



07. Aug. 2011
Ausgabe 27

SUNDAY RETRO CLASSICS® GAZETTE

E-Type
SPECIAL
14 SEITEN

- Großes Enten Treffen
- 35 Jahre Ford Fiesta
- Hurlingham Concours



50 JAHRE JAGUAR E-TYPE

AUKTIONS HIGHLIGHTS



TIPPS & TRICKS



MODELL DER WOCHE





50 JAHRE JAGUAR E-TYPE

In den Sechzigern spiegelte der Jaguar E-Type das Lebensgefühl seiner Zeit: er war revolutionär im Aussehen, dabei erschwinglich und ungeheuer sexy. Brigitte Bardot, Tony Curtis und Steve McQueen gehörten zu den Stars, die den E-Type fuhren. 50 Jahre nach seiner ersten Präsentation auf dem Genfer Automobilsalon feiert die Kultlegende Geburtstag. Am Genfer See wurde schon einmal damit angefangen, an dem Ort, wo der Wagen zum ersten Mal gezeigt wurde.

Lesen Sie mehr und sehen Sie hier das Video.





Legendäre Rennwagen wie
der hier zu sehende
Ferrari 250 GTO gingen an
den Start.

E-Type
SPECIAL



Welchen Erfolg der Jaguar E-Type haben würde, konnte sich wohl kaum jemand vorstellen, als der Wagen 1961 auf dem Automobilsalon in Genf präsentiert wurde.

Das 2-sitzige Cabriolet hat einen kürzeren Radstand als das später auf den Markt gebrachte 2+2 Coupé. Anfangs waren die Bodenbleche sehr hoch eingebaut und der Sitze nicht richtig verstellbar. Bei den 4.2 Liter Modellen ist dieser ungünstige Umstand bereits behoben. Die Sitze gingen zumindest stückweise nach hinten zu verschieben und die Bodenbleche waren etwas nach unten versenkt.

Lesen Sie mehr uns sehen Sie das Video ...

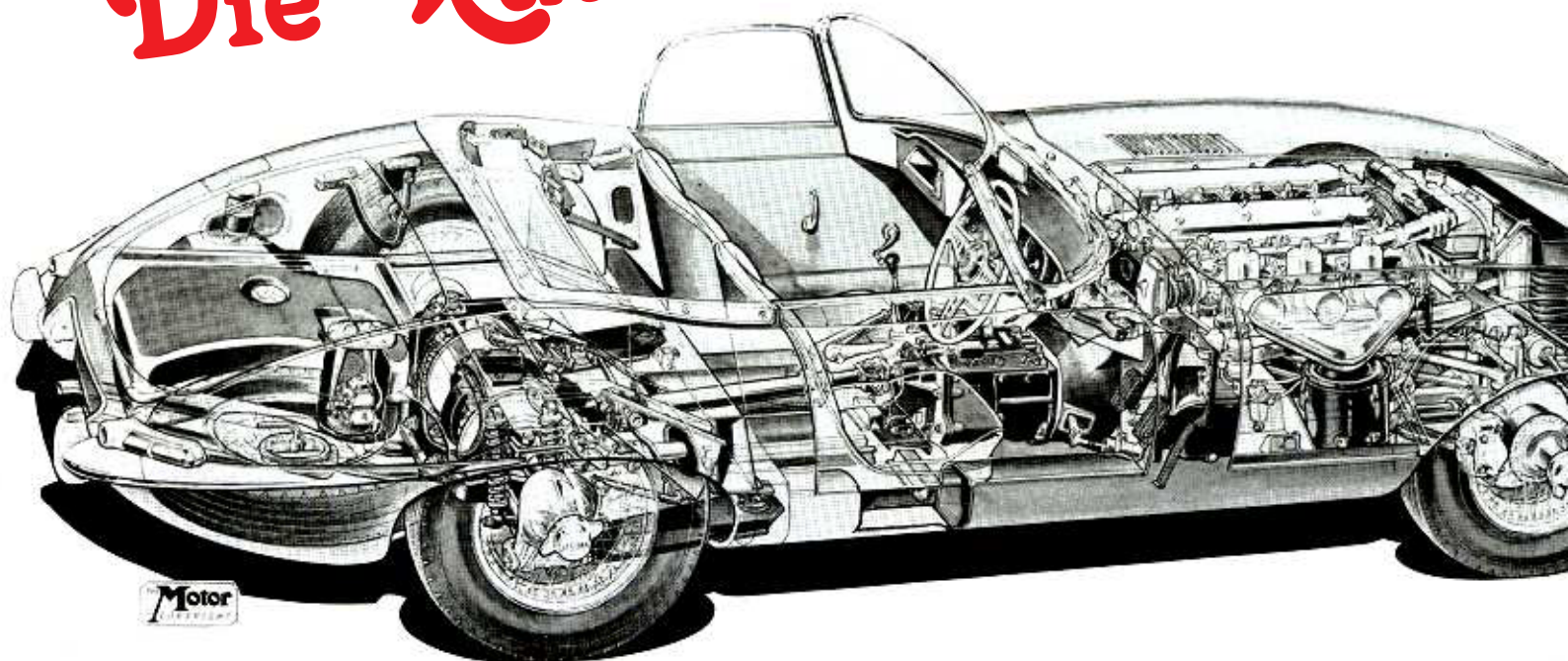




E-Type
SPECIAL

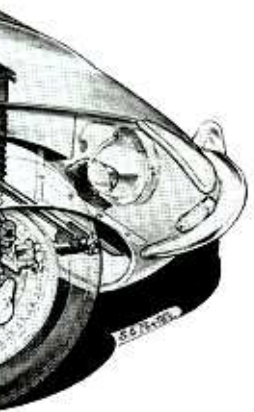


Die Katze oben ohne



THE JAGUAR "E" TYPE G.T. OPEN TWO-SEATER

This sectioned drawing of the open two-seater is reproduced by courtesy of "The Motor" and provides much information concerning design and general construction.



