

Hartnäckigkeit kombiniert mit Träumen und grenzenloser Passion setzt sich durch. Das weiß keiner besser als Romano Artioli. Der gebürtige Italiener träumte jahrzehntelang von einem modernen Supersportwagen – und belebt dafür die damals ruhende Marke Bugatti.



NEWS | 24

Mercedes mit Heckantrieb

Ein nahezu unbekanntes Kapitel der Mercedes Benz Geschichte waren der Mercedes-Benz Type 130 W 23, 1934), Type 150 (W 30, 1935), Type 170H (W 28, 1936).

Zwar ist Mercedes Benz weltweit für den Frontantrieb bekannt – aber in den frühen Jahren des Unternehmens gab es auch einmal einen Ausflug als Pionier in Sachen Heckantrieb. Jahre vor dem ersten Volkswagen brachte Mercedes 1934 den ersten heckgetriebenen Wagen auf die Straße.

INHALT | AUSGABE 532



NEWS | 34

Oldtimer-Rennsportlegenden AFM Monoposti Typ 49 & 50

Zu seiner Zeit dominierte der BMW 328 den Rennsport. Als er Mitte der 1930er als Sportwagen entwickelt wurde hatte man gleich zwei Ziele im Visier: für die begüterte Kundschaft einen leistungsstarken Alltagswagen zu schaffen und internationale Anerkennung im Rennsport zu erreichen. AFM Typ 49.



TIPPS & TRICKS | 40

Wartung- Tank Versiegeln

Nach langer Standzeit sieht der Tank eines Oldtimers äußerlich unter Umständen noch perfekt aus und man mag glauben, dass das Wichtigste ist, dass er dicht ist. Was innerlich, z.B. während einer Ruhezeit vor sich gegangen ist, mag man sich kaum vorstellen. Wer einmal einen Tank inspiziert, der über Jahre gestanden hat, wird erstaunt sein, was er neben altem Benzin vorfindet



NEWS | 14

Pininfarina im Petersen Museum

Als Steve Smith im England der 1980er Jahre aufwuchs, war der Mk1 Golf GTI auf dem Höhepunkt seiner Popularität. Als er 17 Jahre alt war, kaufte sein älterer Bruder den ersten Volkswagen der Familie – einen MK1 Golf aus dem Jahr 1983 – und entfachte damit Smiths lebenslange Liebe für den Kleinwagen.

RETRO Promotion | 32

Die achte Ausgabe der Rothaus Schwarzwald Classic präsentiert ihren Teilnehmern regionale Kulinarik, herrliche Landschaften des Südschwarzwaldes, romantische und reizvolle Strecken im Hochschwarzwald. Erleben Sie eine Genuss-Veranstaltung mit familiärem, leicht sportlichem Charakter und spannend durch zahlreiche kreative Prüfungen.





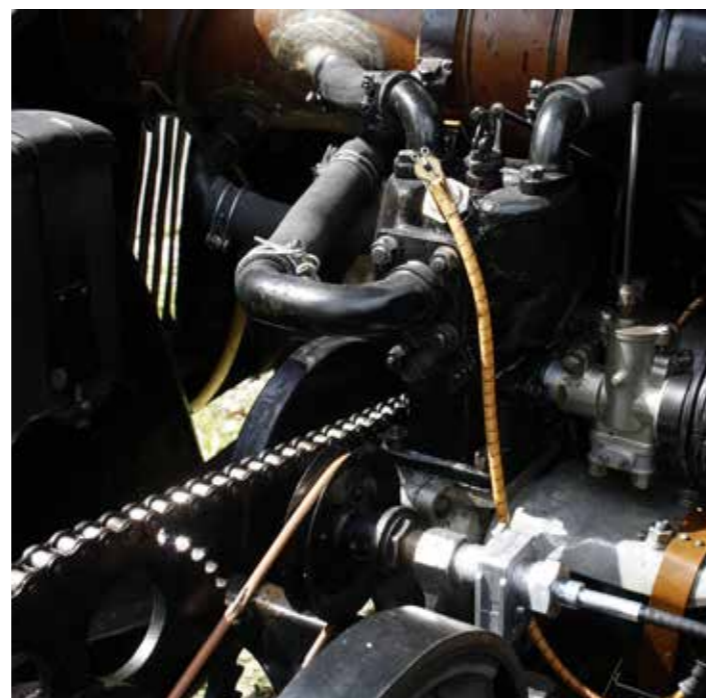
90 JAHRE JOSEF GANZ'S MAIKÄFER

FOTOS: Kay MacKenneth / Wikipedia

DER URVATER DES VW-KÄFERS

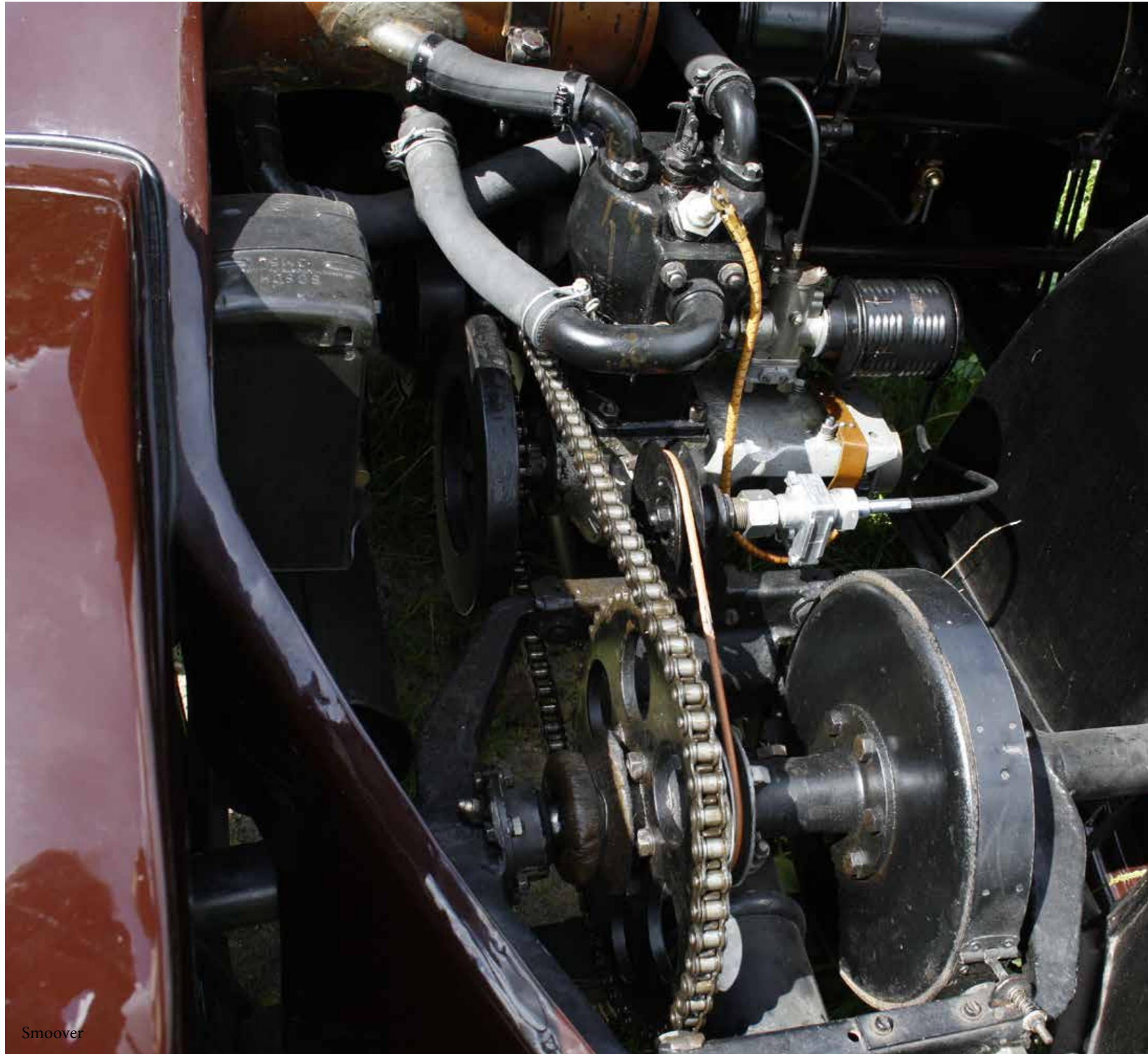
In der ersten Blütezeit des Automobils zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts war Josef Ganz Chefredakteur des Fachmagazins „Auto-Kritik“. Der überaus findige Journalist hatte nur ein Ziel - er wollte das perfekte Automobil konstruieren. Es sollte klein, leicht, kostengünstig, komfortabel und effizient sein. 1931 präsentierte Josef Ganz schließlich den Prototypen des „Maikäfer“. Für viele Kenner gilt der Grundgedanke des Maikäfer bis heute als Ursprung des Volks-Käfers.

