

SUNDAY GAZETTE

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 556, 25. September 2021



NEWS



NEWS



GRAND PREMIO NUVOLARI





Die 31. Gran Premio Nuvolari endete mit dem Sieg der Crew Nr. 63 von Lorenzo und Mario Turelli – Brescia Corse, mit einem FIAT 508 S Sport Coppa d'Oro von 1934. Das Vater-Sohn-Duo zeichnete sich von der ersten Etappe an aus und bewies in einem hart umkämpften Rennen und starker Konkurrenz großes Können und technische Kompetenz. Dies ist ihr erster Erfolg beim Gran Premio Nuvolari.

Den zweiten Platz belegte die Mannschaft Nr. 99 von Mocerri und Pizzuto am Steuer eines FIAT 508 C von 1939. Der dritte Platz ging an die Crew Nr. 2, Passanante und Moretti – Scuderia Franciacorta Motori auf einem FIAT 508 C von 1937 und bereits Gewinner der 2019er Ausgabe des Gran Premio Nuvolari.





RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

17. – 20. März 2022
Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Auf dem vierten Platz das Paar Bellini und Tiberti (Nr. 85), auf einem FIAT 508 C von 1937 und auf dem fünften Platz Belometti und Vavassori – Brescia Corse, Mannschaft Nr. 33 auf einem Lancia Lambda Spider Casaro von 1929.

Diese 31. Ausgabe hat sich als wichtiges Signal für die Rückkehr zu Geselligkeit erwiesen, denn die Veranstaltung verzeichnete eine beachtliche Teilnehmerzahl, ein Beweis für die große Begeisterung, die das Rennen umgibt. Gran Premio Nuvolari gilt als eines der schönsten Rennen der Welt. Der Mythos des „Großen Tazio“ ist dank der zahlreichen Fans, die ihn Jahr für Jahr anlässlich des Gran Premio Nuvolari wieder aufleben lassen, immer noch stark und präsent.



Viele Teilnehmer aus aller Welt (Italien, Deutschland, Schweiz, Holland, Vereinigte Staaten, Großbritannien, Russland, Österreich, Belgien, Uruguay, Argentinien, Japan, Polen, Libanon, Monte Carlo, San Marino) und 48 Automobilhersteller waren vertreten – um nur einige zu nennen: die italienischen Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Ferrari und Fiat; die britischen Jaguar, Aston Martin, Bentley und Triumph; die deutschen Mercedes, BMW und Porsche; der französische Bugatti. Außerdem nahmen 93 Vorkriegsfahrzeuge an der Veranstaltung teil.

Auch in diesem Jahr hat sich Mantova Corse der Initiative „GPN Green“ verschrieben. Als Zeichen der Sensibilität für Umweltschutz und Nachhaltigkeit wurden am Ende der Veranstaltung in ausgewählten Gebieten Mantuas Bäume gepflanzt, um die CO2-Emissionen zu kompensieren, die durch den Verkehr der historischen Fahrzeuge verursacht werden.



Die Einzelheiten der 31. Ausgabe

Teilnehmer: 267 Besatzungen aus der ganzen Welt.

Zugelassene Fahrzeuge: alle bis 1976 hergestellten Fahrzeuge.

Strecke: Ca. 1.100 km inmitten der Schönheiten Mittel- und Norditaliens, die durch die eindrucksvollen Landschaften der Lombardei, der Emilia Romagna, der Marken, Umbriens und der Toskana führt.

Besondere Crews: Das legendäre Auto von Tazio Nuvolari nahm symbolisch an der Veranstaltung teil, und zwar mit der Nummer 1 an Bord des Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport von 1930, dem Auto, mit dem der „Fliegende Mantuaner“ vor 91 Jahren die Mille Miglia gewann.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





Saisonabschluss 24. Oktober 2021

Der RETRO-Saisonabschluss ist schon zur geschätzten Tradition geworden und ein wahres Highlight im Kalender der Automobil-Fans.

Feiern Sie mit uns den Ausklang der Fahrkultur-Saison am 24. Oktober 2021 auf dem Gelände der Firma Hofmeister.

Frei nach dem Motto: Das Auto ist kein Museumsstück, sondern ein lebendiges Kulturgut, freuen wir uns auch dieses Jahr wieder auf zahlreiche Fahrzeuge, die wir bei Hofmeister auf der Rampe präsentieren dürfen.

Anmeldungen unter:

<https://www.retropromotion.de/events/retro-saisonabschluss/>

CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

Der 1954er Chrysler Ghia Special GS 1 war nicht nur der Sieger in Pebble Beach 1959, sondern gewann nun auch die „Best of Show“-Trophäe der 17. Classic-Gala Schwetzingen 2021. Das elegante Ghia-Coupé setzte sich gegen einen Maybach DS 8 Zeppelin V12 Sports Roadster und den unerwartet starken Rolls Royce Silver Cloud II Hooper Saloon durch, der sich ebenfalls in prächtigem Zustand befand.