ATER

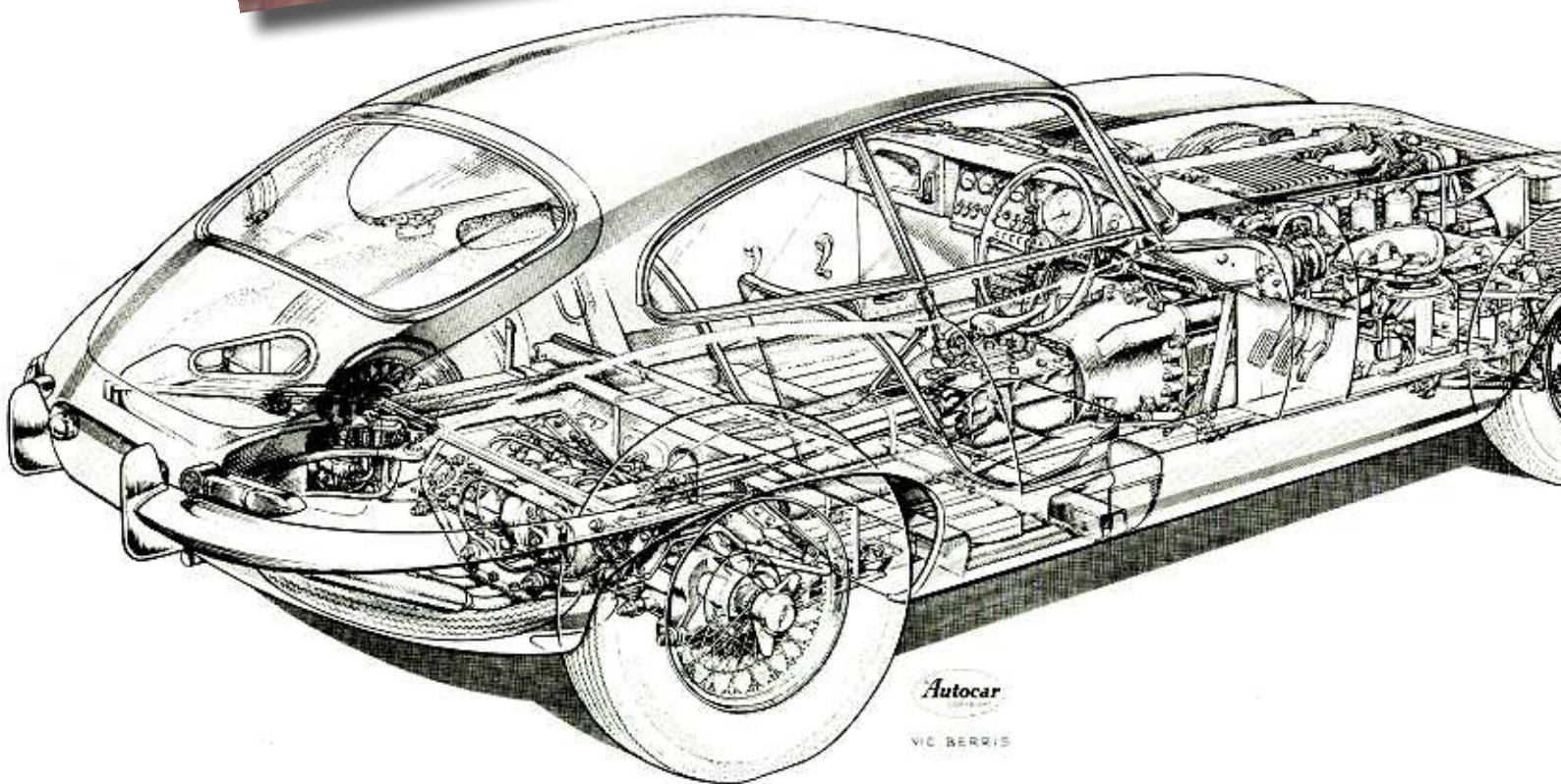




Ab 1971 kam ein 5,3 l V12-Motor zum Einsatz, was mit den strengen Abgasvorschriften, vor allem in Amerika zu tun hatte. Die Kraft wurde über eine hydraulisch betätigte Kupplung und ein vollsynchronisiertes 4-Gang-Handschaftgetriebe auf die Hinterräder übertragen. Für bequemere Raubkatzen gab es schließlich auch ein Borg-Warner-Automatikgetriebe.



E-Type
SPECIAL

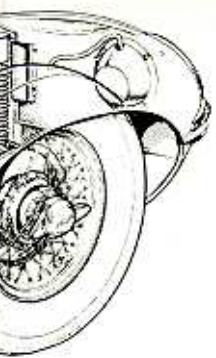
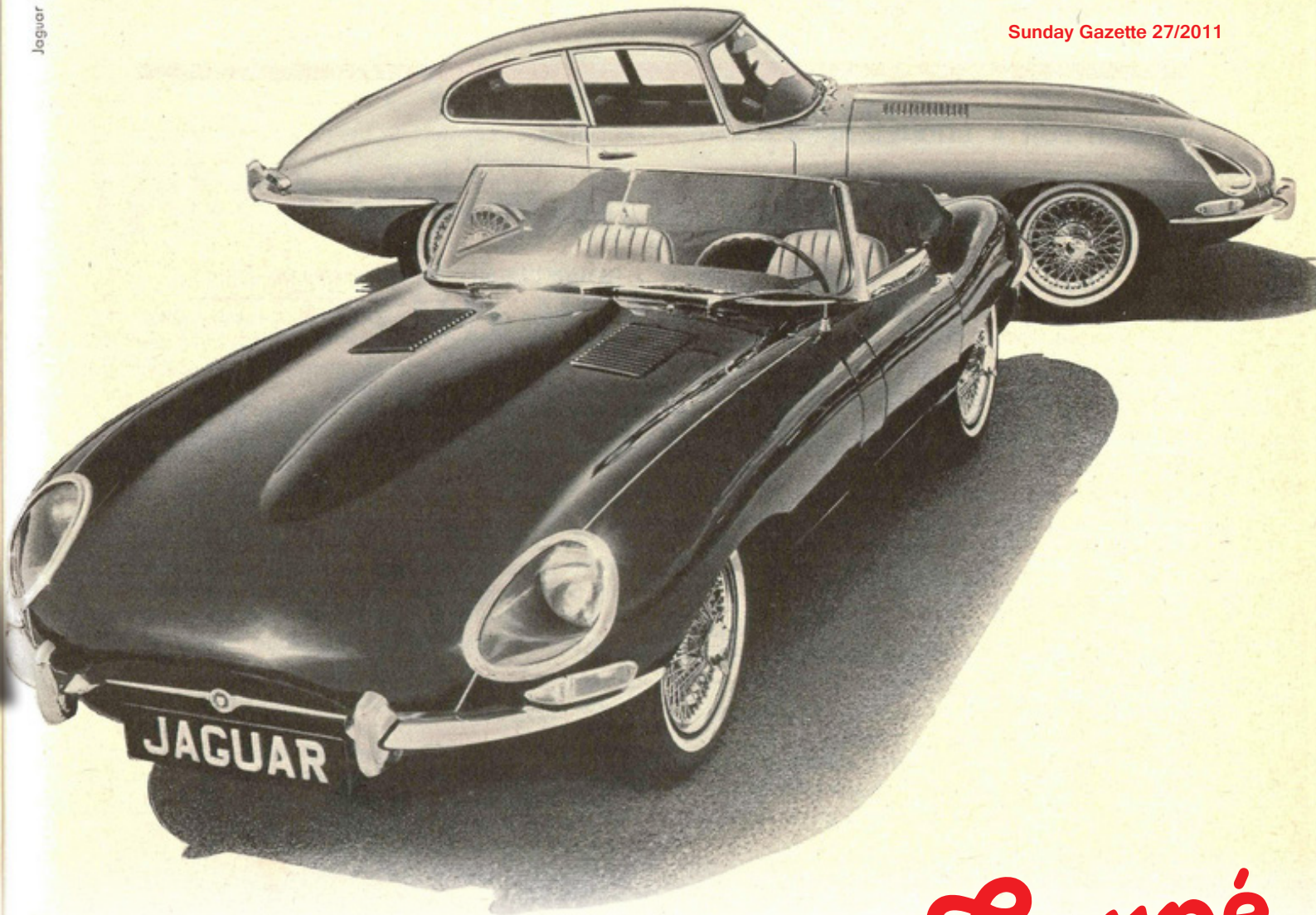


Autocar

VIC BERRIS

THE JAGUAR "E" TYPE G.T. FIXED HEAD COUPÉ

This sectioned drawing of the Coupé model is reproduced by courtesy of "The Autocar" and provides much information concerning design and general construction.



Die Katze als Coupé

COUPÉ



Die **50** Top Designer der Automobilgeschichte

Malcolm Sayer

Der Name Malcolm Sayer ist mit der Historie von Jaguar eng verbunden, denn er war es, der sein aerodynamisches Wissen und seine Leidenschaft für schnelle Fahrzeuge in einem legendären Straßenfahrzeug umsetzte. Sawyer war für das Design der C-Type, D-Type und auch E-Type Modelle zuständig und entwickelte später auch das prägnante Design der XJS Modelle. Der Erfolg des Jaguar E Type war zugleich auch ein finanzieller Durchbruch für Jaguar. Jaguar verkaufte etwa 70 000 Exemplare des E-Types.

