RETRO CLASSICS®
SUNDAY GAZETTE

29. Mai 2011
Ausgabe 17

VILLA D'ESTE
DIE AUKTION BRACHTE
23 MILLIONEN EURO

Concorso d'Eleganza

Auto-Ikonen am See

NEOCLASSICS

ABENTEUER: WELTREISE

MODEL DES MONATS

Concorso d'Eleganza Die Präsento

ation
Top
EVENT
CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
PATROCINATO
BMW Group
506

Als schönster Oldtimer-Event der Welt gilt der Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Nirgends sonst ist die Atmosphäre vergleichbar elegant und dennoch entspannt wie an diesem Wochenende am Comer See.

Sehen Sie hier das Video ...

Concorso d'Eleganza

Der Schaulauf

Der Schönheitswettbewerb für Oldtimer, Prototypen, Designstudien und seit 2011 auch für Motorräder findet unter dem Patronat der BMW Group statt.

Concorso d'Eleganza

Die Concept-Cars

41

Concorso d'Eleganza

Die Auktion

Mehr als 23 Millionen Euro gingen während einer spannenden Auktion über den Tisch. RM Auctions war zum ersten Mal mit einem Event Teil des Concorso Villa d'Este in Cernobbio. Sechs Oldtimer wurden für über 1 Million verkauft. Zwei davon kosteten mehr als drei Millionen Euro.

Sehen Sie hier das Video ...

DKW
DKW

Concorso d'Eleganza

Der Motorrad-Concours

Seit 1923 baut BMW Motorräder. Beim Concorso Villa d'Este wurden 2011 erstmals auch besondere Motorräder präsentiert und ausgezeichnet. In der Jury wirkten Thomas Kohler (Schweiz), Carlo Perelli (Italien), Hugo Wilson (Großbritannien) und David Robb (USA). Zum Best of Show wählten sie eine amerikanische Pierce Four aus dem Jahr 1910.

Concorso d'Eleganza

Die Ausstellu

Mit Sonderschauen widmeten sich BMW im Pavillion der Villa Erba dem Geburtstag des BMW 328, dem 100. Jubiläum der Rolls Royce Kühlerifgur „Spirit of Ecstacy“ mit einer Kunstausstellung und die zeitgenössische Präsentation der „Neuen Klasse von BMW“.

Von Grund auf solide

Die Welt war im Umbruch, als man das Jahr 1938 schrieb. In Asien wurde Krieg geführt und auch in Europa standen die Zeichen auf Sturm. Kein guter Zeitpunkt für den Start des neuen Mercedes 230. So wurde der W153 schließlich ohne große Ankündigung oder Vorstellung auf eine der namhaften Automobilausstellungen ab Ende 1938 ausgeliefert.

Heute gibt es nur noch wenige Mercedes 230. Eines dieser seltenen Exemplare wird bei Retro Classics meets Barock in Ludwigsburg (23.-26. Juni) gezeigt.

Lesen Sie mehr ...

Classics
arock

NEO CLASSICS

Begierde auf Rädern

Aufregend, pulsierend wie das Leben und im wahrsten Sin des Wortes elektrisierend ist das neue Konzept-Fahrzeug DeZir von Renault. Chef-Designer Laurens van den Acker gibt einen Vorgeschmack, was Renault in ein paar Jahren vorschwebt. 4,22 Meter lang und nur 1,22 m hoch. Ein kraftvoller Wagen mit Sex-Appeal. Angetrieben wird das 830 Kilo Leichtgewicht mit Keval-Karosserie von einem 150 PS Elektromotor, der von Lithium-Ionen-Akkus gespeist wird. Nach einer Fahrt von rund 160 Kilometern braucht der Wagen eine Ladezeit von rund acht Stunden.

WAS ist **Neo Classics ?**
Zur Gruppe der Neo Classics zählen Luxuslimousinen oder Manufakturfahrzeuge, die aufgrund ihrer geringen Stückzahlen oder ihrer bestechenden Formgebung schon heute als Klassiker gelten.