Der Chrysler Ghia krönt das hundertjährige Bestehen der „Carrozzeria Ghia“, das zum 17. Int. Concours d'Elegance Classic-Gala Schwetzingen 2021 Jubiläumsthema war. Unter den Ghia-Exponaten waren auch der vom VW-Museum ausgeliehene Prototyp des VW-Karmann Ghia 1953, das seltene Cabriolet des „großen Karmann Ghia“ Typ 34, ein FIAT 2300 S Coupé, ein Ghia 450 SS und Serienfahrzeuge wie Maserati Ghibli und DeTomaso Pantera.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





SQUALO – PREMIERE IN GOODWOOD

GTO Engineering stellte vergangene Woche auf dem Goodwood Revival Festival ein Modell seines neuen Squalo vor. Der Squalo, der sich noch immer in der Entwicklungsphase befindet, ist ein völlig neues Fahrzeug von GTO Engineering. Angetrieben von einem von GTO Engineering entwickelten und gebauten V12-Motor mit vier Nockenwellen (geschätzte Leistung: ca. 460 PS), gepaart mit einem Schaltgetriebe und einem Sperrdifferential, ist der Squalo vom besten Design der 60er Jahre inspiriert, das mit modernem technischem Wissen und Materialien kombiniert wurde; dabei soll er weniger als 1.000 kg wiegen.

Das auf dem Stand von GTO Engineering ausgestellte Modell im halben Maßstab wurde als Designwerkzeug verwendet, um sowohl den Maßstab als auch die Größe und die Designoberflächen des Squalo festzulegen. Die Besucher des Standes auf dem Goodwood Revival konnten auch die eingebauten Frontscheinwerfer sehen, die sowohl das Fernlicht als auch die Blinker enthalten, und mit dem Team über die Weiterentwicklung des V12-Motors mit vier Nockenwellen und des Transaxle-Getriebes (das ein Fünfgang-Schaltgetriebe und ein Sperrdifferential beherbergt) sprechen.

Fotos: ©GTO Engineering



100 JAHRE TYPE 13 BRESCIA

Vierfach-Sieg für Bugatti

Es läuft der „Gran Premio delle Vetturette“. Auf dem Kurs Circuito di Montichiari jagen die Rennwagen zwischen den Städten Montichiari und Brescia hin und her. Reifen quietschen, Staub wirbelt durch die Luft. 60 Runden mit jeweils 17,3 Kilometer. Eine enorme Belastung für Mensch und Maschine – und bis heute ein legendäres Rennen: Beim Großen Preis der Voiturettes belegen Bugatti Type 13 die ersten vier Plätze – und zementieren die Motorsport-Kompetenz der französischen Luxusmarke. Der Beiname des Type 13 bis heute: Brescia.

Anlässlich des runden Jubiläums veranstaltete der Bugatti Club Italia vom 12. Bis 16. September ein besonderes Event: 40 historische Bugatti-Fahrzeuge, unter anderem der Typen 13, 22 und 23 aus der ganzen Welt, feierten auf den wunderschönen Strecken rund um den Gardasee den historischen Sieg. Start und Ziel war immer die legendäre Stadt Brescia. Seit über 35 Jahren hält der Bugatti Club Italia die Historie der berühmten französischen Luxusmarke lebendig – schon bevor mit dem EB 110 die zweite Ära der Marke beginnt und im Jahre 1991 der erste Supersportwagen der Neuzeit entsteht.



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



Mit dem Type 13 „Brescia“ läutet Bugatti 1921 im Motorsport eine Trendwende ein. Der offene Sportwagen, der erste seiner Art, sorgt für das Ende der großen und schweren Rennwagen nur wenige Jahre später. Dank seiner leichten Karosserie, dem überlegenen Fahrwerk und den starken Motoren fährt der Type 13 seinen Wettbewerbern ab 1921 davon.

Wie Ernest Jules Friedrich. Der französische Rennfahrer und Mechaniker setzt seit längerer Zeit auf den Type 13, gewinnt ein Jahr zuvor beim berühmten Rennen in Le Mans. In Brescia beim Rennen in der Klasse der Voiturettes fährt er konzentriert Runde für Runde, zirkelt präzise und schnell um die Kurven und erreicht als Ers-

ter das Ziel – vor seinen Teamgefährten Pierre de Vizcaya, Michel Baccoli und Pierre Marco.

Als Voiturettes bezeichnet man leichte und wendige Rennwagen. Mit dem Type 13 bietet Bugatti genau solch ein Fahrzeug: 490 Kilogramm leicht, 1,45-Liter-Vierzylinder mit anfangs 40 PS, später 50 PS. Bis zu 150 km/h fährt der offene Zweisitzer, lässt dank Leichtbau und präzisiertem Fahrwerk hohe Kurvengeschwindigkeiten zu. In dem ab 1910 gebauten Type 13 vereinte Ettore Bugatti seine Ideen, verfeinerte die Technik in den nächsten Jahren stetig weiter und setzte konsequent auf Leichtbau und hochwertige Verarbeitung.



Erster Vierventil-Motor in einem Auto

Ab 1914 erhält der Motor 1,35 Liter Hubraum, ab 1919 erstmals einen Vierventil-Zylinderkopf für schnelleren Gaswechsel. Damit leistet der Vierzylinder 30 PS. Weißmetall für Kurbelwellenlager und Kolben für eine hohe Drehfreude setzt Bugatti ebenso erstmals ein wie eine Benzinpumpe und eine Pumpe, die auf ausgewählte Bauteile gezielt Öl spritzt. Ein einfach zu schaltendes Viergang-Getriebe erleichtert dem Fahrer den häufigen Gangwechsel.