Geboren wurde Josef Ganz in Budapest und bereits als 12-jähriger ließ sich das Technik-Genie eine elektrische Schutzvorrichtung für Straßenbahnen patentieren. 1929 wurde Ganz von der deutschen Motorradfabrik Ardie unter Vertrag genommen. Ziel war die Herstellung eines Volksautos



Mit seinen umfassenden Kenntnissen über die Automobiltechnik seiner Zeit und als Ingenieur hatte Josef Ganz bereits konkrete Ansätze. Ubedingt sollte das Prinzip der doppelten Pendelachse in das neue Fahrzeug integriert werden. Gesehen hatte er dieses beim Tratra 11, mit dem er sogar Treppen-Testfahrten gemacht hatte, um die Funktionalität der Pendelachse zu testen.

So entstand 1930 sein erstes Kleinwagen Projekt und 1931, der bei den Adler Werken gebaute Prototyp mit dem Spitznamen „Maikäfer“. Es war das erste Fahrzeug mit einer unabhängigen Vorderradaufhängung und doppelter Pendelachse an der Hinterachse. Einige technische Innovationen prägten dieses kleine Gefährt. Die Lenkung ist über eine Zahnkranz-Steuerung angelenkt, die Pedalerie nennt sich Querschwing-Pedalerie und schwenkt beim Betätigen seitlich. Diese Technik ist begründet durch den einfachen Zentralrohrrahmen.



Smoover



Der kleine Einzylinder Zweitakt Motor liegt mittig im Heck auf der Hinterachse. Die Kühlung funktioniert über eine Wasserkühlung. Der 200 ccm Motor wird über einen Anlasser-Hebel auf der Fahrerseite gestartet. Der kleine offene Wagen erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 45 km/h, ist sehr wendig und hat dabei eine ganz herausragende Straßenlage.

Die Karosserie ist sehr einfach und auf dem Zentralrohr-Rahmen aufgesetzt. Durch die niedrige Bauhöhe benötigt der Maikäfer keine Türen. An der stilisierten Kühlerfront erkennt man den abstrahierten Maikäfer als Logo.

Der kleine „Maikäfer“ zeigte ein großes Potential, um ein Volkswagen zu werden. Josef Ganz hatte noch viele Pläne mit dieser Technik. Es lagen bereits Entwürfe zu weiteren Karosserieförmern und Fahrzeugtypen in der Schublade. Seine Genialität war der Ursprung einiger Fahrzeugmodelle, wie z.B. auch für den Mercedes 170H.



RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

8. – 11. Juli 2021
Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Automobilclub
von Deutschland



KAISERLICHER
AUTOMOBIL-CLUB
TRADITIONSClub DES AVD



1000
MIGLIA



Das Festival ist berühmt für seine kühnen Kunstwerke, seine partizipativen Performances und die Radikalität der Ausdrucksformen. Die Kunstwerke stehen inmitten der Wüste. Um sie sich anzusehen Doch der 2. Weltkrieg und das Nazi-Regime wurden ihm zum Verhängnis. Er musste aus Deutschland fliehen und setzte sich in der Schweiz ab. Nach dem Krieg versuchte Josef Ganz seine Rechte auf die Patente, die ihm während des 2. Weltkrieges abgenommen wurden, auf dem Klageweg zurück zu bekommen. Trotz großer Hartnäckigkeit blieb Ganz erfolglos und erhielt nie das Recht, sich als der Erfinder des VW Volkswagens zu nennen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





NEUE KLASSIKER IM PETERSEN MUSEUM

Das Petersen Automotive Museum in Los Angeles hat mehr als acht neue Fahrzeuge in seine Ausstellung „The Vault presented by Hagerty“ aufgenommen. Zu den neuen Vault-Fahrzeugen gehören ein 1959 Deutsch-Bonnet HBR5 Coupé, ein 2015 Chevrolet Camaro Art Car, ein 1964 Chevrolet Impala „Gypsy Rose“, ein 1960 Plymouth XNR Replica, ein 1982 Knight Industries Two Thousand „K.I.T.T.“ Auto, ein 1948 Bentley Mk VI „New Look“ Saloon, ein 1939 Packard Twelve Landaulet und ein 1974 Dale Mock-Up.

„Während des Lockdowns hat unser Team unsere Sammlung weiter kuratiert und Exponate aufgebaut, um neue Geschichten über das Automobil zu erzählen und ein breites Spektrum von Fans anzusprechen“, sagte Terry L. Karges, Executive Director des Petersen Automotive Museum.

Fotos: ©Petersen Museum

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





EIN VOLKSWAGEN-LIEBHABER ZEIGT SEINEN SELTENEN GOLF RALLYE

Als Steve Smith im England der 1980er Jahre aufwuchs, war der Mk1 Golf GTI auf dem Höhepunkt seiner Popularität. Als er 17 Jahre alt war, kaufte sein älterer Bruder den ersten Volkswagen der Familie – einen MK1 Golf aus dem Jahr 1983 – und entfachte damit Smiths lebenslange Liebe für den Kleinwagen.

“Es wurde zu einer Art Besessenheit”, sagt er. “Mein Bruder und ich sparten, um einen GTI zu kaufen, fuhren damit herum, lernten etwas über die Mechanik und besuchten Autoshow.” Ihre Sammlung wuchs langsam. Smith beendete das College mit einem Abschluss in Elektrotechnik und Maschinenbau, und als seine Karriere ihn 1999 in die USA führte, besaßen er und sein Bruder zusammen fünf GTI-Modelle.

“Ich hatte nicht viel dabei, als ich umzog, aber ich wusste, dass ich einen GTI wollte”, sagt Smith. Bald kaufte er einen 1989er MK2 GTI mit 16 Ventilen – der erste Volkswagen seiner Sammlung in den Staaten. Die Gelegenheit, weitere Golfs zu kaufen, ergab sich nach seinen Angaben “wie von selbst”, als er in eine Gemeinschaft von Autoliebhabern und Mechanikern eintrat.



Heute umfasst seine Sammlung 17 Volkswagen, viele davon sind Golfs. Die wertvollsten Modelle lagert er in seiner Garage und der heimischen Werkstatt, die anderen stehen in seiner Auffahrt in North Carolina. Sein Lieblingsmodell? Ein dunkelblauer Volkswagen Golf Rallye von 1989.

In den späten 1980er-Jahren schuf Volkswagen den Golf Rallye, um 1990 bei einem Motorsport-Wettbewerb in Brüssel, Belgien, anzutreten. Das Modell unterschied sich von den anderen Golf-Modellen durch seine kastenförmig ausgestellten Radkästen und die rechteckigen Scheinwerfer. Sein Allradantrieb, das Seilzuggetriebe und der G60-Kompressormotor mit rund 160 PS machen ihn zum idealen Fahrzeug für den Rallyesport.



Der Rallyesport der Weltklasse besteht aus dreitägigen Veranstaltungen, bei denen die Fahrzeuge auf Schotter, Erde und Asphalt unter den unterschiedlichsten Witterungsbedingungen fahren. Nach dem damaligen Gruppe-A-Reglement mussten die Hersteller mit „Serienfahrzeugen“ antreten – also mit Fahrzeugen, die mindestens 5000 Mal verkauft wurden. „Volkswagen hat gerade genug hergestellt, um den Schnitt zu machen“, sagt Smith. „Ich glaube, sie haben insgesamt 5071 Modelle hergestellt, um die Anforderungen des Wettbewerbs zu erfüllen.“

Mit einem Preis, der doppelt so hoch ist wie der eines GTI, wurde das Modell nur in Europa verkauft, wobei nur zwei offiziell in die Vereinigten Staaten zum Testen und fünf zur Bewertung geschickt wurden. Außerhalb dieser sieben Modelle hätte jeder Golf Rallye in Amerika als Antiquität importiert werden müssen, Jahrzehnte nachdem er hergestellt wurde.

„Sie sind in den USA extrem schwer zu finden“, sagt Smith, der jahrelang nach einem Golf Rallye gesucht hatte, bevor er ihn in Florida kaufte. Smiths Modell ist eines von nur etwa 15 Modellen, die außerhalb von Europa bekannt sind. „Ich musste ihn unbedingt in meine Sammlung aufnehmen. Es ist der mit Abstand seltenste Volkswagen, den ich besitze.“

Während Smith es genießt, eines der seltensten Volkswagen Golf Modelle in den USA zu besitzen, sagt er, dass es beim Besitz des Golf Rallye um mehr als nur Exklusivität geht. „Ich liebe es, ihn Leuten zu zeigen, die vielleicht noch nie vom Rallye gehört haben, aber sofort erkennen, dass es ein Golf ist und neugierig sind“, sagt er. „Und die Leute, die erkennen, wie selten er ist, kommen immer auf mich zu, um mit mir darüber zu sprechen. Das schafft eine tolle Verbindung zwischen uns Volkswagen-Fans.“

Fotos: © Volkswagen Museum

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





VAUXHALL OLDTIMER ZUR AUKTION

Neun Fahrzeuge der Vauxhall Heritage Collection stehen am 27. April bei der Manor Park Classics Auktion zum Verkauf. Die Fahrzeuge wurden zum Verkauf freigegeben, um die Sammlung für den Umzug an einen neuen Standort zu verkleinern.