Malcom Sayer wurde 1916 in Cromer, Norfolk in Großbritannien geboren. Der Vater war Mathematik Lehrer. Nach seiner Schulausbildung begann Malcolm Sayer das Studium über der Elementar-Wissenschaft der Aerodynamik am Loughborough College in Leicestershire. 1933 entschied er sich, sein Studium in der Automobiltechnik fortzusetzen. Das Loughborough College war bekannt für seine praxisnahe und tiefgreifende Ausbildung. Sayer wechselte unmittelbar nach Ende seines Studiums zu Bristol Aeroplane Company. Sein Arbeitsfeld war der Flugzeugbau, doch nebenbei entwickelte er mit ein paar anderen Automobilverrückten einen Rennboliden, den er nach dem 2. Weltkrieg auf die Straße bringen wollte. Das

Projekt namens „Gordano“ fand dennoch seinen weg auf die Straße nie und ist auch nicht erhalten.

Nach dem Krieg bekam Sayer einen Ruf an die Universität von Bagdad. Dort baute er die Ingenieurs-Fakultät auf.

Sir William Lyons, Gründer der Firma Jaguar, holte Sayer in sein Rennteam. Nach Jahren der Dominanz von Mercedes und Ferrari war das Ziel von Jaguar Le Mans zu gewinnen. Sayer baute zusammen mit Lofty England, dem Chef des Jaguar Rennteams einen Rennwagen auf der Basis des XK 120 Cs für die 24 Stunden von Le Mans 1951. 1954 konstruierte Sayer den legendären C-Type Rennwagen Prototypen mit dem völlig neuen aerodynamischen Design. Die Kotflügel und Motorhaube waren erstmals in einem und die Karosserie zog sich tief und in einer sanften Linie von vorne nach hinten. Aus dieser erfolgreichen Form entwickelte sich dann der erfolgreichste Rennwagen aller Zeiten, der Jaguar D-Type mit dem typischen Leitwerk hinter dem Fahrersitz.

Die D-Types wurden gefürchtet, denn nicht nur die Karosserie, sondern auch die Technik war überlegen und führte die Fahrzeuge zuverlässig zum Sieg. Auf dem Höhepunkt seiner Karriere war Malcolm Sayer, als Jaguar entschied den Erfolg der D-Type Serie auch auf die Straße zu bringen.

E-Type
SPECIAL

Für Sayer hieß das, die Attribute der Rennausführung in ein Serienfahrzeug zu integrieren. Aus mathematischen und aerodynamischen Formeln entstand so der wohl schönste britische Serien-Straßenwagen, der XK-E. Ein Modell des schlanken, kraftvoll anmutenden E-Type ist seit 1996 bei den Design-Ikonen, die zur Sammlung des berühmten Museums of Modern Art in New York gehören.

Seinen letzten Erfolg sollte Malcolm Sayer nicht mehr miterleben. Er starb 1970 im Alter von nur 54 Jahren. Erst nach seinem Tod gingen die XJS Fahrzeuge, die zunächst auch für den Rennsport entwickelt worden waren, in Serie.



Design Meilensteine von Malcolm Sayer



Jaguar D-Type

Jaguar C-Type



Jaguar E-Type



Jaguar XJS



Jaguar XJ17





AUCH AUF DER RENNSTRECKE EINE LEGENDE

**E-Type
SPECIAL**

Alles begann für den Jaguar E-TYPE mit einem Traumstart: Die Weltpremiere auf dem Genfer Salon war erst wenige Wochen her, da stürmte Graham Hill beim ersten Motorsporteinsatz am 15. April 1961 gleich als Sieger durchs Ziel. Doch

trotz einer hoffnungsfrohen ersten Saison wurde schnell klar, dass der als schneller, aber komfortabler Gran Turismo konzipierte E-TYPE gegen die als reinrassige Rennwagen ausgelegte V12-Konkurrenz aus Italien im Nachteil war. Mit den zwölf ab 1963 an Privatteams ausgelieferten Lightweight-Modellen mit Aluminium-Chassis und den aerodynamisch verfeinerten „Low Drag“-Coupés sorgte Jaguar jedoch dafür, dass der E-TYPE konkurrenzfähig blieb. Die stärksten Modelle leisteten am Ende 344 PS und kratzten 1964 in Le Mans an der 280-km/h-Marke. Neben Graham Hill steuerten weitere prominente Formel-1-Fahrer wie Bruce McLaren, Roy Salvadori und Jackie Stewart erfolgreich E-TYPEs – für den Schotten war der Jaguar sogar das Sprungbrett für eine große Karriere. Auch wenn der E-TYPE selten ein Auto für den Gesamtsieg war, errang er doch zahlreiche Erfolge bei nationalen Rennen und unzählige Klassensiege. Höhepunkte waren zweifellos der vierte und fünfte Platz bei den 24 Stunden von Le Mans 1962 und Platz neun bei der Auflage des Jahres 1963.

„Der E-TYPE war das gutmütigste Auto, das ich je gefahren bin. Man konnte alles mit ihm machen, was man wollte!“ Jackie Stewart (dreifacher Formel-1-Weltmeister)

„Der E-TYPE war eigentlich kein Renn-, sondern ein Straßenwagen. Nur eben ein verdammt schneller.“ Jack Sears (britischer Topfahrer der 60er Jahre in Touren- und GT-Wagen)

15. April 1961: An diesem Tag treten zwei nahezu serienmäßige E-TYPE Roadster mit Graham Hill (Equipe Endeavour) und Roy Salvadori (John Coombs) zu einem GT-Rennen im britischen Oulton Park an. Sie sind gerade frisch vom Band in Browns Lane gerollt; den Fahrern bleiben gerade einmal zwei Stunden Zeit zum Training. Während Hill nach 25 Runden gegen die Konkurrenz von Aston Martin und Ferrari siegt, fällt der anfangs führende Salvadori im E-TYPE mit dem kecken Nummernschild BUY 1 („Kauf einen!“) wegen nachlassender Bremsen in der Schlussphase noch auf Platz drei zurück.

Schon im Mai hält sich Salvadori dafür in Crystal Palace schadlos – und siegt vor Jack Sears, der das erfolgreiche Hill-Auto von Oulton Park steuert. Ein weiteres Highlight der Saison ist die im Juli abgehaltene British Empire Trophy in Silverstone: Hier kommt der spätere Formel-1-Star und -Konstrukteur Bruce McLaren knapp hinter Stirling Moss (Ferrari 250 GT SWB) auf Platz zwei. In Spa wird Mike Parkes hinter einem Ferrari ebenfalls Zweiter.