Ab 1921 erhöht Bugatti den Hubraum auf 1,45 Liter, beim späteren Rennwagen kommen neue Kugellager für die Kurbelwelle zum Einsatz, die noch leichter und reibungsärmer laufen. Gleichzeitig erhöhte Bugatti das Verdichtungsverhältnis des Motors und den Vergaserdurchsatz und entschied sich für eine Doppelmagnetzündung mit zwei Zündkerzen pro Brennraum. Damit sorgt der Rennmotor bei hohen Drehzahlen von bis zu 4.500 U/min für eine kraftvolle Verbrennung. Leichte Drahtspeichenräder statt schwerer Holzräder verringern die ungefederten Massen und erhöhen die Agilität. Kurz: Der Type 13 wird im Motorsport zum Maß aller Dinge. Stark, schnell, sehnig. Wie ein rassiger Vollblüter, ein „Pur Sang“.

In den 1920er-Jahren gewinnen die Fahrzeuge von Bugatti fast alle Wettbewerbe, an denen sie teilnehmen. Besonders bei harten Straßen- und Bergrennen sind die leichten, leistungsstarken und zuverlässigen Sportwagen aus Molsheim überlegen – und damit meist unschlagbar.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





OLDTIMER- AUKTION IN DALLAS

Bei der diesjährigen Mecum-Auktion im Kay Bailey Hutchison Convention Center Dallas wurden an vier Tagen 1.101 Fahrzeuge angeboten. Das Auktionshaus zeigt sich zufrieden mit dem Ergebnis: Bei der Veranstaltung vom 8. bis 11. September wurde ein Gesamtumsatz von 36,8 Millionen Dollar erzielt. 946 Fahrzeuge kamen unter den Hammer, was einer Verkaufsquote von 86 % entspricht.

Die Top-Verkäufe bei der Auktion in Dallas spiegeln die breite Palette der angebotenen Fahrzeuge wider: Von Muscle Cars und Supersportwagen bis hin zu Sportwagen und Zollfahrzeugen war alles dabei. Auf Platz 1 landete ein 2019er Lamborghini Aventador SVJ (Los S154) mit nur 3.150 Meilen, der 660.000 Dollar erzielte, gefolgt von einem 1970er Ford Mustang Boss 429 Fastback (Los S138), der mit 357.500 Dollar den zweithöchsten Preis der Auktion erzielte. Ford war in den Top 10 stark vertreten, wobei ein 1968 Ford Mustang GT500CR 900C Fastback (Los S77.1) aus der Triple B Collection mit 335.500 \$ den dritten Platz belegte und der 1966 RCR Ford GT40 Replica (Los S126), einer von nur sechs für den Einsatz in "Ford gegen Ferrari" gebauten, 203.500 \$ einbrachte.



Zu den weiteren Top-Verkäufern in Dallas gehörten ein 1956er Chevrolet 210 Custom (Los S133) für 253.000 \$, ein 1957er Cadillac Eldorado Biarritz Convertible (Los F119.1) für 220.000 \$ und ein 425 PS starker 1969er Chevrolet COPO Camaro (Los S116) mit Originallackierung in Daytona Yellow für 200.750 \$.

Private Sammlungen erzielten in Dallas ebenfalls gute Ergebnisse, wobei die bereits erwähnte Triple B Collection alle 20 ihrer Lose für eine Gesamtsumme von mehr als 1,16 Millionen Dollar verkaufte und die Rick Williams Collection 920.700 Dollar erzielte, als 21 ihrer angebotenen Autos unter den Hammer kamen.

Die Top-10-Verkäufe Collector Cars bei der Dallas-Auktion 2021:

1. 2019 Lamborghini Aventador SVJ (Los S154) für 660.000 \$
2. 1970 Ford Mustang Boss 429 Fastback (Los S138) für \$357.500
3. 1968 Ford Mustang GT500CR 900C Fastback (Los S77.1) für \$335.500
4. 1956 Chevrolet 210 Custom (Los S133) für \$253.000
5. 1957 Cadillac Eldorado Biarritz Convertible (F119.1) für \$220.000
6. 2002 BMW Z8 Roadster (S95) für \$211.750
7. 1966 RCR Ford GT40 Replika (Los S126) für 203.500 \$
8. 2014 Rolls-Royce Wraith (Los S193) für \$203.500
9. 1969 Chevrolet COPO Camaro (Los S116) für \$200.750
10. 1999 Shelby Series 1 Roadster (S130.1) für 189.750 \$

Fotos: ©Mecum Auctions



BRM BEIM GOODWOOD REVIVAL

Der erste von drei "neuen" 16-Zylinder-BRM-Rennwagen vom Typ P15 V16, die zur Feier des 70-jährigen Jubiläums der Marke gebaut wurden, wurde auf der Rennstrecke von Blyton Park in Lincolnshire im Beisein seines neuen Besitzers John Owen getestet. Danach zeigte sich der Wagen erstmals beim Goodwood Revival vom 17. bis 19. September.