SCHLUMMER-PLATZ Kotflügel: Unterwegs bekamen Hermann und Cande Zapp gleich viermal Nachwuchs

AUF ZWEI BOOTENüberqueren die Zapps mit ihrem Graham Page den Fluß

Mit dem Oldtimer auf Weltreise

Mit ihrem Graham Paige Oldtimer aus dem Jahr 1928 reisten die Zapps 230.000 Kilometer durch 24 Länder. Inzwischen sind Herman und Cande Zapp, die mit der ersten Alaska-Reise einen Jugendtraum erfüllen wollten, nicht mehr alleine, sondern haben vier Kinder auf der Rücksitzbank. „Atrapa tu Sueno", „Spark your Life" (Starte deinen Traum) heißt das Credo, mit dem die Argentinier inzwischen auch ihren Lebensunterhalt verdienen. In Südamerika ist ihr Buch ein Besteller. Eine Geschichte zwischen Wahnsinn und purer Leidenschaft für das Leben.

Lesen Sie mehr ...

Motoren-Männer

Die großen Namen der Automobilgeschichte wie Carl Benz, Gottlieb Daimler oder Ferdinand Porsche sind jedem Automobilfreund geläufig. Ganz anders sieht es aus mit Albert Hammel oder Siegfried Marcus, die wie viele andere Pioniere auch ihren Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des Automobils beigetragen haben. Buchkritiker Claus Dreckmann hat das neue Buch „Motor Men“, das sich in Lexikon Form, diesem komplexen Thema widmet, unter die Lupe genommen.

Sehen Sie hier das Video.

KLOS MOTORENTECHNIK

MGB GT MK II 1967

Die Nürburglegende

Ein neues 1:18 Modell widmet sich einem legendären Rennen auf dem Nürburgring und dem Hauptakteur. Beim 48-Stunden-Rennen kämpften zwei MGB-Teams gegen schier übermächtige Konkurrenten wie Ferrari, Lotus Cortina oder Alfa Romeo. Und ein MGB GT MK2 wurde Sieger.

Sehen Sie hier das Video ...

VW Golf Diesel

Als das „D" D

Nur zwei Jahre, nachdem der Golf 1974 die Kompaktwagenklasse neu definiert hatte, folgte schon der nächste Meilenstein. Denn 1976 revolutionierte Volkswagen mit dem neuen Golf D das Dieselprinzip: Zum ersten Mal zeichnete sich ein Diesel nun auch durch Dynamik aus.

Es hatte seinen guten Grund, weshalb die Dieseltechnik bis zum Erscheinen des Golf Diesel im September 1976 vor allem Lastkraftwagen, Traktoren und anderen Nutzfahrzeugen vorbehalten blieb – und bei Pkw wegen der geringen Verbrauchswerte und der Langlebigkeit fast ausschließlich im Taxigewerbe auf größere Stückzahlen gekommen war.

Diesel bedeutete bis zu jenem Datum: träge, phlegmatisch, behäbig. Doch auf einmal war alles anders: Mit der Markteinführung des Golf D wurde der Diesel plötzlich dynamisch, temperamentvoll, wenn nicht sogar sportlich. Mit nur 1.471 ccm Hubraum drehte der 37 kW/50 PS starke Selbstzünder im Golf D bis 5.000 U/min – fast wie ein Benziner. Das Aggregat beschleunigte das Auto in 19 Sekunden von 0 auf 100 km/h und sorgte für eine Spitzengeschwindigkeit von 141 km/h. Das waren selbst im Vergleich zum benzingetriebenen Ottomotor beachtliche Werte. Die Drehfreudigkeit hatte einen Grund: Das Dieseltriebwerk im Golf D basierte auf

YNAMISCH wurde

dem bewährten Benzinmotor des Baumusters EA 827. Der Block wurde lediglich in einigen Bereichen strukturell verstärkt und erhielt andere Kolben sowie einen geänderten Zylinderkopf für das Wirbelkammer-Einspritzverfahren. Anstelle des Zündverteilers kam eine Vakuumpumpe für den Bremskraftverstärker zum Einsatz.
Dabei behielt der Diesel seine angestammten Tugenden wie Genügsamkeit und Robustheit, gepaart mit dem dieseltypischen Drehmomentverlauf (82 Nm bei 3.000 U/min). Mit einem durchschnittlichen Normverbrauch von nur 6,5 l/100 km war der Golf D der sparsamste Diesel-Personenwagen seiner Zeit.