Rennsporterfolge sind dem E-TYPE nicht in die Wiege gelegt

Der E-TYPE scheint auf dem besten Weg, legitimer Erbe des zwischen 1955 und 1957 dreimal in Le Mans siegreichen D-TYPES zu werden. Viele konstruktive Merkmale verbinden beide Autos, doch ist der optisch betörende Neuling anders als der von vornherein als lupenreiner Rennsportwagen konzipierte Ferrari GT/GTO eher als schneller Grand Tourer konzipiert. Die etwas zu schmale Spur, die innen liegenden hinteren Scheibenbremsen (sie bereiten anfangs Kühlprobleme) und der im Vergleich zu einem V12 limitierte Sechszylinder-Reihenmotor setzen von vornherein gewisse Limits. Und da ist auch noch das Gewicht: Mit 1.118 kg sind die frühen E-TYPE einem 980 kg leichten und schon in der Straßenversion 240 PS starken V12-Ferrari eindeutig unterlegen. Einen Vorteil hat der E-TYPE jedoch, wie Roy Salvadori nicht müde wird zu betonen: „Den E-TYPE zu fahren war ein Vergnügen. Alles ging so gemütlich und zivilisiert zu. Man musste nicht ständig schalten oder auf höchster Drehzahl bleiben. Bis auf 3.200 Touren konnte man heruntergehen und dann voll auf 6.000 beschleunigen, ohne Loch oder Buckel. Der Aston Martin

war ja auch nicht schlecht, aber das brachte er nicht. Erst recht nicht ein Maserati, dessen Drehzahlband höchstens 1.400 Touren betrug. Es war das gewaltige Drehmoment, das den E-TYPE so interessant machte.“

Schon mit Blick auf die Saison 1963 entfalten sich derweil Aktivitäten in Jaguar-affinen Rennsportkreisen, die den E-TYPE durch Modifikationen wettbewerbsfähiger machen wollen. Im Focus steht dabei vor allem das Thema Gewichtsreduzierung. Als Vorreiter tun sich das Team von John Coombs und der als unermüdlicher Testfahrer tätige Graham Hill hervor. Weil der nach einem Unfall am Ostermontag 1962 in Goodwood zerstörte „BUY1“-E-TYPE ohnehin neu aufgebaut werden muss, nutzt man bei Coombs die Gunst der Stunde für eine Leichtbau-Version. Das Werk unterstützt das Vorhaben zumindest im Stillen, und prompt drückt man dank Aluminium-Haube, dünneren Stahlblechen und Scheiben aus Plexiglas das Gewicht um 140 Kilogramm. Der Motor dieses Urahn's aller Lightweights wird von drei Weber Doppelvergasern vom Typ 45 DCOE gefüttert, der „Weitwinkel“-Zylinderkopf kommt direkt aus dem D-TYPE, dazu gibt es stärkere Bremsscheiben.



60 Jahre Karten-Orientierung für Auto-Reisende

Seit über 60 Jahren, so ziemlich die Hälfte der Zeit, seitdem das Automobil erfunden wurde, können sich Reisende, die mit dem Auto unterwegs sind, mit Karten des Mairdumont Verlages orientieren.

Als Bertha Benz sich 1888 auf ihre legendäre Überlandfahrt mit dem Benz Motorwagen Nr. 3 aufmachte, orientierte sie sich für die Wegfindung noch an der Eisenbahnlinie von Mannheim nach Pforzheim und fragte mit-

unter nach dem Weg. Doch nur einige Jahre später, wollte der Automobilreisende auch ihm unbekannte Strecken zurücklegen. So wurden um 1900 die ersten regionalen Straßenkarten für Rad- und Kraftwagen verlegt. Es folgten die Atlanten für Automobilisten. In den 1930er-Jahren gaben die Ölgesellschaften kostenlos Straßenkarten und Stadtpläne heraus, um es ihrer Kundenschaft zu ermöglichen, ganz leicht zu den jeweiligen Zapfsäulen oder den Tankstellen zu finden.

Lesen Sie hier mehr





PATENT-PLAN Frankfurt



50 Jahre
Falkplan
1945-1995

Plan nicht
auseinander-
fallen

FALK-VERLAG

Preis 3,00 RM

Betrachtung 1. in Buchform: nach o. u. n.
2. als Gesamtplan: nach o. u. n.

STADTPLAN **Extra**
Standardfaltung

Berlin

20. Auflage



www.falk.de



Hurlingham Concours D 'Elegance Classic Cars & Gentlemen

Seit zwanzig Jahren hat der Hurlington Concours seinen festen Platz im Reigen der Edel-Events im Londoner Zentrum. Oldtimer, junge Klassiker, feinste Waren und elegantes Publikum der Upper Class treffen sich auf dem Club-Gelände, das bisher auch Schauplatz des Salon Privé war.

In diesem Jahr dominierte beim Hurlingham Concours die Marke Jaguar den Event. Insgesamt 18 Katzen auf Rädern waren

vorgefahren. 15 davon gehörten dem Leidenschaftlichen Jaguar-Sammler Dr. James Hull. Beim Concours 2011 musste der Alfa Romeo 6C 2500 SS von Gary Snell (er hatte bereits beim Salon Privé und beim Concorso Villa d'Este 2006 den Pokal geholt) den Platz hinter dem Jaguar XK140 von James Hull einnehmen, der mit „Best of Show“ ausgezeichnet wurde.