Roger Nowell, Manor Park's Managing Director, betonte die Bedeutung der Fahrzeuge, die Vauxhall verkauft: "Dies wird wahrscheinlich die letzte Gelegenheit sein, Fahrzeuge aus einer der bekanntesten Herstellersammlungen Großbritanniens zu erwerben. Die Vauxhalls werden aufgrund ihrer Herkunft, ihres Zustands und ihrer Originalität mit Sicherheit auf großes Interesse stoßen."

Das älteste Fahrzeug der Auktion ist ein R-Type 20/60 aus dem Jahr 1929, das erste Auto, das nach dem Kauf von Vauxhall durch General Motors hergestellt wurde. Der R-Type wurde zum Grundstock der Vauxhall-Produktpalette bis 1930 und markierte eine Abkehr von vielen der technischen Normen in Luton, z.B., die Einführung einer zentralen Schaltung, einer Einscheibenkupplung und einer 12-Volt-Elektrik. KSK 247 ist seit vielen Jahren im Besitz von Vauxhall, und obwohl er komplett und in gutem Zustand ist, muss er leicht überholt werden.

AUKTION



Zu den R-Types aus den Vorkriegsjahren gesellt sich Vauxhalls imposante Big Six BXL-Limousine von 1937, die sich in einem ausgezeichneten Zustand befindet und ein gut genutztes Sammlerfahrzeug ist. Mit Platz für sieben Personen und einer Karosserie von Grosvenor war dieses Modell ein wichtiger VIP-Transporter für Gemeinden und Firmen in ganz Großbritannien. Sein Reihensechszylinder-Motor bot ein Niveau an Raffinesse, das teureren Modellen von Rolls-Royce oder Daimler entsprach, aber für einen Bruchteil ihrer Preise.

Zwei Juwelen aus den 50er und 60er Jahren werden ebenfalls angeboten: Ein seltener E-Type Wyvern aus dem Jahr 1953 – das erste komplett neue Nachkriegsdesign von Vauxhall – mit glänzend schwarzer Karosserie und Chromverzierungen, die den Chevrolet-Einfluss verraten. Und ein makelloser Viva HB Deluxe aus dem Jahr 1966, dem ersten Jahr seiner Produktion. Ein unterschätztes Modell für viele Jahre – und jetzt ziemlich selten, besonders in diesem Zustand.

Den Abschluss der Angebote aus dem zwanzigsten Jahrhundert bilden zwei Autos von den entgegengesetzten Enden der Vauxhall-Palette. Ein makelloser und originaler Nova 1.2 von 1990, der von Anfang an mit Vauxhall Motors verbunden war und in der Merit-Spezifikation präsentiert wird, komplett mit Fünf-Gang-Getriebe und einer echten Laufleistung von unter 10.000 Kilometern. Ein perfekter Kontrapunkt zum Nova ist ein Omega V6 aus der späten ersten Serie in der Top-Ausstattung Elite, ebenfalls in hervorragendem Originalzustand.

Ein weiterer, immer seltener werdender Anblick auf britischen Straßen ist der Tigra der ersten Generation, und der 2000er von Vauxhall ist ein wunderschönes Exemplar mit nur knapp über 20.000 Meilen und einem einzigen Besitzer (einem pensionierten Vauxhall-Mitarbeiter), bevor er in der Sammlung ausgestellt wurde.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





10 JAHRE MONTE CARLO MODELLE

Jubiläum für die Monte Carlo-Modelle von Škoda: Vor zehn Jahren führte der tschechische Automobilhersteller, zunächst exklusiv für den Fabia, eine nach dem Stadtbezirk im Fürstentum Monaco benannte Designvariante ein. Den sportlichen Look mit schwarzen Applikationen erhielten anschließend auch andere Modelle wie Citigo, Yeti und Rapid Spaceback sowie aktuell Scala und Kamiq. Er erinnert an die Erfolge der Marke bei der Rallye Monte Carlo und den Škoda Popular Monte Carlo aus dem Jahr 1936: Nach einem zweiten Platz bei der ‚Monte‘ hatte Škoda vor 85 Jahren insgesamt 70 Fahrzeuge als Roadster oder Stromlinien-Coupé produziert und erstmals den Beinamen Monte Carlo verwendet. Auch die in diesem Jahr erscheinende vierte Generation des Fabia wird in einer Monte Carlo-Version erhältlich sein.

Monte Carlo – der Stadtbezirk des Fürstentums Monaco – steht neben Lifestyle und Eleganz auch für Motorsport der Extraklasse bei der berühmten gleichnamigen Rallye. Bei Škoda erinnern die Monte Carlo-Modelle verschiedener Kompaktbaureihen seit 2011 an die großen Erfolge bei der ‚Monte‘ im Laufe der inzwischen 120-jährigen Motorsporthistorie der Marke. Dazu zählen der zweite Platz des Škoda Popular vor 85 Jahren sowie die Klassen-Doppelsiege des Škoda 130 RS 1977 und des Škoda Fabia R5 2017.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





Rothaus

Schwarzwald Classic 2021

Eine Genuss-Veranstaltung mit sportlichem Charakter

Powered by RETRO CLASSICS®

RETRO
PROMOTION



Vier Tage pures Hochschwarzwald-Feeling

12.-15. August 2021

**VERSCHOBEN
NEUES DATUM FOLGT**



2021 RETRO SAISONAUFTAKT VERSCHOBEN!

Liebe Oldtimerfreunde,

aufgrund der aktuellen Entwicklung sind wir schweren Herzens gezwungen, den Saisonauftakt 2021, welcher am 11. April mit einem Schausonntag bei Hofmeister in Bietigheim-Bissingen stattfinden sollte, zu verschieben. Für die Durchführung des Saisonauftaktes benötigen wir die Infrastruktur der Firma Hofmeister und die damit verbundene notwendige Öffnung zum Schausonntag am 11.04.2021, welche nicht genehmigt wurde. Kurzfristiges handeln war gefordert. Leider können wir Ihnen aktuell noch keinen Ausweichtermin nennen.

Wir planen den Saisonauftakt mit der Firma Hofmeister aber zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen und werden Sie darüber informiert halten. Alle Anmeldungen behalten bis dahin Ihre Gültigkeit, eine erneute Anmeldung ist nicht nötig.

Aktuelle Informationen zu allen Veranstaltungen erhalten Sie auf unserer Webseite.

Trotz der Umstände, wünschen wir Ihnen einen schönen Start in die Oldtimersaison 2021.

Vielen Dank für Ihr Verständnis, bleiben Sie gesund

Ihr RETRO Promotion Team



ROTHAUS SCHWARZ- WALD KLASSIK

vom 12. - 15. August 2021
(Do. - So.)

Die achte Ausgabe der Rothaus Schwarzwald Classic präsentiert ihren Teilnehmern regionale Kulinarik, herrliche Landschaften des Südschwarzwaldes, romantische und reizvolle Strecken im Hochschwarzwald.

Erleben Sie eine Genuss-Veranstaltung mit familiärem, leicht sportlichem Charakter und spannend durch zahlreiche kreative Prüfungen.