Für den 82-jährigen John Owen, den Sohn des damaligen BRM-Formel-1-Teamchefs, ging damit ein Kindheitstraum in Erfüllung. Er hatte sich geschworen, eines Tages den Klang des 1,5-Liter-V16-Kompressormotors wieder auf die britischen Rennstrecken zu bringen und ihn vor vollen Tribünen fahren zu sehen.

Dieser Traum begann mit der Entdeckung von drei zugewiesenen, aber nicht gebauten P15-Fahrgestellnummern in den Original-BRM-Archiven und nahm dank einer gemeinsamen Vision mit dem BRM-Spezialisten Hall and Hall, der seit mehr als 50 Jahren mit der Familie Owen verbunden ist, Gestalt an.



Seit 1953 wurde kein neuer BRM P15 mehr von Grund auf neu gebaut. Anhand der Original-Blaupausen aus der Nachkriegszeit haben die Fachingenieure von Hall and Hall in den vergangenen zwei Jahren das gesamte Fahrzeug – bestehend aus mehr als 36.000 individuell gefertigten Teilen – mit einem Maß an Authentizität und Exzellenz nachgebaut, wie man es in der Welt des historischen Motorsports nur selten sieht. Allein der Motor besteht aus mehr als 4.000 Komponenten, von denen viele vom Team von Hall and Hall einzeln angefertigt werden mussten.

„Diesen V16-Motor nach so vielen Jahren wieder zu hören, war ein unglaublicher Moment und ein wahr gewordener Traum“, sagt John Owen. John Owen, heute 82 Jahre alt, war gerade Zehn, als er zum ersten Mal das einzigartige Heulen des V16-Motors hörte, der dank seiner Fähigkeit, bei unglaublichen 12.000 U/min zu drehen, 600 PS leistete – weit mehr als viele Straßen- und Rennwagen 60 Jahre später.

Auch die Aufgabe des Wagens beeinflusste ihn zutiefst – es war ein Auto, das von den besten britischen Ingenieuren für eine erwartungsvolle Nation gebaut wurde, um es mit den mächtigen italienischen und deutschen Nachkriegsteams aufzunehmen. Die Tatsache, dass er von legendären Fahrern wie Juan Manuel Fangio und Jose Froilan Gonzalez auf den Grand-Prix-Rennstrecken Europas gefahren wurde, trug nur noch mehr zur Attraktivität bei.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





MOTORSPORT- VERSIONEN DES ŠKODA FAVORIT

Während im September 1987 noch der Škoda 130 LR über die heimischen Rallye-Strecken fuhr, kam es auf der Internationalen Maschinenbaumesse in Brünn zu einem regelrechten Paradigmenwechsel: Unter großem Interesse der Öffentlichkeit präsentierte Škoda dort erstmals den Favorit. Das moderne Kurzheckmodell mit Frontmotor und -antrieb war eine komplette Neuentwicklung, für die sich der tschechische Automobilhersteller auch auf den anspruchsvollen westeuropäischen Märkten gute Absatzchancen ausrechnete. In Mladá Boleslav begann man umgehend mit der Entwicklung einer Rallye-Version, deren Erfolge das neue Modell international bewerben sollten.

Eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Rennfahrzeugs spielte Werksfahrer Vladimír Berger. Er fuhr den damals noch nicht offiziell homologierten Škoda Favorit zu Abstimmungszwecken auf ausgewählten Rallyes der tschechoslowakischen Meisterschaft 1988. Am 1. Januar 1989 folgte unter der Kennung A-5373 die Homologation des Fahrzeugs, bevor der Favorit kurz darauf mit den Fahrerteams Křežek/Motl, Sibera/Gross und Berger/Petera bei der traditionsreichen Rallye ‚Valašská zima‘ ein erfolgreiches Debüt feierte.