Einer neben dem anderen: Seltene Ferraris



Alfa Romeo 6C 2500 SS



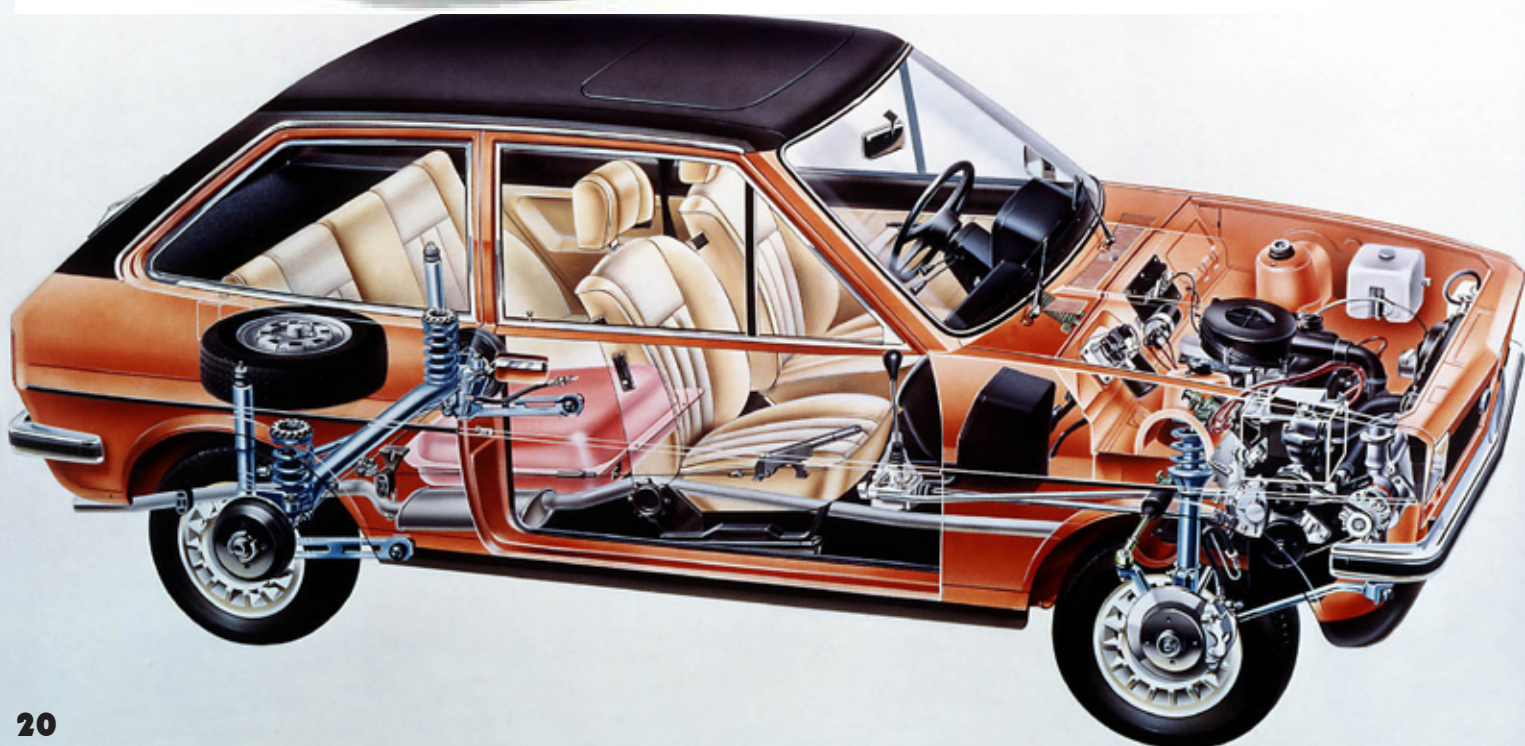
Edelkarossen allen Alters

FORD FIESTA MK1

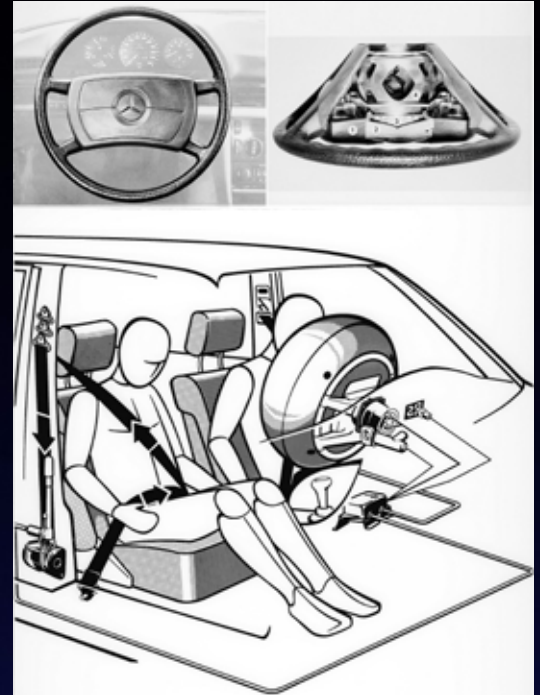
MIT SEINEM 35. GEBURTSTAG

Henry Ford selbst hatte das Projekt 1972 in Auftrag gegeben. Geheimname: Bobcat. Ziel: ein Ford-Kleinwagen. Entwicklungsarbeiten in Europa und Amerika laufen an in Sachen mechanische Konstruktion und Design. Den letzten Kick bekommt die Idee mit der Ölkrise 1973. Der Ford-Vorstand stimmt der Produktion des Codenamen-Wagens Bobcat zu. In Valencia wird eine Produktionsanlage mit 2,7 Millionen Quadratme-

tern gebaut. 1975 werden die ersten Motoren zusammengebaut und Henry Ford II entscheidet: Dieses Auto soll Fiesta heißen. Die rhetorische Spielerei mit dem Namen Ford und die Verbindung zur spanischen Produktionsstätte geben wohl den Ausschlag. Ab 1976 läuft die Produktion richtig an. Henry Ford und König Juan Carlos von Spanien eröffnen die Serienproduktion am 18. Oktober 1976.



VOR 30 JAHREN



Der erste deutsche Wagen, der mit Airbag und Gurtstraffer ausgerüstet war, war der Mercedes-Benz W 126. Für diese S-Klasse war das Rückhaltesystem als Sonderausstattung ab Juli 1981 erhältlich und schlug mit 1525 Mark zu Buche.

Vorangegangen waren viele Jahre der Erprobung. Bereits 1971 hatte Mercedes-Benz das Patent DE 2152902 C2 zum Thema Airbag angemeldet. Doch bis zur Serienreife waren aufwendige Tests und Unfallversuche notwendig. Abschließend stellte ein Langzeittest sicher, an dem 600 Fahrzeuge teilgenommen hatten, dass der Airback tatsächlich nur im Notfall und nicht während des normalen Fahrbetriebes auslöste.

Als eigentlicher Erfinder des Airbags gilt aber der Münchner Walter Lindner, der schon am 6. Oktober 1951 seine Idee für eine „Einrichtung zum Schutze von in Fahrzeugen befindlichen Personen gegen Verletzungen bei Zusammenstößen“ angemeldet hatte.





MUSIK & MOTOREN UNTERM HAMMER

Gesprochen wurde schon öfter darüber – jetzt ist es soweit. Das Datum für die Auktion des Milhous Museums steht fest. Im Februar 2012 wird RM Auctions die Museumsinhalte an neue Besitzer bringen. Die Brüder Robert und Paul Milhous hatten ein Leben lang hochkarätige gesammelt und ihre „Beute“ in Boca Raton, Florida, ausgestellt. Während Robert Oldtimer nach Oldtimer erwarb, konzentrierte sich sein Bruder Paul auf kostbare Pianos und besondere Musikinstrumente. Erst 1978 zeigten sie ihre Schätze der Öffentlichkeit. Nicht jeder-

mann hatte Zutritt, sondern ein ausgewählter Kreis, der wohltätige Projekte förderte oder Clubs mit den selben Interessen. 1990 wurde dann in Boca Raton das Museum gebaut, um endlich genügend Platz für die inzwischen ansehnliche Sammlung zu haben. Ein Museum mit einer unvergleichbaren Atmosphäre auf 3632 qm. Im Laufe des Jahres soll bei RM Auctions die Liste der Auktionsobjekte veröffentlicht werden.