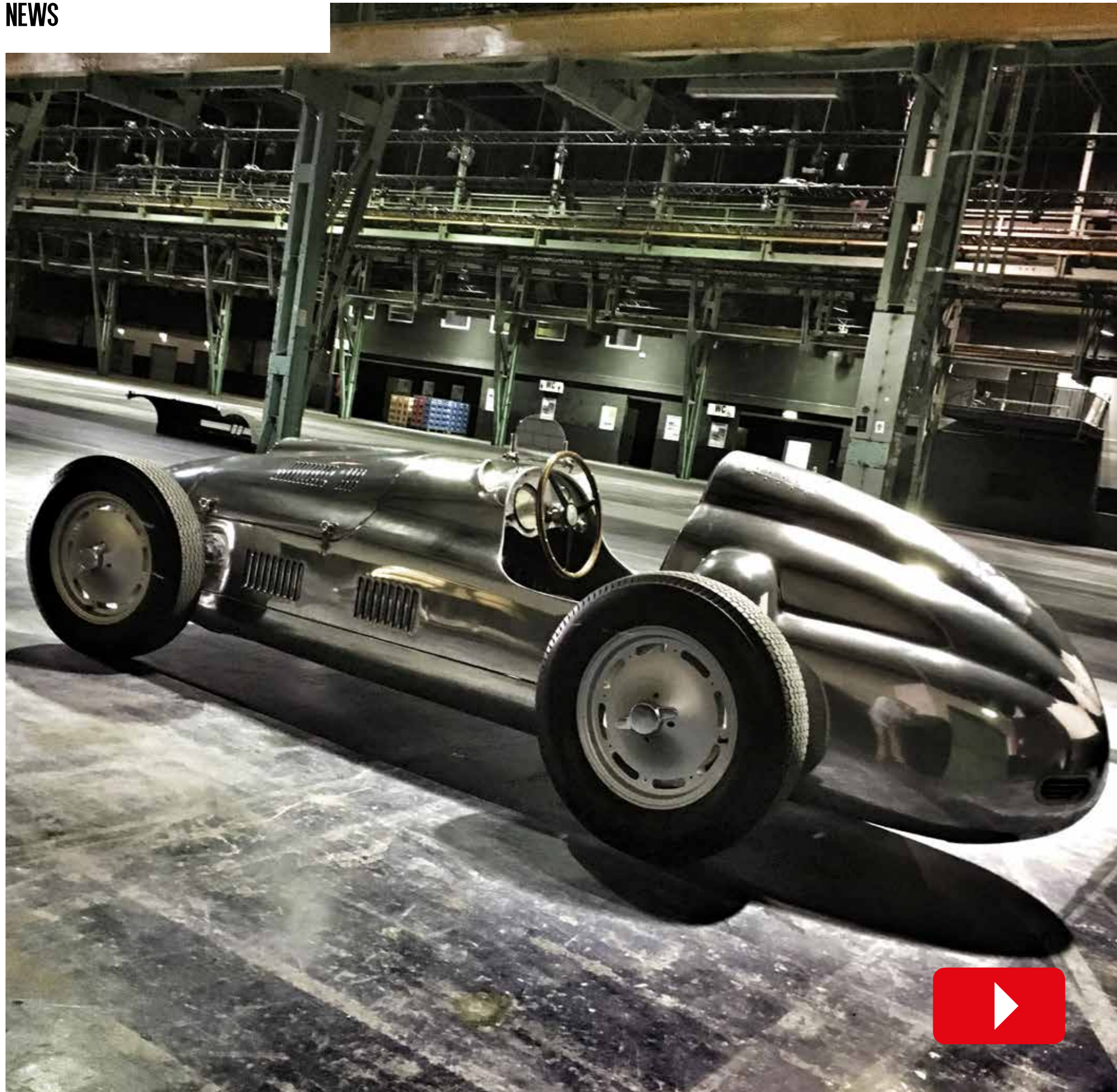
Ausgangspunkt und Rallye Zentrum ist das Gelände der malerisch gelegenen Badischen Staatsbrauerei Rothaus AG bei Grafenhausen. Lassen Sie sich wieder von der Kreativität und dem Einfallsreichtum unserer Sonderprüfungen sowie von der herrlichen und anspruchsvollen Streckenführung überraschen



Reise- / Rallyearrangement

- 4 Tage pures Schwarzwald-Feeling – 3 Tage Erlebnis- / Rallyefahrt
- 3 Übernachtungen mit Frühstück
- 2 Mittagessen inkl. Softgetränke
- 2 Abendessen in der Erlebniswelt Rothaus inkl. Getränkeauswahl
- 1 Abendessen in einer urigen Schwarzwaldlocation und Bustransfer
- Rothaus Schwarzwald Classic Team Polo-Shirt
- Fahrerbriefing am Prolog-Abend
- Reise- / Rallyeunterlagen (Fahrtunterlagen)
- Rallyeschilder und Erinnerungs-Plakette
- Snacks, Obst und Softgetränke beim Start sowie ein Finisher-Rothaus Bier
- 1 Fotobuch mit Bildern der Veranstaltung für jedes Team
- Siegerehrung (Pokale und weitere Preise)
- Technischer Support

www.schwarzwald-classic.de



RENNSPORT- LEGENDE AFM TYP 49

MONOPOSTO MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Zu seiner Zeit dominierte der BMW 328 den Rennsport. Als er Mitte der 1930er als Sportwagen entwickelt wurde, hatte man gleich zwei Ziele im Visier: für die gut betuchte Kundschaft einen leistungsstarken Alltagswagen zu schaffen und internationale Anerkennung im Rennsport zu erreichen.

Als der BMW 328 im Jahr 1936 der Öffentlichkeit präsentiert wurde jubelten die Zuschauer Ernst Henne zu. Der Motorrad-Weltrekordmann fuhr neuen Wagen am Nürburgring – als einziger BMW 328 im Starterfeld – und gewinnt die Zwei-Liter-Klasse ohne Kompressoren mit einem Durchschnitt von 101,5 Kilometern.

Mit zwei weiteren BMW 328 startet er beim Großen Preis von Frankreich noch im selben Jahr. Doch die Fahrzeuge sind noch nicht soweit und erst nachdem weiter entwickelt wurde waren die BMW 328 im Jahr 1937 auf Siegestour. Am 16. Mai beim Grand Prix des Frontières in Belgien, am 30. Mai beim Großen Preis von Bukarest.

Zum Ruhm der 328er trug auch der Sieg von Fritz Huschke von Hanstein mit Walter Bäumer bei, die am 28. April 1940 auf der 1600 km-Strecke der Mille Miglia alle anderen Fahrzeuge hinter sich ließen. Die drei 328-Roadster belegten außerdem die Plätze drei, fünf und sechs und machten 1940 die Mille Miglia zur Triumph-Fahrt für BMW.





Neben den serienmäßigen BMW 328 gab es auch individuelle Karosserien wie beispielsweise die wunderschönen Varianten aus dem Hause Weinberger, Wendler oder Gläser. Zwei Stromlinienwagen gestaltet nach einem Entwurf von Freiherr Koenig-Fachsenfeld galten zu ihrer Zeit als besonders windschnittig.

AFM Typ 49.

Eine Rarität ist auch der BMW 328 mit der AFM Karosserie, mit dem Renn-Legende Hans Stuck noch als 53-jähriger beim Grand Prix mitfuhr. Die Historie dieses Fahrzeuges ist eng verknüpft mit der des Veritas Gründers Ernst Loof, Lorenz Dietrich und Alexander von Falkenhausen, als ehemalige BMW-Ingenieure. Die AFM (Alex von Falkenhausen Motorenbau München) baute auf dem BMW 328 den ersten einsitzigen Rennwagen im Jahr 1949. Der ausgesprochen gefällige Monoposto, AFM Typ 49 wurde nur zwei Mal gebaut. Trotz der beschränkten Mittel, die zur Verfügung standen gab es zukunftsweisende Ideen, die an diesem Fahrzeug verwirklicht wurden wie beispielsweise eine auf einem Gitterrohr-Rahmen aufgebaute Karosserie, eine Hinterachse von De Dion und ein schräg gestellter Motors, der eine sehr niedrige Einbau-Position erlaubte.