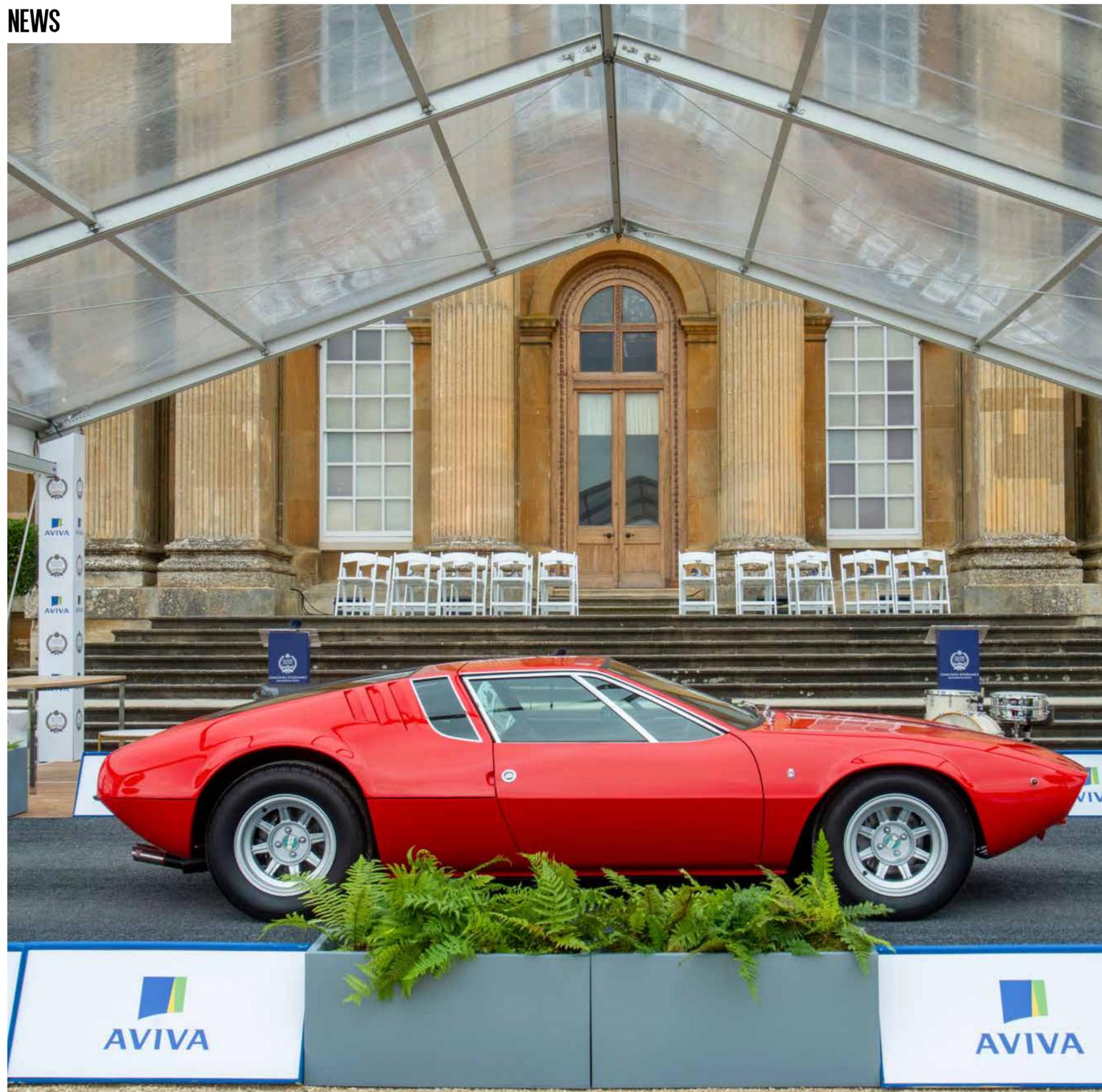
International gab der Favorit bei der finnischen Hanki Rally seinen Einstand und fuhr mit Kalevi Aho am Steuer zum Klassensieg. Auch in der Folge dominierte der Favorit und fuhr fast ausschließlich zu Klassensiegen. Dabei setzte er sich auch bei anspruchsvollen WM-Läufen wie der Rallye Monte Carlo, der RAC Rallye, der finnischen 1000-Seen-Rallye oder der Acropolis Rallye gegen die Konkurrenz durch. Besonders beeindruckend ist die Siegesserie des Duos Pavel Sibera/Petr Gross, die bei der Rallye Monte Carlo zwischen 1991 und 1994 viermal in Folge ihre Klasse gewannen.

Mit der Ausschreibung des Welpokals für Fahrzeuge mit Saugmotoren, einem maximalen Hubraum von zwei Litern und einer angetriebenen Achse – der sogenannten Formel 2 – traten 1993 im Rallye-Sport neue Regeln in Kraft. In der ersten Saison belegte das Škoda Motorsport Werksteam den zweiten Platz, bevor es im Folgejahr zahlreiche namhafte Konkurrenten hinter sich ließ und sich den Weltmeistertitel in der Formel 2-Klasse sicherte.

Als Rallye-Fahrzeug der Klasse A ähnelte der Škoda Favorit dem Serienmodell auf den ersten Blick zwar sehr, es handelte sich allerdings um einen reinen Rennwagen. Die Steifigkeit der aus dünnerem Blech gefertigten Karosserie verbesserte ein zertifizierter Sicherheitsrahmen. Das Dach verfügte gegenüber der Serienausführung über eine mechanische Klappe, die für eine bessere Belüftung des Innenraums sorgte. Scheiben und Türverkleidungen stammten zwar aus dem Serienmodell, Polsterungen und Rückbank wurden allerdings entfernt und dank zahlreicher weiterer Maßnahmen gelang es, das Leergewicht auf 750 Kilogramm zu senken.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





SALON PRIVÉ: DIE HIGH- LIGHTS AUS WOODSTOCK

Die Salon Privé-Woche ist vorüber. Fünf Tage erstreckte sich der Event im Blenheim Palace, der etablierte Veranstaltungen wie den Concours d'Elégance mit neuen Elementen wie dem Salon Privé TIME, der die weltweit führenden Uhrenhersteller vorstellte, der Red Collection und der Rückkehr von Live-Action in den Blenheim Palace beim "Hill Sprint" verband.

Der Salon Privé Concours d'Elégance eröffnete die Veranstaltung am Mittwoch. Der Concours d'Elégance ist ein Partner-Concours des Peninsula Classics Best of the Best Award und wird von einer ICJAG-Jury bewertet, allesamt renommierte Experten für ihre jeweiligen Marken.

