

SUNDAY GAZETTE #548

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 548, 1. August 2021



NEWS



NEWS





ALVIS SILVER EAGLE

Mit dem Namen Alvis tauchen Bilder von Prestige-Oldtimern auf, von Fahrzeugen, die durch ihre Leistungen glänzten. Das rote Dreieck steht wie ein Synonym für die Ausgeglichenheit von Kraft, Straßenlage und Bremsung, die die Fahrzeuge von Alvis berühmt gemacht hatten.

Da man sich in den Alvis Werken im britischen Coventry ausschließlich auf den Bau von Fahrgestell und Motor konzentrierte, wurden Käufern Standardkarosserien von Carbodies oder Cross and Ellis angeboten. Man konnte aus einigen Grundmodellen, ein paar Extras und verschiedenen Farben wählen.

Manchmal kaufte der Kunde aber nur das Alvis-Fahrgestell und -Motor und ließ bei einem namhaften Karossier seiner Wahl nach eigenen Vorstellungen "schneiden". Nachdem der Körper gebaut und angepasst worden war, ging das Gefährt zurück in die Fabrik und wurde dort vor der endgültigen Auslieferung nochmals einem Test unterzogen.



Fotos: ©Classic Car TV



Der hier gezeigte sportliche Alvis Silver Eagle 16.95 aus dem Jahr 1932 - mit einem so genannten Beetle-back - stammt aus dem Privatbesitz von Antony Powys-Lybbe, der seine lange Rennfahrer-Karriere beim Brooklands-Rennen und der Tourist Trophy mit verschiedenen Alvis begann. Im hinteren Teil des Zweisitzers gibt es einen kleinen aufklappbaren Schwiegermattersitz, der sich jedoch nicht wirklich für längere Fahrten eignet.

Ende 1927 stieg Alvis mit der Erfahrung aus der erfolgreichen Vierzylinder-Produktion in den Sechs-Zylindermarkt ein. Das neue Fahrzeug glänzte durch seine geschmeidige Fahrweise und der Höchstgeschwindigkeit von 110 Kilometer pro Stunde. Der Motor war um einiges leiser, als bei seinem Vorgänger. Der erste Sechszylinder von Smith-Clark Typ 14,75 wurde 1928 präsentiert.



RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

17. – 20. März 2022
Messe Stuttgart



Das neue Triebwerk hatte vier Kurbelwellenlager, und die hängenden Ventile wurden über Stoßelstangen und Kipphebel betätigt. Der Aufbau war klassisch mit einem angekuppeltem Kurbelwellen-Schwingungsdämpfer und Magnetzündungen aus eigener Konstruktion. Wie üblich waren Vierganggetriebe und die Einscheiben-Kupplung separat montiert. Das Fahrge- stell entsprach in etwa dem des 12/50.

Der Nockenwellenantrieb lag am hinteren Teil des Motors, und wurde durch eine Kette an- getrieben. Der Grund dafür war, dass die Reihen-Sechs-Zylinder die Tendenz hatten, im Dreh- moment der Nockenwelle in Schwingung zu geraten. Die Antriebsverlagerung an das Ende des Antriebsknotens verhinderte das. Eine Bronze-Wasser Pumpe war an Stelle des einfachen Thermo-Siphon-Kühl-Systems eingeführt und die Öl Pumpe war innen, anstatt außerhalb der Ölwanne angebracht worden.

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Ein Jahr später wurde die Maschine auf 67.5 mm aufgebohrt. In die Modelle des Silver Eagle wurde nun außerdem serienmäßig eine Doppelzündung eingebaut. Entsprechend der Leistung schaffte der Wagen 130 km pro Stunde. Die später gebauten Fahrzeuge bekamen die imposante Kühlerfigur in Form eines Silver-Eagle anstelle des Hasen aus früheren Tagen. 1931 wurde der Silver Eagle weiter verfeinert und war auf Wunsch nun mit einem 2511 Kubikzentimeter-Motor und mit Zentralchassis-Schmierung und hydraulischen Stoßdämpfern ausgestattet.