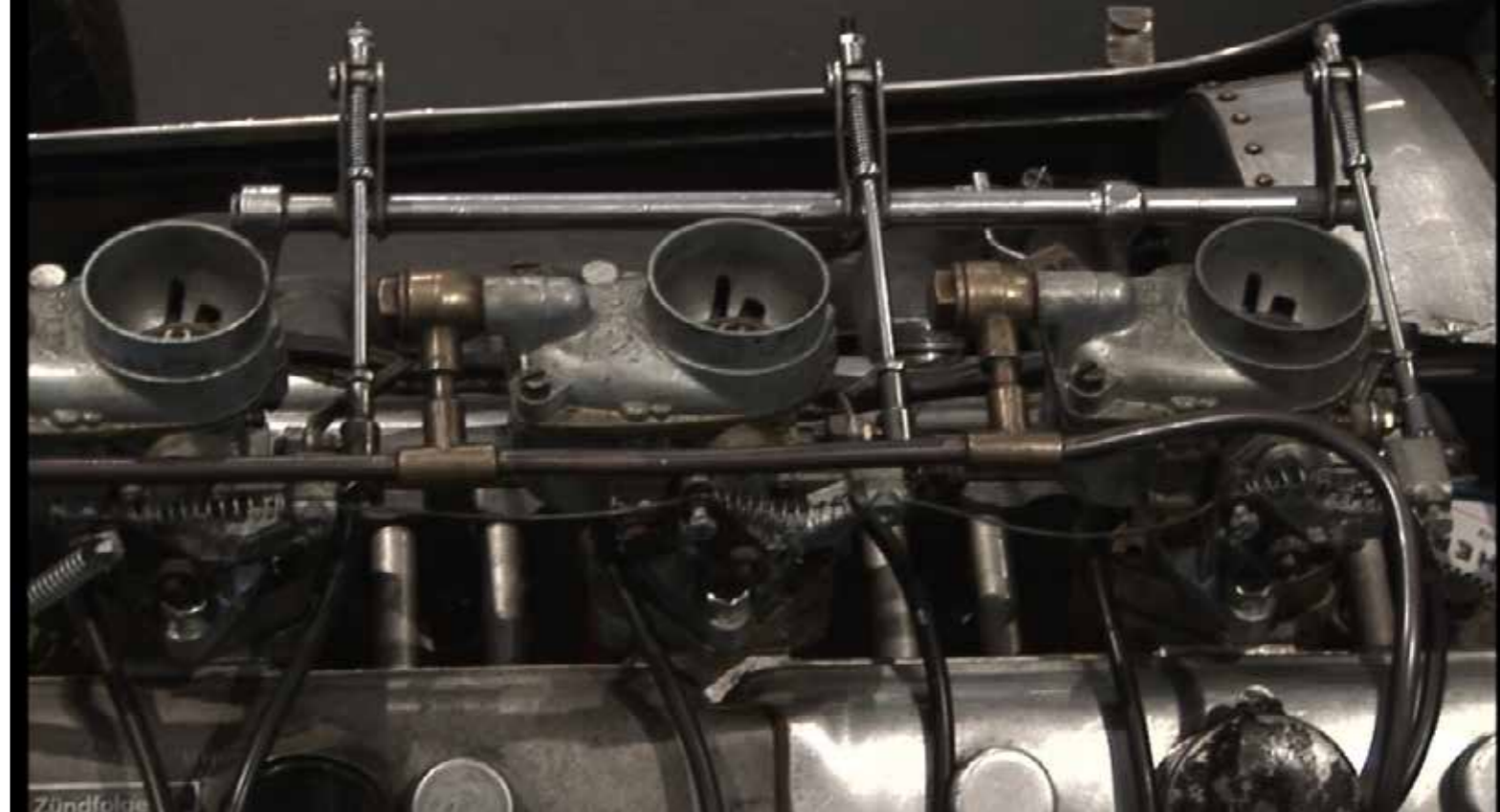
VERSICHERN SIE IHREN
OLDTIMER DORT,
**WO MAN IHRE
LEIDENSCHAFT
VERSTEHT**

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

Allianz 



Der AFM (Alexander von Falkenhausen Motorenbau) Typ 50 – von dem insgesamt zwei Stück gebaut wurden – basierend auf der Motor- und Getriebetechnik des BMW 328. Rahmen und Fahrwerk entwickelte von Falkenhausen komplett neu. Die Karosserie aus Aluminium wurde auf der Fraueninsel (Chiemsee) von Sepp Huber hergestellt. Ausgeliefert wurde der AFM an den Rennfahrer Willy Heeks aus Bochum, der mit diesem Rennwagen 1952 beim Großen Preis von Deutschland am Nürburgring teilnahm. In der 18. Runde schied Heeks, auf dem siebten Platz liegend, wegen eines Schadens aus.

Fotos: ©Classic-Car.TV

RETRO CLASSICS



WARTUNG

TANK VERSIEGELN

Nach langer Standzeit sieht der Tank eines Oldtimers äußerlich unter Umständen noch perfekt aus und man mag glauben, dass das Wichtigste ist, dass er dicht ist. Was innerlich, z.B. während einer Ruhezeit vor sich gegangen ist, mag man sich kaum vorstellen. Wer einmal einen Tank inspiziert, der über Jahre gestanden hat, wird erstaunt sein, was er neben altem Benzin vorfindet. Bei einer Standzeit von mehreren Jahrzehnten verschlammte und verklumpt der letzte Rest Benzin derart, dass im Tank eine glubberige, zäh schleimige Masse entsteht, die irgendwie an Teer erinnert. Wird der Motor angelassen, zieht er Benzin und damit die Drecksteilchen in den fein abgestimmten Motor. Das Resultat ist im schlimmsten Fall ein Motorschaden durch Kolbenfresser.

Es gibt viele Gründe, die ohnehin dafür sprechen einen Tank im Laufe eines langen Oldtimer-Lebens einmal zu überholen und auch von innen zu säubern. Der wichtigste ist, dass Sie die Lebensdauer des Motors dadurch erheblich verlängern. Der Ursache für die Notwendigkeit ist die Korrosion, die während der Stand- und saisonalen Ruhezeiten im Motor vor sich geht.

Dass überhaupt Rost entsteht in einem abgeschlossenen "Raum", liegt im Verhalten von Kraftstoff, der nämlich Feuchtigkeit anzieht. Der Ethanolanteil im Kraftstoff (immerhin bei normalen herkömmlichen Kraftstoff auch ein 5%iger Anteil, beim neuen Ethanolbenzin noch viel mehr) ist chemisch gesehen unendlich wasserlöslich. Dies bedeutet, dass bei einem belüfteten Tank der Ethanol-(Alkohol) Anteil im Benzin die Feuchtigkeit, die im Raum ist anzieht und sie bindet, was zu einer Mischung aus Ethanol und Wasser führt. Diese Verbindung nennt man Phase. Da diese Phase nun schwerer ist als der Kraftstoff, setzt sie sich am Boden des Tanks ab. Zudem kann diese Phase nach langer Standzeit starke organische Säuren bilden und damit ist die Rostbildung im Tank vorprogrammiert. Grundsätzlich sollte der Tank bei längeren Standzeiten komplett entleert werden und mit einem wirkungsvollen Korrosionsschutz Öl (z.B. Caramba) ausgesprüht werden. Am ein-

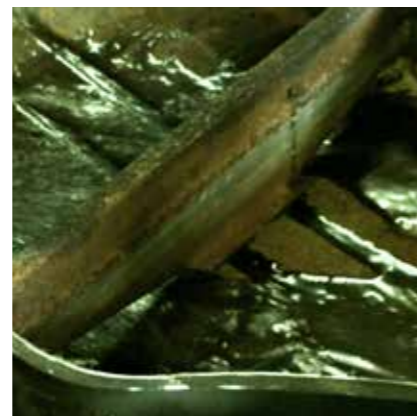
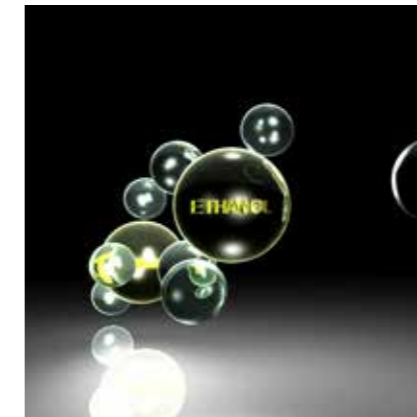
TIPPS & TRICKS

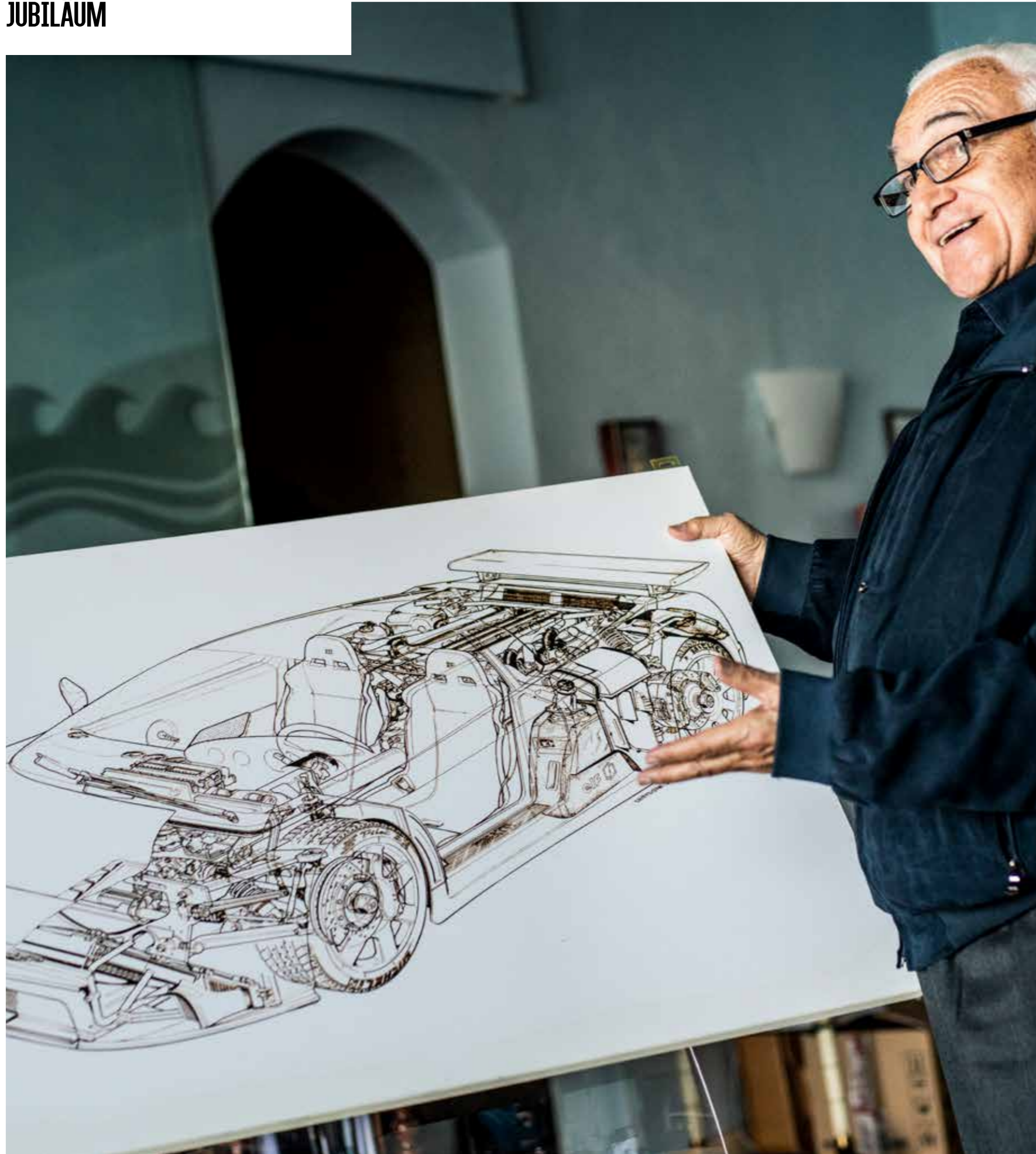
Die Entstehung der "Phase", Ethanol zieht die Feuchtigkeit im Raum an und bindet sie als Wasser.