Die Auszeichnung "Best of Show" wurde während des Ladies Day am Freitag, dem 3. September, bekannt gegeben und ging an ein Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A aus dem Jahr 1938. Der majestätische Titan aus den 1930er Jahren gehörte zu einer hart umkämpften Vorkriegstourer-Klasse, die direkt vor dem Blenheim Palace antrat. Zu den Klassensiegern gehörten das allererste Triumph-Motorrad, das jemals hergestellt wurde, der berühmte Jaguar Lightweight E-Type mit niedrigem Luftwiderstand, der zu seiner Zeit von Peter Lindner und Peter Nöcker gefahren wurde, ein höchst origineller ehemaliger Ford France GT40 und ein wunderschön restaurierter SS 100 3½ Liter.



Eine hochkarätige Jury von führenden Automobil-Designern verlieh den Churchill Cup für das außergewöhnlichste Design an einen De Tomaso Mangusta von 1972. Der zu Ehren von Sir Winston Churchill – der im Blenheim Palace geboren wurde – benannte Preis würdigte Design und Eleganz. Die Jury bestand aus den Automobildesignern Ian Callum und Fabrizio Giugiaro und wurde vom Chefjuror und fünffachen Le-Mans-Sieger Derek Bell geleitet.

Ein Aston Martin DB2, der an der Rallye Monte Carlo 1956 teilnahm, erhielt zwei Preise: den Preservation Award und den People's Choice, während der Gastgeber der Veranstaltung, der Duke of Marlborough, seine Favoriten auf zwei und vier Rädern auswählte. Er überreichte den Auto-Preis an einen Bentley Mk VI Light Touring Saloon von Hooper & Co aus dem Jahr 1949, während der Motorrad-Preis an ein Triumph Minerva-Motorrad aus dem Jahr 1901 ging.