Die Fußpedale des rechts gesteuerten Alvis sind - wie bei vielen Vorkriegsfahrzeugen - anders angeordnet, als bei heutigen Autos. Das Bremspedal ist rechts, das Gaspedal in der Mitte und das Kupplungspedal links. Dies soll gleichzeitiges Bremsen und Zwischengas geben bei unsynchronisierten Getrieben vereinfachen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





DONINGTON HISTORIC

Nächstes Frühjahr ist es endlich wieder so weit: Vom 30. April bis zum 1. Mai 2022 finden die historischen Autorennen des Donington Historic Festival wieder statt.

Zuschauer aller Altersgruppen können sich auf hochklassigen historischen Rennsport freuen. Mit dabei sind Rennwagen aus acht Jahrzehnten, von Vorkriegssportwagen über GT- und Sportwagen der 50er und 60er Jahre und Einsitzern bis hin zu Tourenwagen aus mehreren Epochen.

Die Tickets für das DHF 2022 gehen im November in den Verkauf, rechtzeitig vor Weihnachten.

Eine weitere gute Nachricht für die Liebhaber des Festivals: Die DHF-Veranstalter Historic Promotions und der Rennstreckenbetreiber MotorSport Vision (MSV) haben einen neuen Dreijahresvertrag unterzeichnet, der die Veranstaltung bis weit in dieses Jahrzehnt hinein sichert.

Mehr Infos: <http://www.doningtonhistoric.com>

Fotos: © Historic Promotions



SKODA 1100 OHC

DER SCHÖNE TRAUM VON LE MANS

Ende 1957 ging der Bau des Rennwagens ŠKODA 1100 OHC in die letzte Phase. Intern mit der Bezeichnung 968 versehen, war das Fahrzeug ursprünglich für lange Rundstreckenrennen gedacht. Zunächst entstanden zwei Fahrzeuge mit offener Karosserie, auf die 1959 zwei Coupés folgten.

Die Entwicklung des zweisitzigen Sportwagens begann im Frühling 1956 – mit einem erklärten Ziel: Der Bolide sollte an die bis dato erste und einzige Teilnahme eines ŠKODA Werkswagens am prestigeträchtigen 24-Stunden-Rennen von Le Mans (1950) anknüpfen. Das Rennfahrzeug basierte auf einem aus dünnwandigen Stahlrohren verschweißten Gitterrahmen. Damit unterschied es sich von den Vorläufermodellen ŠKODA SPORT und SUPERSPORT, die eine modifizierte Version des robusten Fahrwerks aus dem Serienmodell ŠKODA 1101 nutzten. Um ein möglichst gutes Fahrverhalten zu erreichen, verteilte man die Last ideal auf beide Achsen. Kupplung, Fünfganggetriebe sowie das Verteilergetriebe waren im Heck verbaut, wo sie eine zusammenhängende Montageeinheit bildeten.

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



Für den Antrieb des ŠKODA 1100 OHC sorgte ein vorne längs eingebauter Vierzylinder-Reihenmotor mit doppelter Zündung und zwei im Zylinderkopf liegenden Nockenwellen. Aus 1.089 ccm Hubraum schöpfte er eine für die damalige Zeit beachtliche Leistung von 68 kW (92 PS) bei 7.700 min/1 (die maximale Drehzahl lag bei 8.500 min/1), was einer Literleistung von knapp 63 kW (85 PS) entsprach. Ursprünglich verbrannte der Motor hochoktaniges Flugbenzin, das in zwei Doppelvergaser der tschechoslowakischen Marke Jikov und später des italienischen Herstellers Weber floss.

RETRO CLASSICS®



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



Eine wichtige Rolle kam auch der Einzelradaufhängung zu: Während vorne eine Trapezquerlenkerachse verbaut war, wurden die im Abstand von 2.200 mm laufenden hinteren Räder an einer Pendelachse mit Längslenkern geführt. Die ebenso präzise wie direkte Lenkung erfolgte über ein Dreispeichenlenkrad, das sich zum besseren Einsteigen auch abnehmen ließ. Ein weiteres, für die späten 1950er-Jahre fortschrittliches Element: die Drehstabfederung der 15-Zoll-Speichenräder von Borrani.