Im behördlichen Alltag stellten einige zehntausend Exemplare fortan ihre Langlebigkeit unter Beweis – unter anderem bei der Deutschen Post.
Auch privaten Fahrern bereitete der Golf Diesel großen Fahrspaß und erzielte hier einen großen Marktanteil. Er kam genau zur richtigen Zeit: Nach der Ölkrise bekam der Aspekt der Ressourcenschonung eine gesteigerte Bedeutung und man lernte das hoch effiziente Verbrennungsprinzip zu schätzen. Nicht zuletzt aus Umweltgesichtspunkten wurde der Golf mit dem Kennzeichen D am Heck gern gekauft.
1980 wuchs der Hubraum des Golf Diesel auf 1.588 ccm. Der Neue konnte bei identischen Verbrauchswerten alles noch etwas besser: Er leistete nun 54 PS bei 4.800 U/min und bot mit einem Drehmoment von 100 Nm bei 2.300 U/min noch mehr Durchzugskraft aus dem Drehzahlkeller.
Bereits 1982 revolutionierte Volkswagen den Diesel erneut: Nachdem man ihm einen Turbolader verpasst hatte, leistete er überaus dynamische 70 PS und rückte als Golf GTD nicht nur optisch in die Nähe des legendären Kompaktsportlers GTI.
Doch das ist schon eine andere Geschichte ...

KULTUR UND REISEN IM LÄNDLE

VOYAGE DE PLAISIR

Glanzvolle Schlösser, ehrwürdige Klosteranlagen – und dazu idyllische Straßen durch eine Landschaft, die ihresgleichen sucht: Kaum irgendwo liegt Sehenswertes und Genussreiches so dicht beieinander wie im Schlösserreich Baden-Württemberg. Ein Paradies für Ausfahrten mit entspanntem und erlebnisreichem Zuschnitt!

RETRO Promotion bietet in Kooperation mit den Staatlichen Schlössern und Gärten Baden-Württemberg Erlebnisfahrten durch diese reizvolle Landschaft an. Die Routen führen über Land- und Kreisstraßen, durch malerische Täler und über Hügel und Berge mit traumhaften Aussichten. Unterwegs fährt man zu den schönsten historischen Orten. Exklusive Genehmigungen machen die Einfahrt in sonst nicht zugängliche Schlossgelände und Burghöfe möglich – einzigartige Kulissen, um vor ihnen den Anblick eines gepflegten Oldtimers zu genießen und fotografisch festzuhalten! An ausgewählten Orten stehen besondere Schloss- und Klosterführer bereit: charmante Verführungen zu Ausflügen in die Vergangenheit.

Zusätzlich zu den geplanten Terminen ist es möglich eine der sieben Touren für individuelle Zwecke zu buchen, wie zum Beispiel eine Cabrioausfahrt Ihres Clubs, als Incentive für besondere Kunden und/oder Mitarbeiter usw.

RETRO CLASSICS®
REISEN

IMPRESSUM

Retro Classic Sunday Gazette
Wöchentlicher Newsletter
Herausgeber: Classic Media Group
Effnerstr. 106, D - 81925 München
+49 (0)89-91049251

Verantwortl.i.S.d.Pressegesetzes:
Désirée Rohrer
presse@oldtimer-TV.com
Chefredakteur: Kay MacKenneth

Anzeigen-Kontakt
presse@retropromotion.com
Tel. +49 (0)7159/800 698
Powered by Retro Promotion