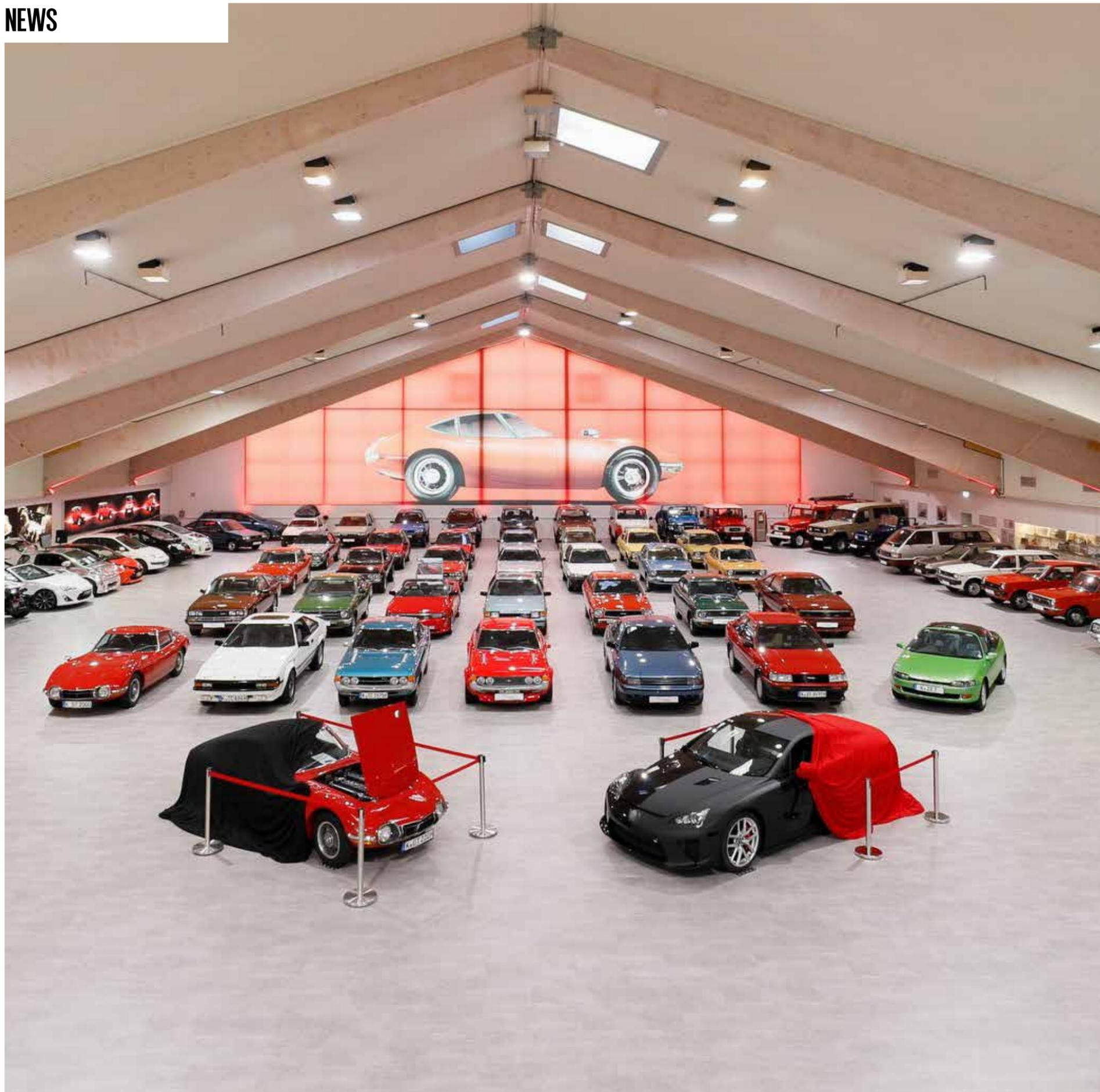


Am Mittwoch fand auch die große Präsentation einer neuen Veranstaltung für 2021 statt: "The Red Collection". Auf dem historischen Cricketplatz von Blenheim Palace wurde ein Ferrari 250 GTO präsentiert, dessen Chassis 4399 GT vor der Saison 1964 vom Werk mit der aktualisierten Karosserie der "Serie 2" umgestaltet wurde. Er war umgeben von einer Auswahl außergewöhnlicher Fahrzeuge, darunter ein Amilcar C6 von 1927, der letztjährige Best of Show, ein Alfa Romeo 8C 2300 Monza Spider von 1931, der einzige originale rote McLaren F1 der Welt und ein Pagani Zonda F Clubsport von 2009.

Der Samstag war ausschließlich den Automobilclubs der Premiummarken vorbehalten, die die Salon Privé Club Trophy erhielten. Eine Reihe von bedeutenden Jubiläen wurde gefeiert, darunter das halbe Jahrhundert des spektakulären italienischen Trios Lamborghini Countach, Ferrari 365 GT/4 BB und Maserati Bora. Der Hauptpreis, die Lockton Club Trophy, ging an einen Rolls-Royce Silver Wraith von 1953.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





TOYOTA COLLECTION FEIERT 50 MILLIONEN COROLLA UND 60 JAHRE KLEINWAGEN

Das Public Opening der Toyota Collection wird auch im Oktober fortgesetzt: Die Fahrzeugsammlung auf dem Gelände von Toyota Deutschland (Toyota-Allee 2, 50858 Köln) feiert am Samstag, 2. Oktober 2021 von 10 bis 14 Uhr ein Fest für die kompakten japanischen Kultmodelle, die seit 1961 ein großes Kapitel Automobilgeschichte haben. Vom Produktions-Weltmeister Corolla (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,6-3,3 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 128-76 g/km) und Toyota Publica, über den Starlet bis zum Yaris (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,1-2,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 128-64 g/km) sind alle Autos hautnah zu erleben, dazu weitere, insgesamt 75 klassische Toyota Modelle. Dies wie immer bei freiem Eintritt.



Das Opening erfolgt unter Einhaltung aller aktuellen behördlichen Auflagen. So dürfen die Gäste das Gelände nur nach erfolgter Online-Registrierung entsprechend der 3G-Regel im Außenbereich (Zutritt für getestete, geimpfte oder genesene Personen) bzw. der 2G-Regel in der Ausstellung (Zutritt für geimpfte oder genesene Personen) betreten. Die Registrierung und Buchung von personalisierten Tickets ist ab sofort möglich unter www.toyota-collection.de.

Im Mittelpunkt dieses Thementags steht die sechs Jahrzehnte zurückreichende Galerie kompakter Toyota Modelle. Der Publica als erster japanischer Kleinwagen ist ebenso dabei wie frühe Toyota Starlet oder – als Neuzugang der Toyota Collection – der leichtgewichtige und agile Yaris Cup Rennwagen mit echter Motorsport-Vergangenheit. Aber auch kompakte Concept Cars wie der AYGO Crazy oder iQ Disco fehlen nicht – und der Toyota Corolla als meistverkaufter Pkw ist mit allen wichtigen Generationen vertreten. Schließlich hat das populärste Automobil der Welt erst vor wenigen Wochen die Produktionsmarke von 50 Millionen Einheiten geknackt. Vor dem Eingang der Ausstellungshalle findet wieder das Treffen der Toyota Community statt, die ihre Sammlerfahrzeuge noch einmal ausführt, ehe viele der liebevoll gepflegten Schätzchen eine Winterpause einlegen.



Fotos: ©Toyota

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



100 JAHRE AVUS

**Sonderausstellung im
Automuseum Dr. Carl Benz**

Nur wenigen Autofahrern, die heute auf der A 115 nach Berlin fahren ist noch bewusst, dass sie ihr Automobil auf einem Teilstück der legendären AVUS bewegen.

Der Glanz der Siegerkränze ist längst verblasst, und der Lärm der brüllenden Motoren längst verstummt – am 1. Mai 1999 fand das letzte AVUS Rennen statt.

Nur ein Blick nach links gab noch Jahre lang die Sicht auf die langsam aber stetig verfallende hölzerne Haupttribüne frei. Ein privater Investor hat schließlich den endgültigen Abriss verhindert. Inzwischen erstrahlt die alte Tribüne fast wieder in neuem Glanz. Mit Veranstaltungen soll wieder frisches Leben einziehen.