Dank der Verwendung von glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) wog der 3.880 mm lange, 1.430 mm breite und 964 mm hohe Rennwagen lediglich 583 Kilogramm. Dies ermöglichte dem ŠKODA 1100 OHC konkurrenzfähige Beschleunigungswerte und eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 190 und 200 km/h, je nach Übersetzung. Mitverantwortlich dafür war außerdem der geringe Luftwiderstand der von Konstrukteur Jaroslav Kindl geschaffenen Karosserie. Passend zur Kombination aus Zweckmäßigkeit und Eleganz verfügte die erste Modellvariante über zwei Klappscheinwerfer, die jedoch bald einer praktischeren, rennsporttauglicheren Lösung weichen mussten: Das zweite Exemplar fuhr daher mit zwei fest eingebauten Scheinwerfern vor, die unter aerodynamischen Glasabdeckungen verbaut waren.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





RETRO CLASSICS ZU GAST IM DOQU 28. August

Liebe Leser,

eine automobiler Zeitreise mitten im Herzen von Stuttgart erwartet Sie am 28. August im Dorotheenquartier.

Zum dritten Mal lädt das DOQU und die RETRO CLASSICS® von 10 Uhr bis 16 Uhr zum Flanieren, Shoppen und Bestaunen ein.

Im Rahmen einer Sternfahrt werden edle und besondere Oldtimer, Youngtimer und Neo-Classics® einen Abstecher ins DOQU machen und mit ihrer zeitlosen Schönheit und Eleganz für strahlende Augen sorgen.



Einen ganzen Tag lang werden die automobilen Klassiker der Öffentlichkeit präsentiert und von einem ausgewiesenen Fahrzeugexperten auf der Rampe vorgestellt.

Anmeldungen mit Fahrzeugen sind weiterhin möglich auf www.retropromotion.de.

Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.retropromotion.de/events/retro-classics-zu-gast-im-doqu>