www.rmauctions.com

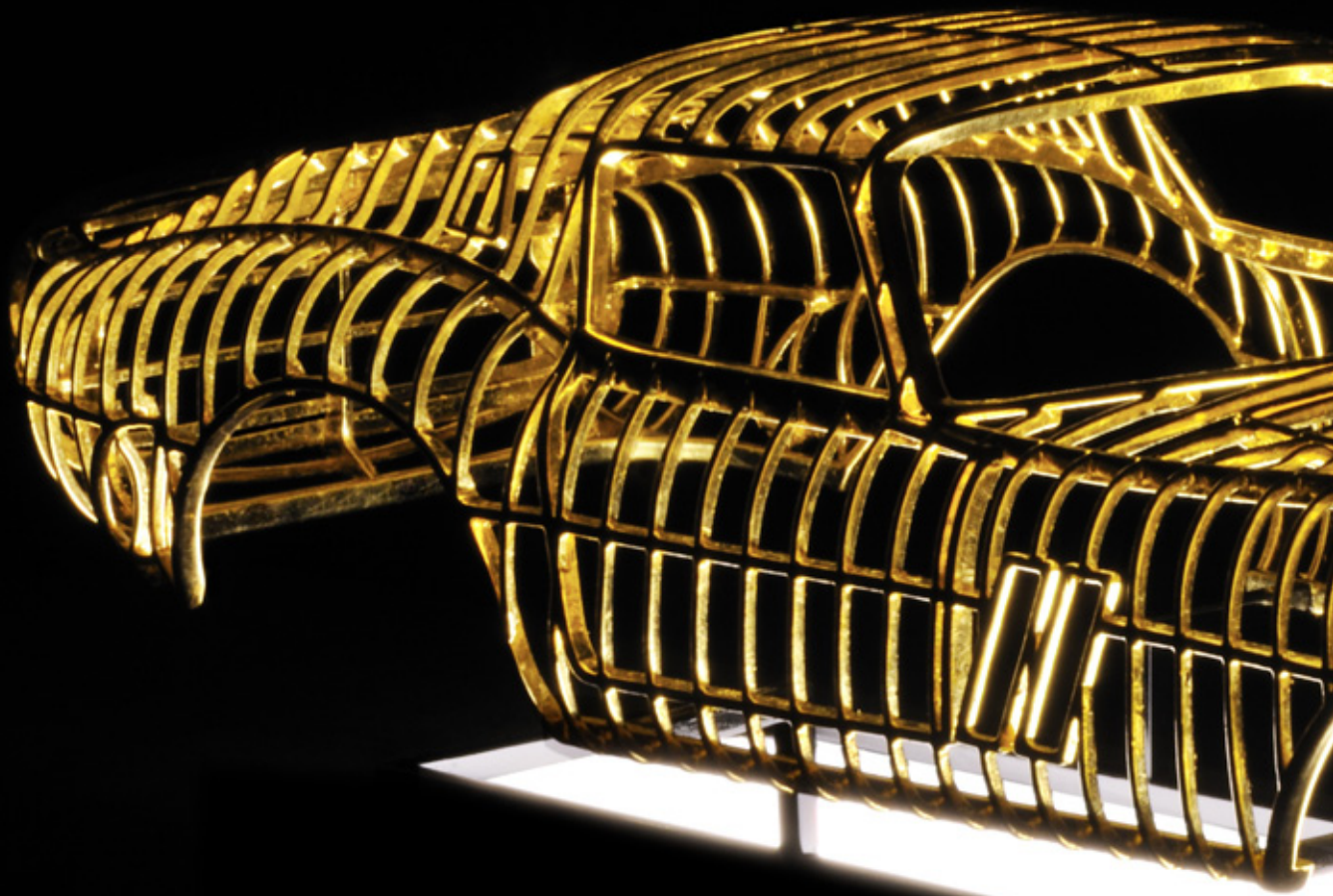


Mehr 2CV geht kaum ... Muss Enten-Liebe schön sein!



Mehr als 6000 Oldtimer 2 CVs trafen sich im französischen Salbris am vergangenen Wochenende zum wohl größten weltweiten Enten-Ami 6, Dyane, Méhari-Treffen. Aus Brasilien, dem Niger, Neuseeland und sogar aus Japan, Thailand und Burkina Faso kamen 2CV-Fans zum 19. Welttreffen. 5,1 Millionen 2CVs waren zwischen 1948 und 1990 gebaut





Darf's ein bisschen Gold sein?

Einen Oldtimer Ferrari zu besitzen mag für viele extravagant sein, aber man kann es noch toppen: Der Schweizer Künstler Dante Rubli schuf eine Skulptur aus 24 Karat Gold in Form eines original Ferrari 250 GTO. Das filigrane Meisterwerk wird am Concours d'Elegance in Pebble Beach, Kalifornien erstmals präsentiert. Dante ist kein

unbeschriebenes Blatt in Sachen 24 Karat-Oldtimer. Einen Aston Martin DB5 und ein Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer waren die ersten Werke dieser Art. In Monaco bestaunten schon Ferrari-Sammler Chris Evans und auch seine Hoheit Prinz Albert von Monaco die Skulpturen von Dante.



Überraschung in Monaco: Roger Moore, r, und Sammler Chris Evans, o.l., enthüllen mit Ferrari Experte Massini, o.r., die Miniatur-Skulptur





*Liebt Auto-Design in
Gold: der schweizer
Künstler Dante*





Großes Fauchen unter dem Dreizack

Man hört ihn, wenn er kommt. Der neue Maserati Gran Cabrio in der Sportausgabe verfügt nicht nur über 331 KW/ 450 PS, also zehn Pferde mehr, als das normale Modell, sondern auch über einen bemerkenswerten Sound. Bei höheren Drehklappen öffnen sich spezielle Auspuffklappen, aber auch bei im Sport-Modus faucht der Dreizack-Bolide imposant.

Die Variante des 2+2-Sitzers (hinten sind es wirklich eher Notsitze) bringt es mit dem 4,7-Liter V-8 Motor auf eine Endgeschwindigkeit von 285 km/h. Das Fahrwerk und die Bremsanlagen wurden optimiert. Erkennbar ist das Spezialmodell „Sport“ unter anderem vom normalen Gran Cabrio am schwarzen Kühlergrill mit rotem Dreizack. Die Frontscheiben sind dunkel getönt, aber hell umrandet. In Wagenfarbe werden die Seitenschweller und Luftleitbleche lackiert. Zu haben ab diesem Sommer ab 138713,- Euro

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.





Rekord-Erwartungen für Mercedes – Benz Oldtimer

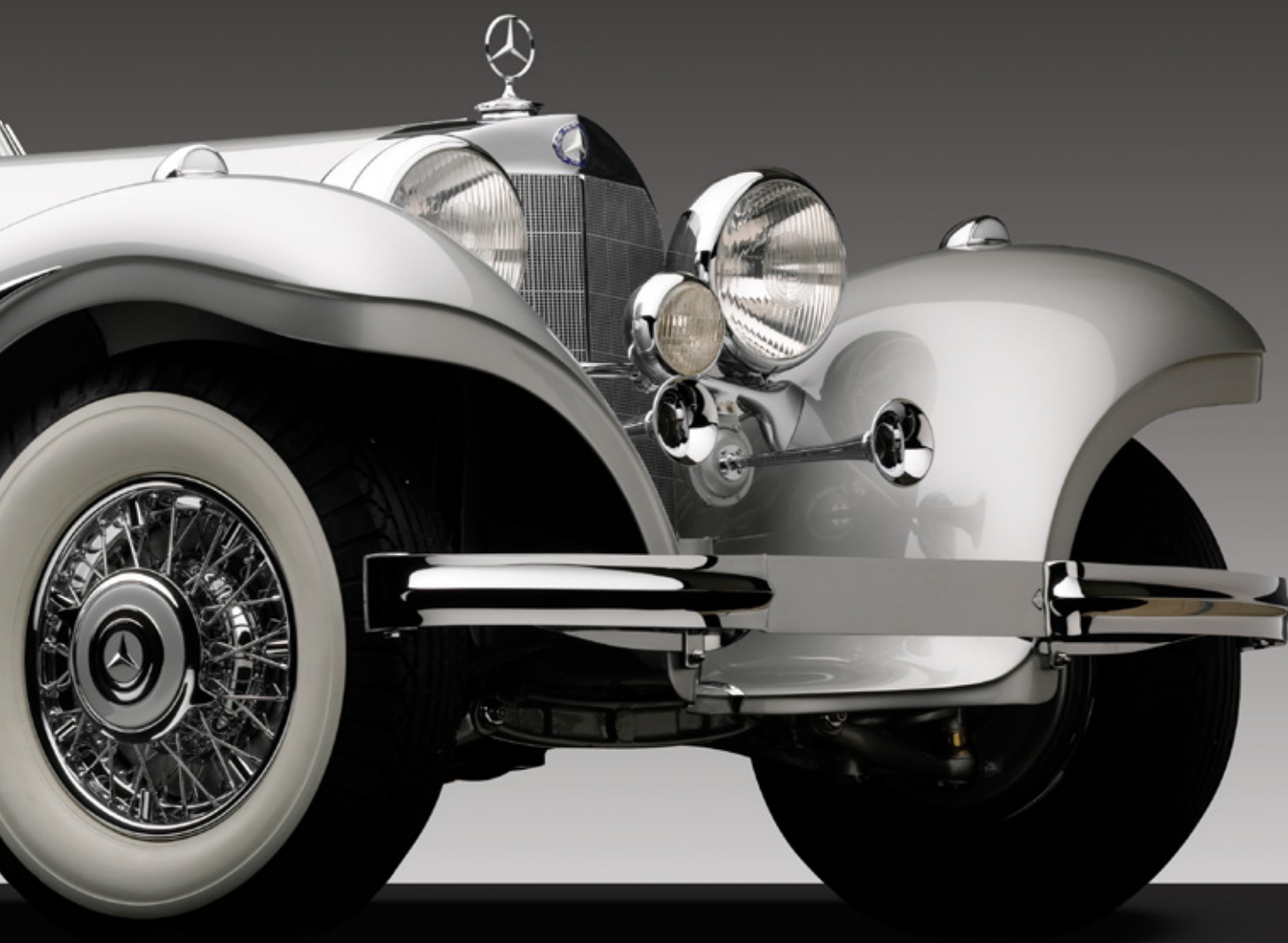
Passend zur 125 Jahr-Feier von Mercedes zündet RM Auctions in Pebble Beach am 20. / 21. August ein richtiges Mercedes-Benz Feuerwerk. Insgesamt werden 13 Fahrzeuge mit Stern unter den Hammer kommen. Davon sind allein die Hälfte Kostbarkeiten, die vor dem 2. Weltkrieg gebaut wurden und