Rost, bzw. Korrosion im Tank setzt dem gesamten Kraftstoff-System wie Leitungen, Filter, Pumpe und zu guter Letzt auch dem Vergaser oder der Einspritzpumpe zu. Pannen oder aber auch ein schwerer Motorschaden können die Folge sein. Die Korrosions-Rückstände werden bei der Inbetriebnahme des Oldtimers in das Kraftstoff-System gepumpt und kommen damit in die Kraftstoffpumpe. Kleinere Partikel die nicht durch das Sieb gefiltert wurden, geraten eventuell auch in den Vergaser und damit auch in die Zylinder-Laufbuchsen. Damit ist ein Schaden am Motor vorprogrammiert. Daher muss ein Tank nach längerer Standzeit, aber auch nach längerer Betriebszeit eines Oldtimers, überholt und komplett entrostet werden. Es gibt auf dem Markt diverse Tankentrostungs- und Versiegelungs-Sets.

Der Profi geht in solchen Fällen aber mit einer sehr effektiven Lösung an die rote Pest heran. Zur Demonstration wird hier ein Tank getrennt. Diese Technik ist bei schwereren Tankschäden unbedingt zu empfehlen, da so auch undichte Stellen wieder verschlossen werden können. Unbedingt zu beachten ist, dass ein Tank, auch wenn er bereits viele Jahre leer steht, Rückstände des Kraftstoffs enthält und damit bei Funkenflug zu einem hoch explosiven Objekt werden kann. Deswegen ist es absolut wichtig, den Tank unbedingt mit Wasser zu füllen, bevor mit einer Flex oder ähnlichem Hilfsmittel daran gearbeitet wird. Diese Sicherheitsmaßnahme schützt Sie vor einer Explosion durch Funkenflug. Das Wasser füllen Sie natürlich erst ein, wenn Sie bereits alle Benzinrückstände abgelassen bzw. herausgeholt haben.

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





30 JAHRE BUGATTI EB 110

Romano Artioli – Leidenschaft für Bugatti

Hartnäckigkeit kombiniert mit Träumen und grenzenloser Passion setzt sich durch. Das weiß keiner besser als Romano Artioli. Der gebürtige Italiener träumte jahrzehntelang von einem modernen Supersportwagen – und belebt dafür die damals ruhende Marke Bugatti.

Artioli's Liebe zu Autos hängt mit seiner Herkunft zusammen. In der Nähe von Mantua geboren, der Heimatstadt des Rennfahrers Tazio Nuvolari, faszinieren ihn schon als Kind Rennfahrer und ihre Autos. Mit zwölf Jahren verschlingt er ein Buch über Auto-Führerscheine. „Danach war für mich klar, dass mein Leben Autos und Motoren gehören würde“, erzählte er einmal dem Magazin Classic Driver. In Bozen studierte Artioli Maschinenbau, nach dem Krieg reparierte er Autos.

Als Artioli 1952 vom (vorläufigen) Ende der Produktion von Bugatti hört, ist er 20 Jahre alt und geschockt. Eine Marke mit überragender Qualität, anspruchsvollem Design, Ideen und technischen Errungenschaften muss eines Tages wiederbelebt werden. Er schwört sich: „Wenn niemand auf die Situation bei Bugatti reagiert, werde ich so lange arbeiten, bis ich die Marke eines Tages zurückbringen kann.“



Es sollte 39 Jahre dauern, ehe er sein Ziel erreicht. Seinen Unterhalt verdient der Italiener in den nächsten Jahren als Importeur unter anderem von Fahrzeugen, GM und Suzuki. Er wird zum größten Importeur von japanischen Autos in Italien und der größte Automobilhändler von Ferrari. Seine private Autosammlung umfasste damals viele historische Fahrzeuge von Bugatti.

Mitte der 1980er-Jahre beginnt der Italiener mit der französischen Regierung über den Kauf der Marke zu verhandeln – zwei Jahre lang diskret und verdeckt. 1987 gründet er die Bugatti Automobili S.p.A. und wird Vorsitzender. Artioli will die Firma zunächst in Molsheim auferstehen lassen. „Molsheim ist vergleichbar mit Maranello in Italien und Hethel in England. Es ist ein Tempel für Bugatti, doch es gab seinerzeit weder Hallen noch Techniker in der Region“, sagt der 88-Jährige. Er bittet Enthusiasten der Marke um Unterstützung seines Vorhabens, um eine Verbindung zwischen Molsheim und einem neuen Standort herzustellen – Campogalliano.

In Campogalliano entsteht die modernste Automobilfabrik

In der Nachbarschaft von Ferrari, Maserati, De Tomaso und Lamborghini entsteht in den folgenden Jahren mit hohem planerischem Aufwand auf 240.000 Quadratmetern die modernste Automanufaktur der Welt - mit Verwaltungsgebäude, Designstudio, Motor- und Testentwicklung, Produktionshallen, Teststrecke und Fahrzeugausstellung. Die Hallen sind offen, lichtdurchflutet und mit Klimaanlage versehen, so dass die Mitarbeiter das Gefühl haben, sie sitzen im Freien. Als Architekten engagiert er seinen Cousin Giampaolo Benedini, der ein beeindruckendes Gebäude entwirft – es inspiriert anschließend auch andere Hersteller.