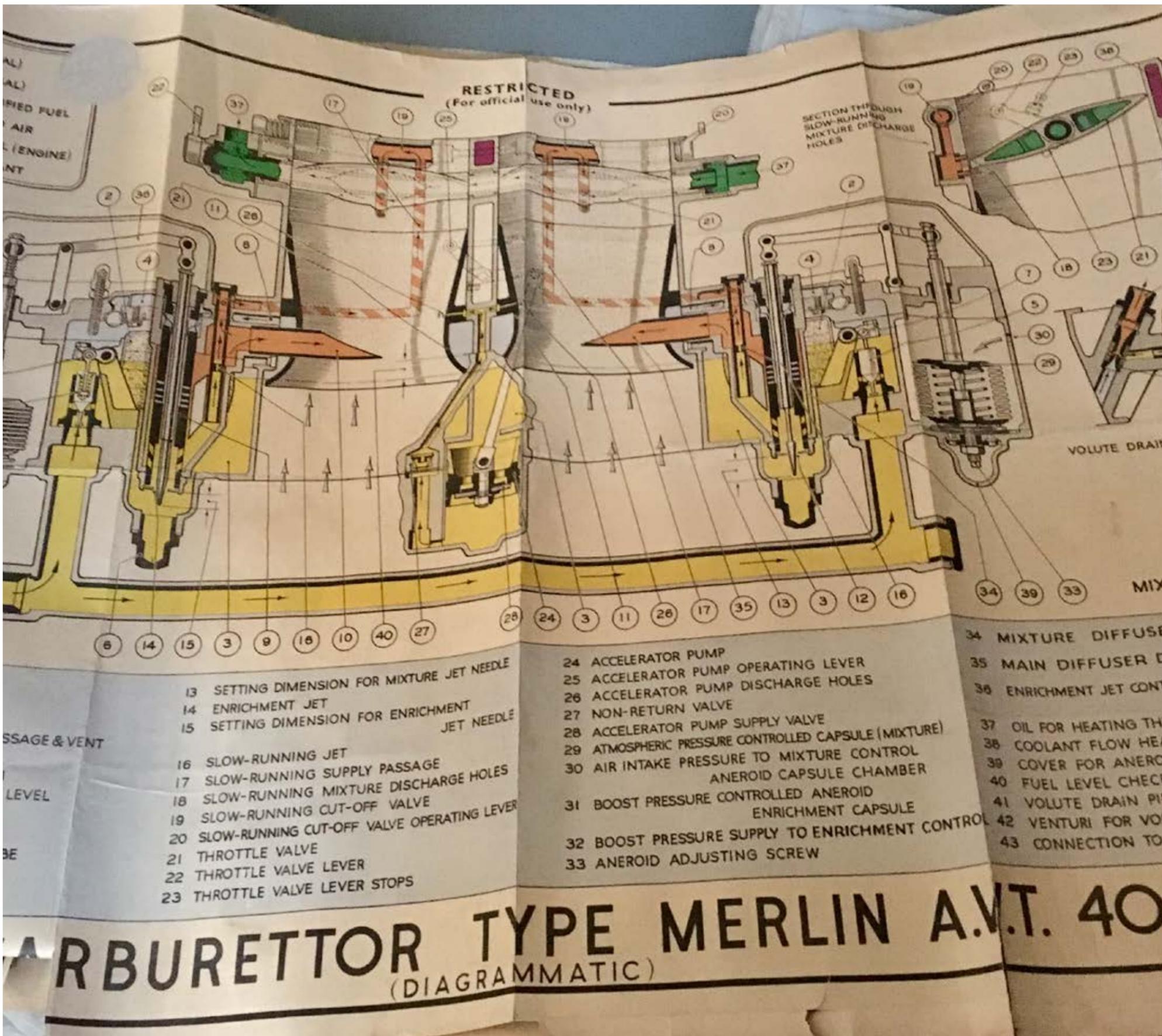


SPITFIRE

TRIBUT AN VERBORGENE HELDEN

Die Nachbildung einer Spitfire in Originalgröße wurde auf dem ehemaligen Gelände der Spitfire-Fabrik Nummer eins (heute Salisbury Rugby Club) aufgestellt. Der Club befindet sich auf demselben Gelände wie der Hauptsitz des britischen Vergaser-Spezialisten Burlen, der das Projekt auch mitfinanziert hat. Die Spitfire, die von GB Replicas aus Fiberglas über einer Stahlhülle hergestellt wurde, hat eine Flügelspannweite von 36,5 Fuß und misst knapp über 31 Fuß in der Länge. Sie steht auf einem 20 Fuß hohen Stützmast und scheint neben der A345 zu fliegen.

Das Spitfire-Denkmal soll als sichtbarer und dauerhafter Tribut an Hunderte Frauen und Männer aus Salisbury dienen, die zur Geschichte der Stadt beitragen, indem sie über 2 000 Spitfires in völliger Geheimhaltung bauten. Ihre Geschichte wurde durch den Film "The Secret Spitfires" (Die geheimen Spitfires) aus dem Jahr 2016 einer breiten Öffentlichkeit vertraut gemacht, der auch die Inspiration für die Errichtung einer dauerhaften Gedenkstätte lieferte.



Ungelernte und unqualifizierte junge Mädchen, Jungen und Frauen arbeiteten im Verborgenen, und bauten über 2000 Spitfires in Salisbury (10% aller im Zweiten Weltkrieg gebauten Spitfires). Weitere wurden in den südlichen Grafschaften gebaut. 1940 zerstörten die Deutschen die Spitfire-Fabriken in Southampton und glaubten, damit die Bedrohung durch ihren Erzfeind beendet zu haben. Was sie nicht wussten, war, dass die Briten auch im Geheimen Spitfires in Salisbury bauten.