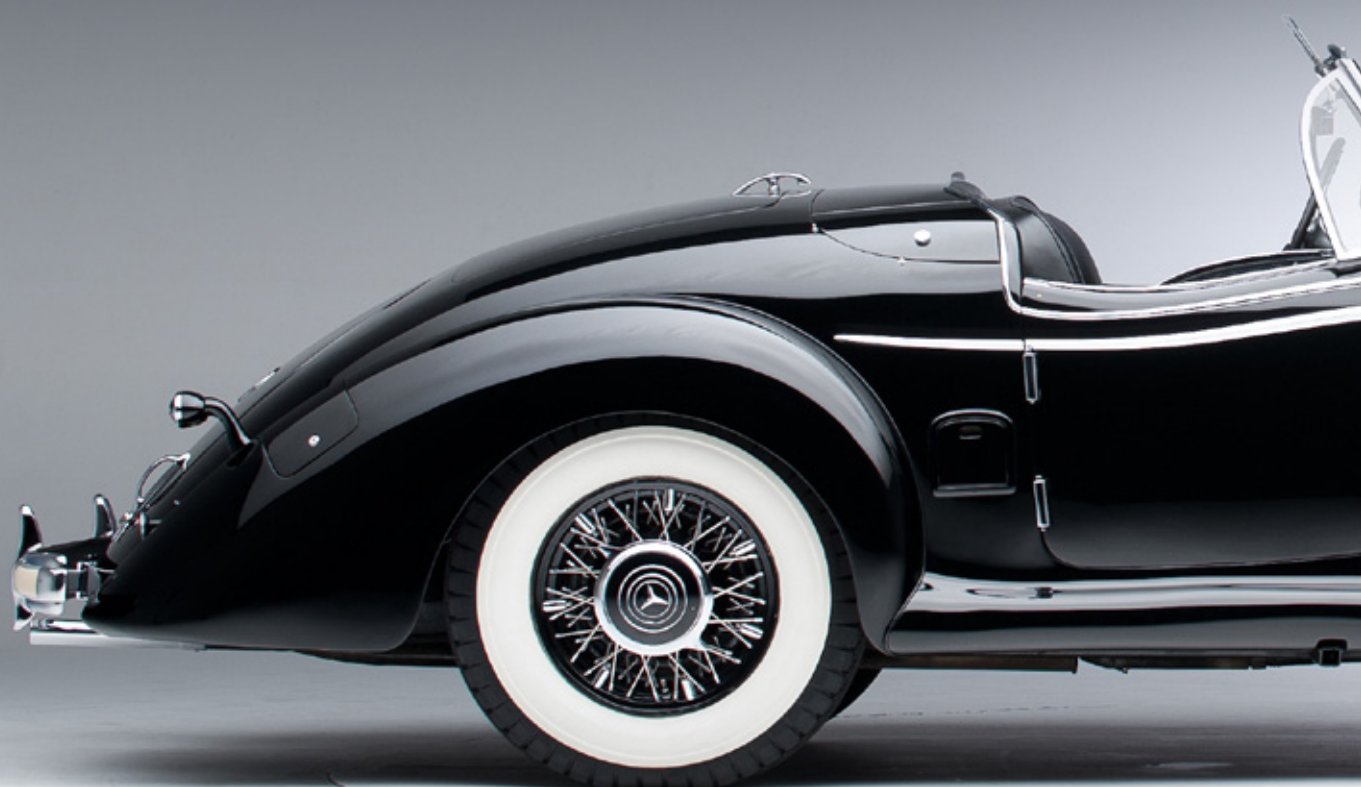
heute zu den wertvollsten Mercedes-Oldtimern überhaupt zählen. Der Mercedes Benz 540 K Spezial Roadster Baujahr 1937, der kürzlich bei der Eröffnung des Mercedes Flagship-Stores in New York glänzte, soll bei dieser Auktion eine neue Weltrekordmarke für Mercedes setzen.

Lesen Sie hier mehr ...