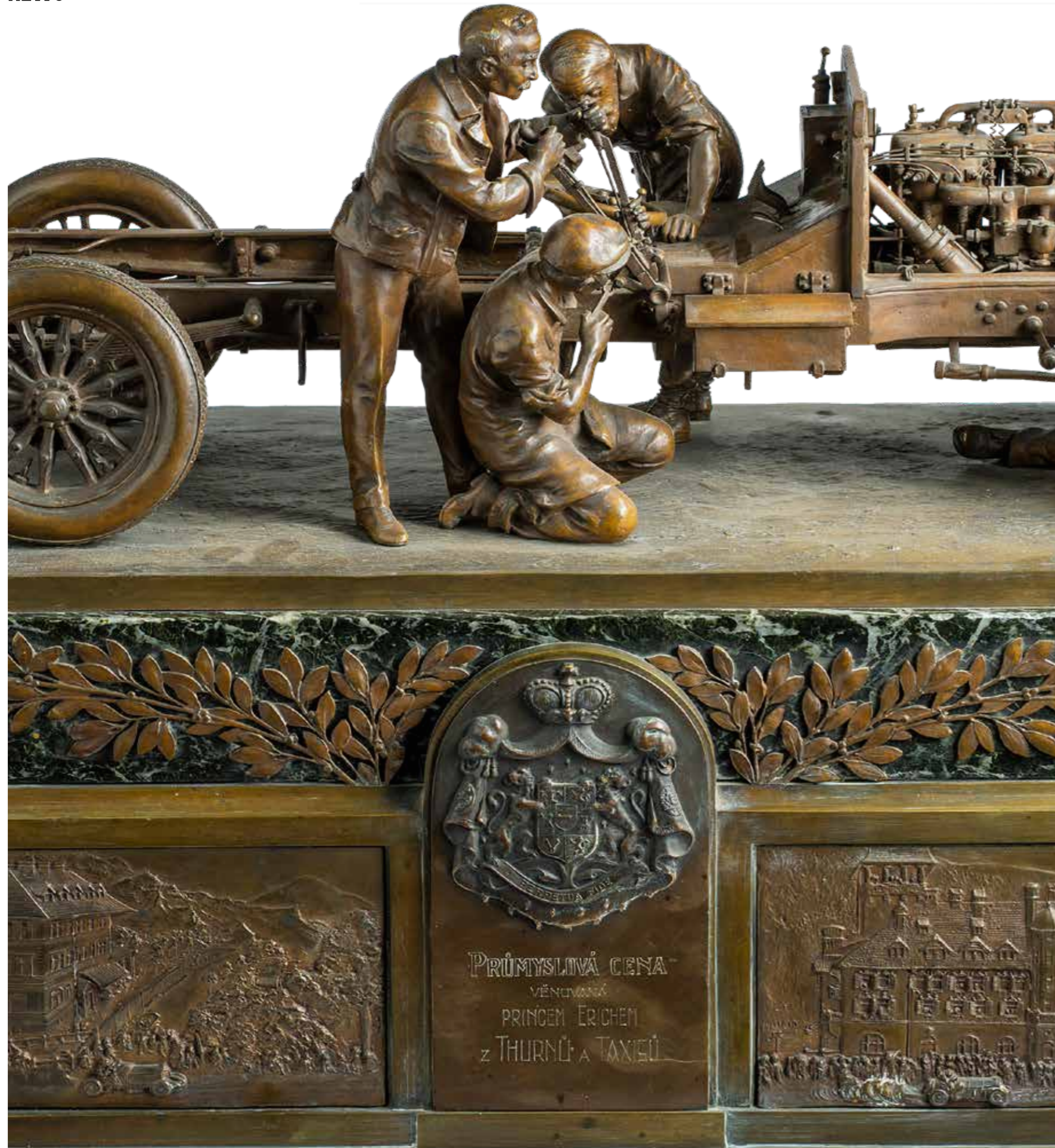
Benedini überarbeitet zudem den ersten Entwurf des künftigen Supersportwagens, glättete die scharfen Kanten und die extreme Keilform. „Beim EB 110 mussten wir Grenzen verschieben. Bei der Performance und bei der Qualität, das war ich Ettore Bugatti schuldig. Stückzahlen waren weniger wichtig als kompromisslose Qualität und Innovationen“, erklärt Artioli, der heute zwischen seinem Büro in Lyon und dem Familienwohnsitz in Triest pendelt. Für sein Vorhaben wirbt er Top-Ingenieure und -Designer aus der Region an.

Der EB 110 entsteht auf einem weißen Blatt Papier und bricht mit vielen Konventionen seiner Gattung, schießt an die automobiler Spitze. Er wird der beste und schnellste Supersportwagen der Welt. Der EB 110 besitzt das erste in Serie gefertigte Carbonchassis, Allradantrieb, vier Turbolader, 3,5-Liter-V12 mit fünf Ventilen pro Zylinder und 550 PS. Mit über 351 km/h Höchstgeschwindigkeit bricht der Zweisitzer mehrere Rekorde. Vor fast 30 Jahren, am 110. Geburtstag (15. September 1991) von Ettore Bugatti stellt Romano Artioli den EB 110 in Paris vor. Bei der Premiere in Paris kommen über 5.000 Pressevertreter und Industrie-Größen aus der ganzen Welt, dazu unzählige Schaulustige. Mehrere hundert Sicherheitskräfte müssen die Veranstaltung auf dem Place de la Défense absichern. Als Alain Delon mit Artiolis Ehefrau Renata die Champs-Élysées hinunterfährt, kreischen alle Fans.

Fotos: ©Remi Dargegen / Classic Driver

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





VIRTUELLER RUNDGANG

Siegerpokale aus 120 Jahren Motorsportgeschichte von Škoda

Anlässlich des 120-jährigen Motorsportjubiläums von Škoda Auto lädt der tschechische Automobilhersteller zu einem ganz besonderen virtuellen Rundgang ein: Im Online-Magazin Škoda extratouch können Fans der Marke einzigartige Siegetrophäen aus mehr als einem

Jahrhundert Motorsportgeschichte bewundern. Faszinierende Fotos und spannende Stories beleuchten die lange Historie des erfolgreichen Rallye-Engagements von Škoda.

Wie sahen eigentlich einige der ersten Siegetrophäen aus, die sich Fahrzeuge von Laurin & Klement zwischen 1909 und 1911 beim sogenannten Industriepreis gleich drei Mal in Folge sichern konnten? Welchen Herausforderungen stellte sich der Škoda Octavia TS 1200 im Jahr 1964 bei seinem doppelten Klassensieg im Rahmen der Shell 4000 Rallye quer durch Kanada? Und welche Trophäe reckten Pavel Sibera und Petr Gross im Jahr 1994 in den Himmel, nachdem sie den FIA Formel 2-Weltcup für Rallye-Fahrzeuge bis 2,0 Liter Hubraum gewonnen hatten?

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





ROBERT R. BURMAN UND DER BLITZEN- BENZ

In einem Bilder Archiv in den USA haben wir diese Bilderserie von 1911 gefunden. Abgebildet ist der US-Amerikanische Rennfahrer Robert R. Burman mit seinem Mercedes-Benz „Blitzen-Benz“, mit dem er 1911 beim allerersten Rennen auf der heute legendären Rennstrecke Indianapolis fuhr.

Robert R. Burman wurde am 23. April 1884 in Imlay City, Michigan USA geboren. Bereits mit 22 Jahren holte sich Burmann 1909 den Sieg beim Prest-O-Lite Trophy Race. Während seiner Karriere fuhr er zahlreiche Siege ein.

Am 23. April 1911 erreicht Bob Burman auf dem Rekordwagen Benz 200 PS am Strand von Daytona Beach (Florida) ein atemberaubendes Tempo bei einer Rekordfahrt über eine Meile mit fliegendem Start. Auf dem „fliegenden“ Kilometer erzielt der Wagen eine ebenso spektakuläre Marke: hier sind es 226,7 km/h.

Der „Blitzen-Benz“, wie der Rekordwagen in den USA genannt wird, beweist in Daytona endgültig, dass er das schnellste Fahrzeug der Erde ist: Burman fährt auf dem Benz 200 PS doppelt so schnell, wie Flugzeuge der damaligen Zeit fliegen konnten. Und auch der Schienenfahrzeug-Rekord von 210 km/h aus dem Jahr 1903 wurde übertroffen: Durch den Benz 200 PS Rekordwagen hat das Automobil die Eisenbahn als schnellstes Verkehrsmittel abgelöst. Und so schnell wird dem weißen Rekordfahrzeug, das erst in Amerika mit einem deutschen Reichsadler als Logo versehen wird, auch niemand seinen Rang streitig machen. Denn Burmans Weltrekorde mit dem „Blitzen-Benz“ wurden acht Jahre lang – bis zum Rekord von Ralph de Palma im Februar 1919 – von keinem anderen Fahrzeug geschlagen: Ralph de Palma erzielte am 12. Februar 1919 in Daytona Beach auf einem Packard einen neuen Weltrekord über die „fliegende“ Meile mit 241,2 km/h (149,875 mph).



Der von Burman 1911 gefahrene Rekordwagen, der in Nordamerika höchst öffentlichkeitswirksam eingesetzt wurde, ist die automobil gewordene Gegenseite zur Forderung von Firmengründer Carl Benz nach einem vernünftigen, maximal 50 km/h schnellen Fahrzeug. Es sind auch gerade die Erfolge des von dem amerikanischen Veranstaltungsmanager Ernie Moross zunächst „Lightning Benz“, dann germanisiert „Blitzen-Benz“ getauften Wagens, die die Mannheimer Marke Anfang des 20. Jahrhunderts stärker ins Bewusstsein einer am Motorsport interessierten Öffentlichkeit rückten.

Die ersten Rekorde fuhr der Benz 200 PS noch in Europa ein: Victor Héméry durchbrach am 8. November 1909 erstmals in Europa und erstmals auf einem Auto mit Verbrennungsmotor die Grenze von 200 km/h: Auf dem damaligen Hochgeschwindigkeitskurs von Brooklands in England erzielte er mit fliegendem Start 202,648 km/h auf dem Kilometer, die halbe Meile (804,65 Meter) absolvierte er sogar mit 205,7 km/h. Aber die europäischen Rennkurse sind nicht groß genug, um den Benz 200 PS Rekordwagen voll ausfahren zu können. Deshalb fuhr erst Bob Burman in Daytona Beach den absoluten Rekord für Landfahrzeuge mit 228,1 km/h ins Ziel.