SU Carburettors blickt auf eine lange Geschichte in der militärischen Luftfahrt zurück und stellte während des Zweiten Weltkriegs Vergaser für eine Reihe von Flugzeugmotoren her, von denen der Rolls-Royce Merlin-Motor der wichtigste war.

Heute ist Burlen der einzige Hersteller von SU-Vergasern und arbeitet in einem Gebäude, das während des Zweiten Weltkriegs als Fabrik zur Herstellung von Spitfire-Teilen im Rahmen des geheimen Fertigungsprogramms genutzt wurde. Burlen hat das Werk zu Ehren der Spitfire-Vergangenheit und in Erinnerung an die Verbindung zwischen SU und dem Merlin-Motor „Spitfire House“ genannt.

Fotos: ©Burlen

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





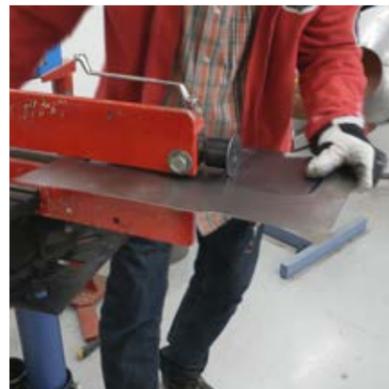
BLECHARBEITEN BODENBLECHE NACHFERTIGEN

Um die gesamte Fläche eines Bodenblechs nach zu fertigen, ist es ratsam, die einzelnen Bleche erst einmal aus einem Stück Pappe auszuschneiden. Wichtig dabei sind vor allem die Lage und Orientierung der Sicken in den Bodenblechen. Die Sicken bringen mehr Stabilität in die einzelnen Bleche. Damit die Sicken gut nachgearbeitet werden können, wird ihre Form mit einem scharfen Messer aus der Pappschablone ausgeschnitten. Die einzelnen Ausschnitte und Sickenlinien werden nun auf das ausgeschnittene Blech übertragen. Ein sehr wichtiger Schritt ist das Rollen der Sickenkanten an der Rollenstreckmaschine.

TIPPS & TRICKS

Wie der Name des Werkzeugs bereits besagt, wird das Material entlang der Sickenlinie nach oben gestreckt. Denn würde man die Sicke einfach ohne das Strecken in das Blech rollen, würde sich das Blech verziehen und den sogenannten Öldosen Effekt mit sich führen. Das Blech wäre instabil und wobbelt beim Bewegen. Mit der gestreckten Sickenlinie bleibt das Blech nach dem Rollen der Sicke sehr stabil. Das Vorbereiten der Sicke erfolgt immer entgegen der Sickenlage. Eine flache obere Rolle wird an eine Halbrunde Sickenrollen angesetzt und das Blech zwischen die Rollen geführt. Mit der Kante der oberen flachen Rolle wird die Sickenlinie abgefahren. Vorher wird die Spannung entsprechend eingestellt. An den Ecken der Sickenausschnitte muss der Vortrieb etwas reduziert und das Blech entsprechend der Rundung mitgeführt werden. Das Verfahren wird für jede einzelne Sicke gleichbleibend angewendet.

Abschließend werden noch die Stufensicken für die Verschweißung der einzelnen Elemente in das Blech gearbeitet. Dafür werden zwei Absetsickenrollen in die Maschine eingesetzt, die eine etwa 1mm hohe Sicke enthalten. Es entsteht eine leichte Stufe, auf die das anschließende Blech gesetzt werden kann.