RETRO CLASSICS BAVARIA®

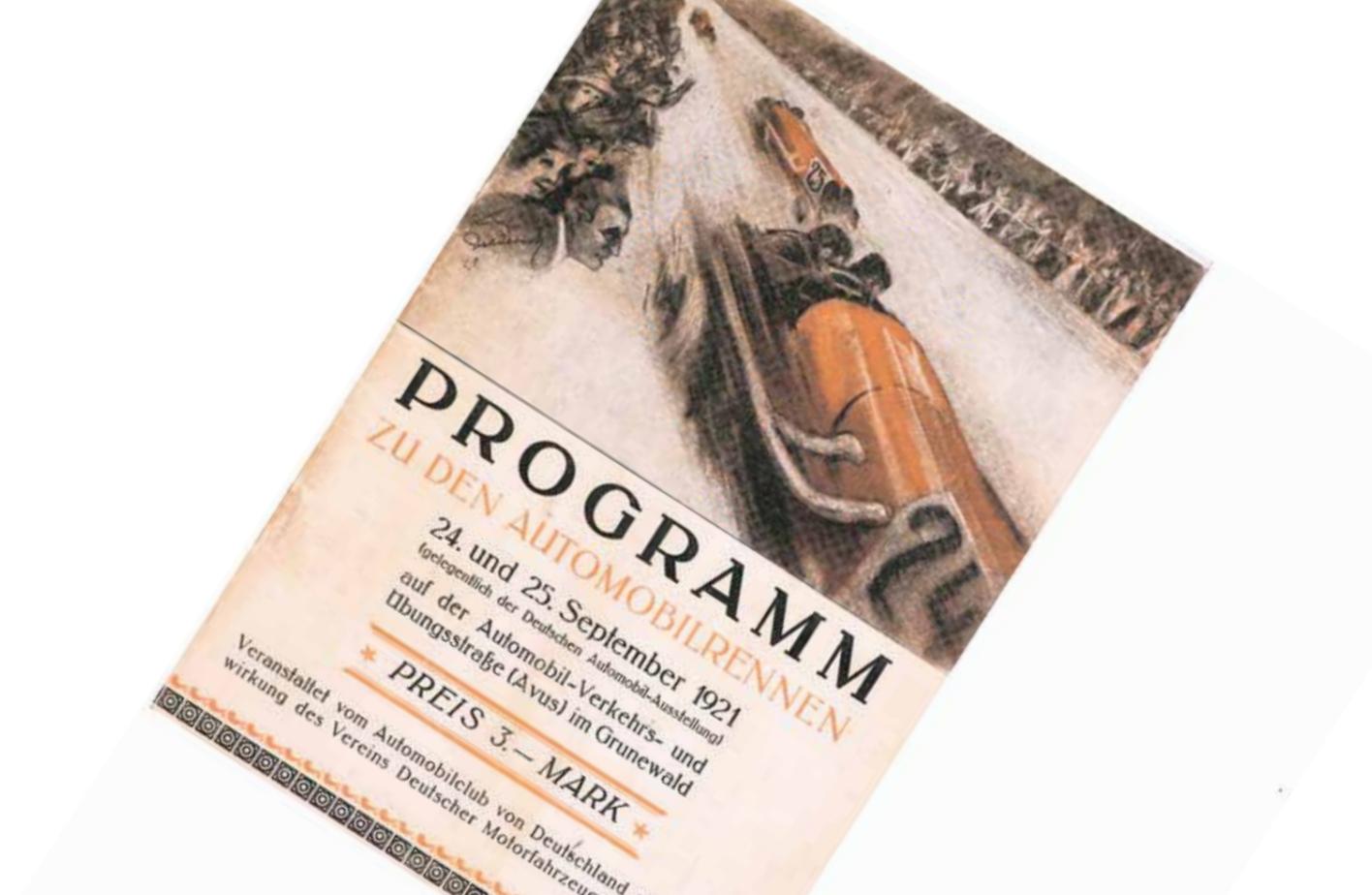
MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021
NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE



Im Juni 1921 erschien die Ausschreibung. Dort hieß es „Die Rennveranstaltung soll dem Käufer-Publikum angesichts drohender Importgefahr aus dem Ausland, die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie veranschaulichen, den deutschen Fabriken neue Aufträge verschaffen und der Arbeiterschaft den Erwerb sichern.“ Zugelassen waren daher nur Hersteller aus Deutschland.

Am Start standen Fabrikate, die heute fast vergessen sind: Horch, Adler, Wanderer, Selve, Presto, Steiger, Simson, Aga, Dixi, Falcon, Dinos, N.A.G. Nur Opel hat die Jahre überlebt.

Auch zwei Automobilhersteller aus Mannheim hatten ihre Wagen nach Berlin gebracht.

In der Klasse bis 800 kg startete Franz Heim auf seinem gleichnamigen Rennwagen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





Die Ausfahrt der Škoda Oldtimer-IG in Bildern

Am vergangenen Samstag rollte eine exquisite Auswahl an historischen Škoda Klassikern durch die Wolfsburger Autostadt. Der Auftritt im Museums- und Freizeitgelände des Volkswagen Konzerns bildete den Höhepunkt des jährlichen Herbsttreffens der Škoda Oldtimer-Interessengemeinschaft (IG). Eine Bildergalerie auf dem Medienportal skoda-media.de vermittelt Eindrücke von den verschiedenen Fahrzeugen bei diesem besonderen Zwischenstopp.

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.