Der von Bob Burman gesteuerte Rekordwagen war eines von sechs Exemplaren des Benz 200 PS, die insgesamt gebaut wurden. Die Entwicklung des Fahrzeugs begann 1909 unter der Leitung von Victor Héméry bei Benz & Cie. in Mannheim. Auf Basis des 150 PS Benz Grand-Prix-Wagens entstand das 147 kW (200 PS) starke Rekordfahrzeug, das von einem Motor mit 21,5 Liter Hubraum angetrieben wurde. Der Reihenvierzylinder ist das hubraumstärkste Aggregat, das jemals in einem Renn- oder Rekordwagen von Mercedes-Benz und den Vorgängermarken eingesetzt wurde. Seine Kraft wird über ein Viergang-Schaltgetriebe, eine Zwischenwelle und eine Antriebskette auf die Hinterachse gebracht. Konstruktiv geht der Wagen auf die erfolgreichen Benz Grand-Prix-Wagen von 1908 zurück.

Die Legende des „Blitzen-Benz“ bleibt bis heute lebendig. Zeugen dieser Epoche sind mehrere Fahrzeuge des Typs sowie zwei qualitätsvolle Nachbauten, die erhalten sind. Unter anderem steht ein Benz 200 PS Rekordwagen im Mercedes-Benz Museum.

3. Concours d'Élégance TEGERNSEE

SPONSORED BY RETRO CLASSICS®

2021

Althoff Seehotel Überfahrt

18. CONCOURS D'ÉLÉGANCE
GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND
10. - 12. SEPTEMBER 2021



RETRO
MESSEN

STUTT GART | NÜRNBERG

Concours d'Élégance
Tegernsee

Althoff
SEEHOTEL
ÜBERFAHRT

Tegernsee



Ein Rennfahrer der frühen Jahre: Bob Burman

Der Rennfahrer Robert „Bob“ Burman wurde am 23. April 1884 in Imlay City, Michigan, geboren. Seine Weltrekordfahrt auf dem „Blitzen-Benz“ im Jahr 1911 fand also an seinem 27. Geburtstag statt. Bereits im Jahr 1909 gewann Burman das „Prest-O-Lite Trophy Race“ auf dem neu eröffneten Indianapolis Speedway auf Buick. Er startete auch 1911 bei der Premiere des „Indianapolis 500 Mile Race“.

Ernie Moross, Besitzer des „Blitzen-Benz“, verpflichtete den Buick-Piloten für die Saison 1911 als Fahrer des deutschen Rekordwagens anstelle von Barney Oldfield. Neben den Rekordfahrten am Strand von Daytona Beach am 23. April unternahm Burman im selben Jahr auch Rekordversuche in Indianapolis am 29. Mai. Der Mann, der den absoluten Geschwindigkeitsrekord für Landfahrzeuge aufgestellt hatte, nimmt bis 1915 regelmäßig an den „Indianapolis 500“ teil. Sein bestes Ergebnis ist Rang 6 im Jahr 1915.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



RETRO CLASSICS



RACE RETRO

Hervorragendes Auktionsergebnis

Oldtimer, Wettbewerbsfahrzeuge und Automobilia im Gesamtwert von 8,7 Millionen Pfund gingen am letzten Märzwochenende bei der Race Retro Live Online-Auktion von Silverstone Auctions unter den Hammer.

86 % der angebotenen Oldtimer wurden dabei verkauft. Vom 1961er Jaguar E-Type Serie 1 (FHC) Flat Floor, Chassis Nr. 60 zum 60. Geburtstag des E-Type, der für £140.625 verkauft wurde, bis zum Porsche 911 (997) Turbo von 2008 mit geringem Kilometerstand, der für £66.375 verkauft wurde, umspannten die Autos die Jahrzehnte und boten für jeden etwas. Der 1968er Ferrari 330GTC von Pininfarina mit Classiche-Zulassung wurde für 331.875 Pfund verkauft.

Am zweiten Tag der Auktion wurden drei außergewöhnliche Aston Martins präsentiert (wir berichteten im Vorfeld), die alle drei verkauft wurden. Der 1970er DB6 Mk2 Vantage erzielte £331.875, Los 445, ein 1969er Aston Martin DB6 Mk2 wurde für £272.250 verkauft und eines von nur 50 Exemplaren der 1963er Aston Martin DB4 Series 5 erzielte £354.375.



RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021
NürnbergMesse

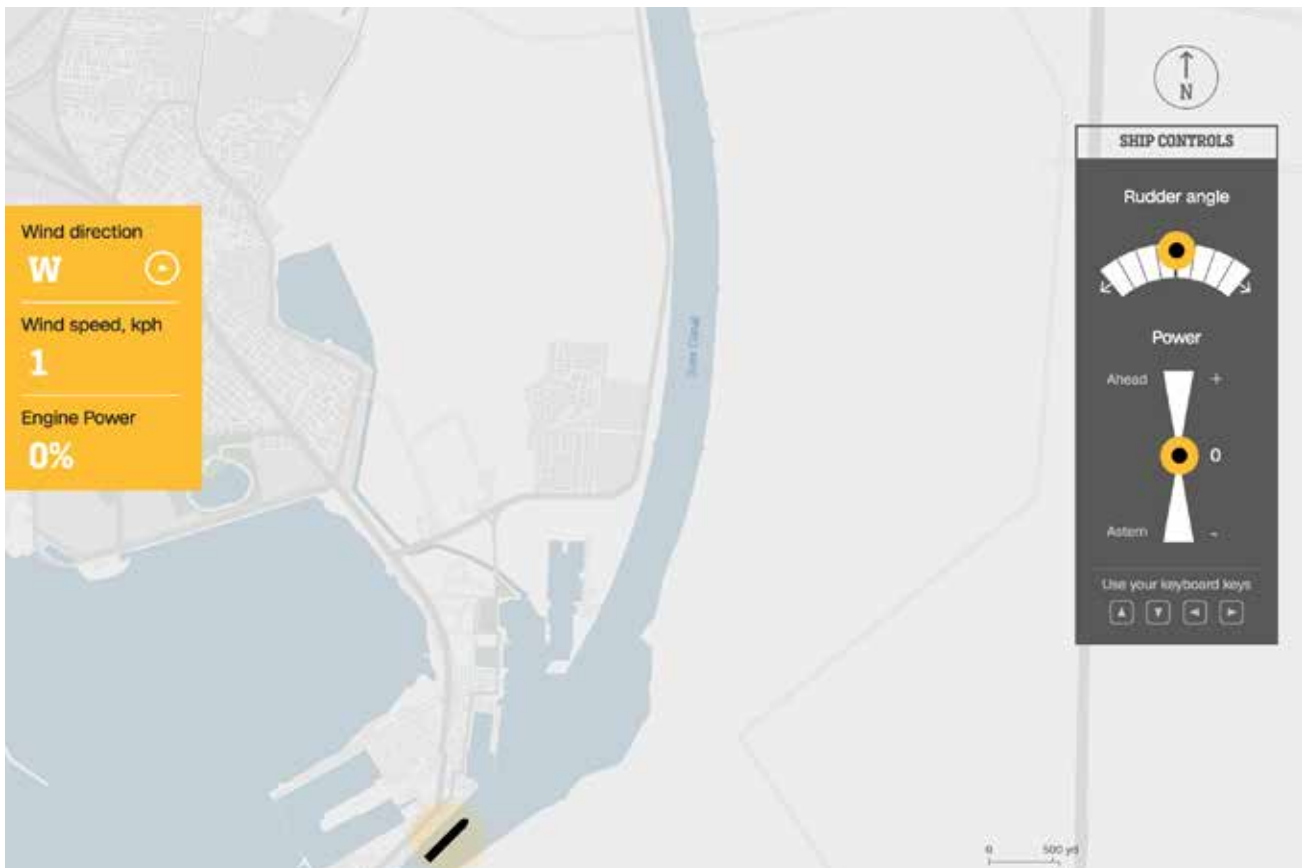
EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Eine Reihe von Auktions-Rekordpreisen wurden ebenfalls erzielt. Los 426, der in Top Gear vorgestellte Toyota Supra Twin-Turbo von 1993 mit Handschaltung aus Großbritannien, wurde für 47.250 £ verkauft, was einen neuen europäischen Auktionsrekord darstellt. Los 232, der 1989 BMW 635 CSi (E24) übertraf den bisherigen britischen Rekord von £33.188 und wurde für £47.250 verkauft. Der dritte im Bunde war Los 263, der 1998er Lotus Elise Series 1, ehemals im Besitz von Nick Mason CBE, der für £29.812 verkauft wurde.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





DURCH DEN SUEZKANAL STEUERN

In den letzten Tagen hörte man viel vom Frachtschiff „Ever Given“, das für knapp eine Woche im Suezkanal fest steckte. Da wurde vielen erst bewusst, wie wichtig diese Wasserstraße für den internationalen Handel ist. Viele meinten, dass sie das Schiff besser durch den Kanal hätten navigieren können. Als Oldtimerfahrer wissen viele, dass manches leichter aussieht, als es dann wirklich ist ... Beim Simulator von CNN können Sie unter Beweis stellen, wie Sie das Schiff lenken.

Steer through the Suez Canal (CNN)



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.