Sehen Sie das Video
und 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



SOMMER- FERIEN PROGRAMM BEI PORSCHE

Nach eineinhalb Jahren Homeschooling und Homeoffice wird es Zeit für ein besonderes Spielerlebnis: Zum zehnten Mal bietet das Porsche Museum in den Sommerferien ein spannendes und kostenfreies Programm für Mädchen und Jungen zwischen fünf und 13 Jahren an. Vom 3. bis 22. August erwartet „Porsche 4Kids“ junge Besucher, die sich von 10 bis 16 Uhr auf der Eventebene des Museums vergnügen dürfen. Passend zum Schwerpunktthema „50 Jahre Porsche Entwicklung Weissach“ begeben sich die Kinder auf eine Entdeckungsreise – angefangen vom leeren Blatt Papier über den Bau des ersten Prototypen, Tests auf dem Prüfstand bis hin zur Probefahrt. Die Teilnehmer des Sommerferienprogramms, das in deutscher und englischer Sprache stattfindet, entdecken und erforschen spielerisch das Entwicklungszentrum Weissach. Hier kreiert und erprobt Porsche seit einem halben Jahrhundert Sportwagen für die Rennstrecke und die Straße.



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

Als Entwickler der Zukunft blicken die Kinder hinter sonst verschlossene Türen. So erleben sie den Entwicklungsprozess eines Porsche an den Stationen Design, Prototyp, Prüfstand und Probefahrt. Im Mittelpunkt steht dabei das schwarz-weiße Erlkönigmodell 919 Hybrid. Begleitet werden die Kids von den Sympathiefiguren Tina Turbo und Tom Targa, die ihre Fußspuren in Bronze und Rot hinterlassen, um den Weg zu den jeweiligen Stationen zu weisen. Zu Beginn erhalten die Teilnehmenden ihr persönliches Entwicklerheft, das sie den Tag über mit schönen Erinnerungen füllen können. An der Station Design gestalten die Kinder ihre erste Skizze eines Porsche auf der Titelseite. Dabei dürfen sie Schablonen mit Porsche-Silhouetten zu Hilfe nehmen. Aus dieser zweidimensionalen Zeichnung entsteht anschließend ein digitales 3-D-Modell. Weiter geht es für die Entwickler der Zukunft an der Station Prototyp. Dort werden Ideen im wahrsten Sinn des Wortes greifbar gemacht: Mit verschiedenen Sandformen im Porsche-Design bauen die Mädchen und Jungen ihr Lieblingsmodell aus kinetischem Sand nach. Das Material ist faszinierend und lädt regelrecht zum Modellieren ein.

Der nächste spannende Bereich führt die Kinder zum Prüfstand, der sich als spaßige Fotostation erweist. Bei vermeintlich minus 40 Grad Celsius posieren die Kids ganz ohne Schüttelfrost in der Klimakammer – dem Eiseffektglas sei Dank. Die letzte Erlebnisstation heißt Probefahrt. Dort wartet ein besonderes Suchbild: Es gilt, die Unterschiede zwischen einem Erlkönig und dem Serienfahrzeug des Porsche Taycan zu suchen und zu entdecken. Sobald sie die Tarnvorrichtungen gefunden haben, ist es an der Zeit, eine Probefahrt zu absolvieren: Mit ferngesteuerten Prototypen meistern die Kinder nun Schikanen und Kurven wie die Profis auf einem Race Track, der der Teststrecke in Weissach nachempfunden ist.

Foto: ©Porsche Museum



BONNEVILLE MEETS BLENHEIM

Der Salon Privé kehrt vom 1. bis 5. September 2021 mit modernen Supersportwagen, geschichtsträchtigen Rennwagen, großen Klassikern und den neuen Konzepten nach Blenheim Palace zurück. In diesem Jahr wird das Gelände des historischen Veranstaltungsortes jedoch auch durch den Anblick und Klang der Hot Rods der Rolling Bones erschüttert.

Der in einem alten Kuhstall in Upstate New York untergebrachte Rolling Bones Hot Rod Shop wird von Ken Schmidt und Keith Cornell betrieben, den Eigentümern und Enthusiasten, die seit mehr als 20 Jahren maßgeschneiderte automobile Kunstwerke schaffen. Sie lehnen es entschieden ab, Trailer Queens oder Street Rods mit neuen oder nachgebauten Teilen zu bauen. Stattdessen fertigen sie Hot Rods, die unter der Woche gefahren werden können, aber an der Grenze zum Rennwagen stehen. Sie erinnern an die goldene Ära des Hot Rodding in den Jahren unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg, als amerikanische Soldaten mit einer Leidenschaft für Geschwindigkeit und Abenteuer vom Dienst zurückkehrten und sich den alten Fords zuwandten, die damals billig und reichlich vorhanden waren.

3. Concours d'Élégance TEGERNSEE

SPONSORED BY RETRO CLASSICS®

2021

Althoff Seehotel Überfahrt

18. CONOURS D'ÉLÉANCE
GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND
10. – 12. SEPTEMBER 2021



RETRO
MESSEN

STUTTART | NÜRNBERG

Concours d'Élégance
Tegernsee

Althoff
SEEHOTEL
ÜBERFAHRT

Tegernsee



Die Rolling Bones halten Ford die Treue – sie bestehen darauf, dass sie die einzig wahren Hot Rods sind – und ihre Verwendung von Vintage-Teilen, die den Hot Rod-Bauern in dieser Zeit zur Verfügung gestanden hätten, verleiht jedem ihrer Autos einen speziellen Charakter. Die Patina wurde zu einer Art Kunstform erhoben.

Die Kreationen der Rolling Bones sollen ein neues, rebellisches Element der Salon Privé Week darstellen. Sie sind über die legendären Bonneville Salt Flats gerast und haben sich in der Dämmerung ein Kopf-an-Kopf-Rennen über den trockenen See von El Mirage geliefert – jetzt werden fünf von ihnen ihre einzigartige Art von Anarchie ins beschauliche Oxfordshire bringen.

Die in kleinen Stückzahlen gebauten Rolling Bones Hot Rods sind hervorragend konstruierte Kunstwerke“, so Andrew Bagley, Vorsitzender des Salon Privé Concours, „und sie werden stolz ihren Platz auf dem Rasen von Blenheim Palace einnehmen. Sie sind laut, sie sind frech, und ich kann es kaum erwarten, sie während des Salon Privé LIVE durch Woodstock fahren zu sehen.“

Fotos: ©Salon Privé

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



RETROCLASSICS

VOR 50 JAHREN: KLASSENSIEG VON AMG BEIM 24-STUNDEN- RENNEN IN SPA.

Dieses Rennen bringt AMG schlagartig auf die Bühne des Motorsports: Am 24. Juli 1971 gehen um 15 Uhr fast 80 Renntourenwagen an den Start der 24 Stunden von Spa-Francorchamps. Mittendrin im Feld fährt eine mächtige Mercedes-Benz Luxuslimousine der Baureihe W 109 über den Ardennenkurs. Es ist kein Werksrennwagen, sondern ein Fahrzeug, das von dem 1967 gegründeten Ingenieurbüro von Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher eingesetzt wird.

AMG hat diesen Vorläufer der Mercedes-Benz S-Klasse für das Langstreckenrennen umfassend vorbereitet, die Schwerpunkte liegen auf Motor und Fahrwerk. Die technischen Daten sind für Renntourenwagen der damaligen Zeit gigantisch: 315 kW (428 PS) aus 6.835 Kubikzentimetern Hubraum, bis zu 620 Newtonmeter Drehmoment, eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 265 km/h und ein Beschleunigungsvermögen aus dem Stand auf 100 km/h in 6,1 Sekunden. AMG 300 SEL 6.8 lautet der Name des roten Rennwagens – auch wenn der Stern auf dem Kühler klar auf die Stuttgarter Marke verweist.





Faszinierendes Start-up

Der Firmenname AMG ist 1971 noch nicht weithin bekannt, geläufig vor allem sportlich ambitionierten Liebhabern leistungsgesteigerter Mercedes-Benz Automobile. Die Anfangsbuchstaben der Nachnamen Aufrecht und Melcher und des Orts Großaspach (dort arbeiten die beiden Gründer in den 1960er-Jahren erstmals zusammen an Rennmotoren) ergeben das Kürzel. Unternehmenssitz ist eine ehemalige Mühle im Nachbarort Burgstall.

Am Ende der 24 Stunden von Spa-Francorchamps 1971 hat sich die Marke AMG über Nacht einen Ruf in der Welt des Rennsports verschafft. Denn Hans Heyer und Clemens Schickentanz fahren im 300 SEL 6.8 auf einen sensationellen Platz 2 im Gesamtklassament und sichern sich den Sieg in ihrer Klasse. Selbst die renommierte Nachrichtensendung „Tagesschau“ der ARD berichtet über den Rennsportcoup in Belgien. Die Zeitschrift „auto motor und sport“ feiert ihn als „Schwabenstreich“.



RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021
NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Der „un glaubliche zweite Platz“

Dieser Rennerfolg vor 50 Jahren ist aber absolut keine Selbstverständlichkeit. Denn die große, 1.635 Kilogramm wiegende Limousine (immerhin 195 Kilogramm leichter als die Serienversion) muss sich in dem belgischen Marathonrennen gegen ein Feld flinker Renntourenwagen behaupten. Zum Glück liegt dem Fahrzeug der alte Kurs von Spa-Francorchamps – 14,863 Kilometer lang und mit vielen Geraden, auf denen Vollgas gefahren werden kann. Der 300 SEL 6.8 hält sich wacker und rast zuverlässig durch die Nacht, während immer mehr Fahrzeuge aus dem Rennen ausscheiden: Im Morgengrauen sind noch 23 Wagen unterwegs, ganze Werksmannschaften haben ihre Flaggen gestrichen. Der Außenseiter aus Affalterbach zieht weiter seine Bahnen und kommt schließlich als zweites Fahrzeug unter den 18 verbliebenen Renntourenwagen ins Ziel.

Fotos: ©Mercedes-Benz

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





DIE EUROMOTOR FINDET STATT

3. bis 05. Dezember 2021

Im ICS Internationales Congresscenter Stuttgart

Im ICS Internationales Congresscenter Stuttgart

Die EuroMotor vereint Dienstleister und Hersteller erstklassiger Marken und Lifestyle-Angebote mit einem ausgewählten, interessierten Publikum, das direkt von den Ausstellern eingeladen wird.

www.euromotor-messe.de

TS-COLLECTION - Hochwertige Edelsteine

TS-Collection zeigt klassisch und modern designte Schmuckstücke - Armbänder, Ringe, Ketten, Colliers und Ohrringe. Überzeugen Sie sich von der Eleganz der neuen und außergewöhnlichen TS-Collection 2021. Schmuck für jeden Tag und genauso für besondere Anlässe.

Entdecken Sie die vielfältige Auswahl und lassen Sie sich inspirieren von den meisterlichen Unikaten. Prachtige Farbsteine, edle Diamanten oder die faszinierenden Tahiti- und Südseeperlen, verarbeitet und gefasst in 18 Karat Gold. Alle Schmuckstücke werden für Sie in sorgsam gearbeiteter Handwerkskunst hergestellt.

Die Schmuckdesignerin Tina Schneider ist international bekannt für Ihren umfassenden und persönlichen Service sowie die individuelle und ausführliche Beratung. Hier stehen der Kunde und die Kundenbetreuung stets im Mittelpunkt.

Schauen Sie sich die neuen Trends an auf der Euromotor Stuttgart und lassen Sie sich von den individuellen Schmuckdesigns begeistern – wir beraten Sie gerne persönlich.

www.TS-Collection.de



EINE BOND-HÖHLE VOLLER ASTON MARTINS

James Bond wäre ziemlich neidisch auf diese Garage: Die Architekturbüros Arup und Unism sollen der Aston-Martin-Sammlung ihres Auftraggebers einen standesgemäßen Platz schaffen. Der Entwurf ist schon jetzt zu bestaunen.

Die unterirdische Garage soll in der polnischen Hauptstadt Warschau gebaut werden und sich neben dem Haus des Eigentümers befinden. Der Zugang erfolgt entweder über einen Ein-Personen-Aufzug oder eine kurvenreiche Autorampe – wie bereits gesagt: James Bond lässt grüßen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



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.