1924 Mercedes 28/95 Sport Phaeton

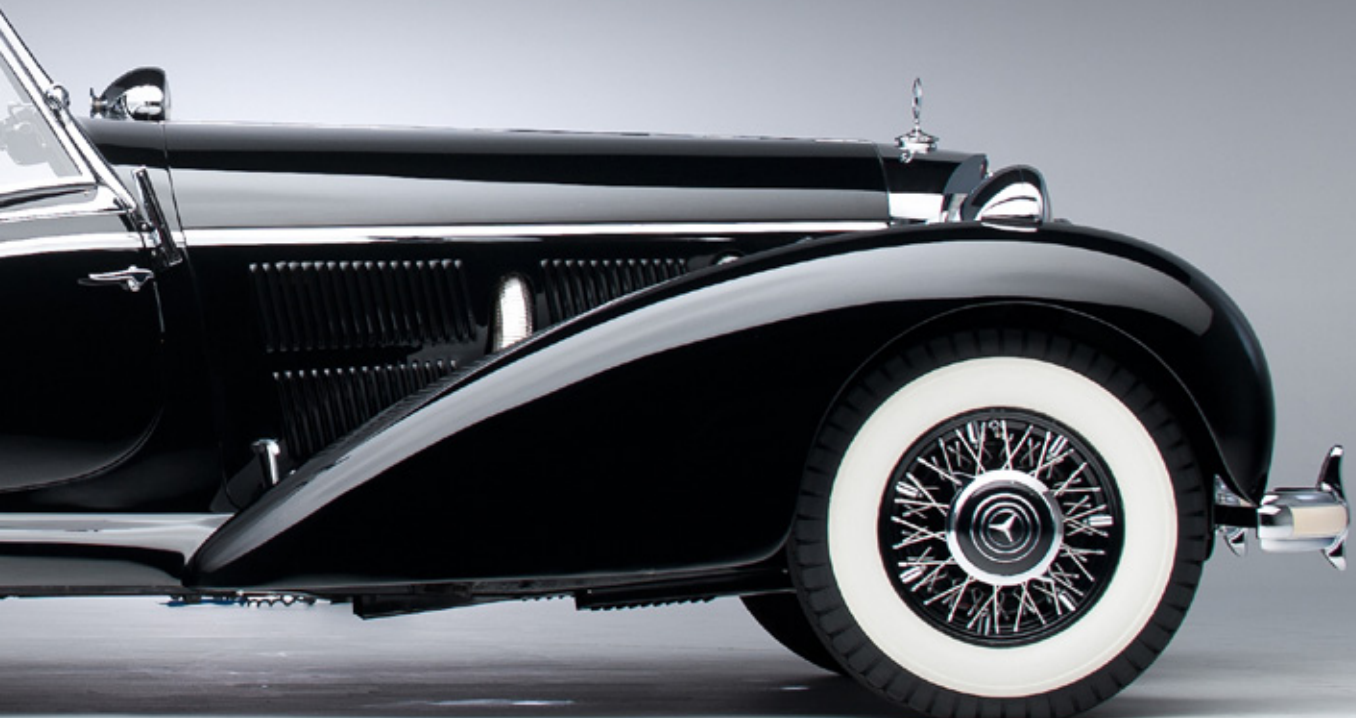


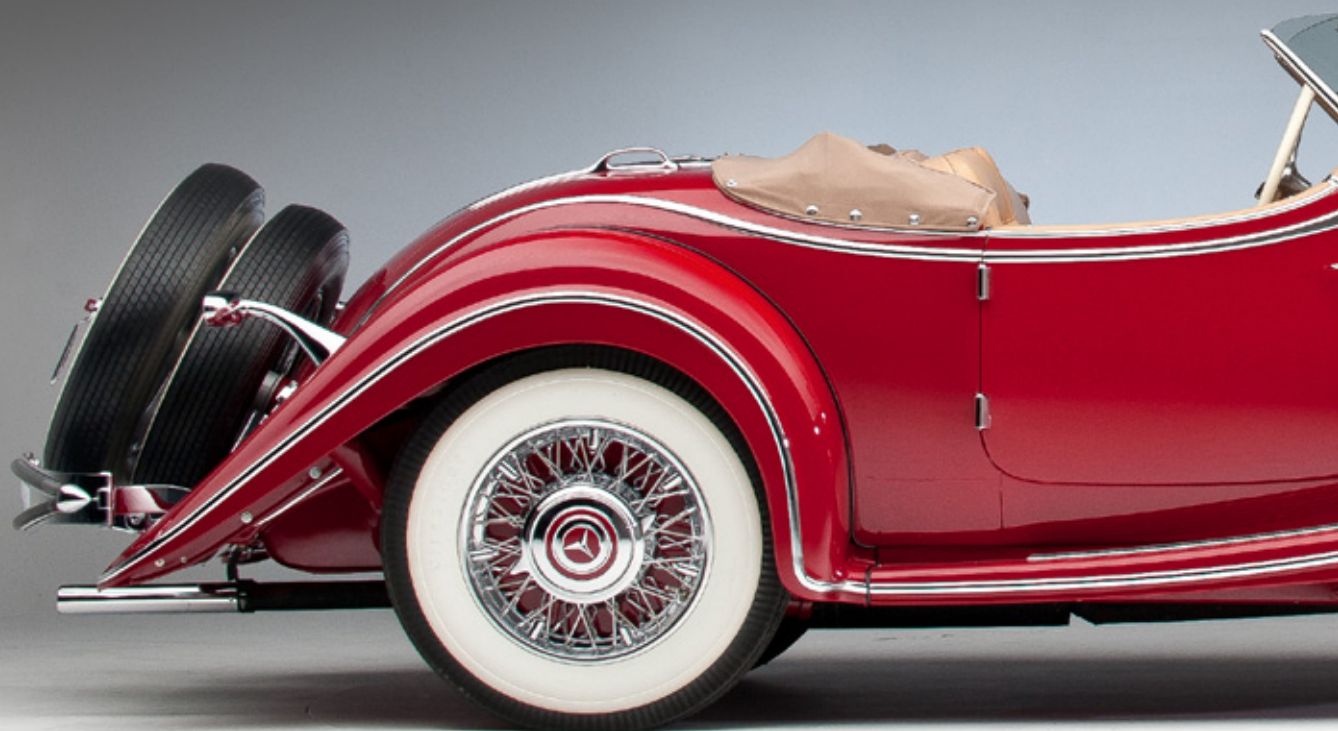


1936 Mercedes-Benz 540 K Spezial Coupe

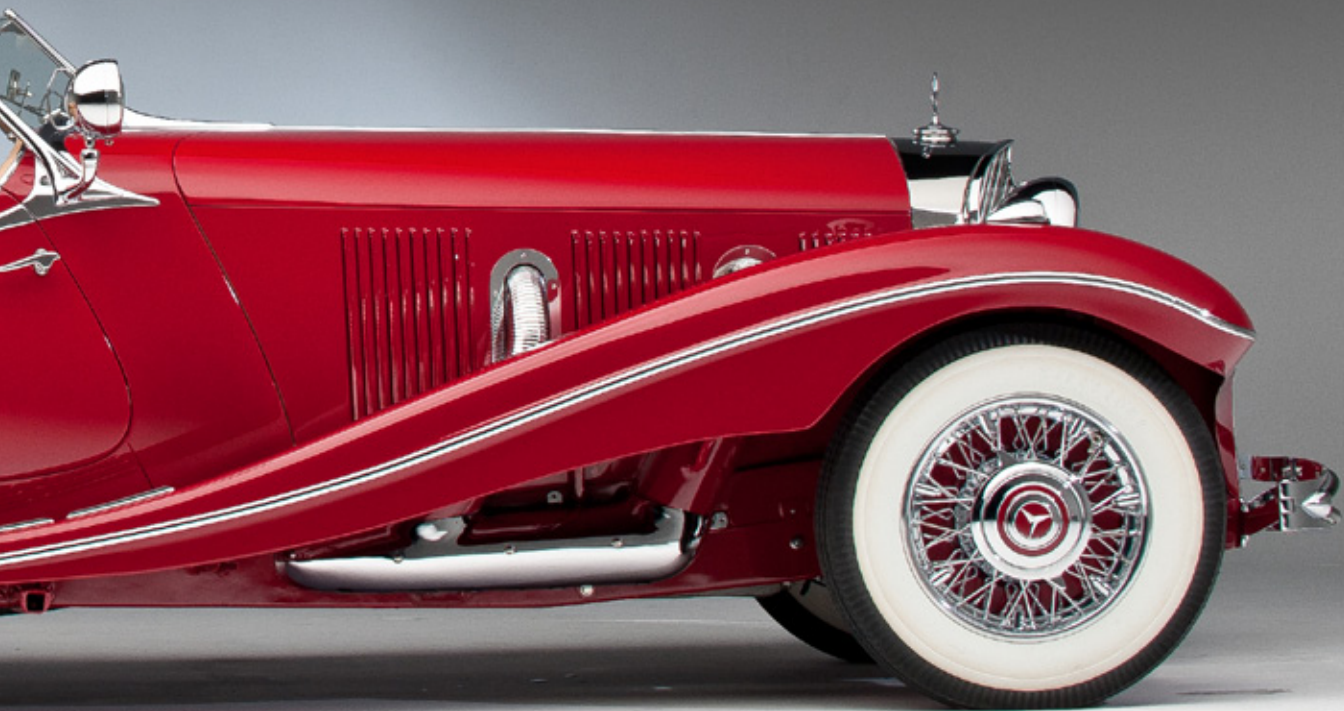


1939 Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster





1935 Mercedes-Benz 500 K Roadster



1936 Mercedes-Benz 540 K Sport Cabriolet A



Das Fahrzeug richtig und sicher aufbocken Teil 1

Statistisch gesehen passieren im Zusammenhang mit Oldtimern mehr Unfälle in Garagen, als auf der Straße. Viele dieser Unfälle hätten vermieden werden können, denn sie sind auf mangelnde Sicherheit bei dem Aufbocken des Oldtimers zurückzuführen. Neben der Technik des richtigen Aufbockens, gilt besonders für Schrauber und Hobby-Restauratoren, die alleine in einer Werkstatt arbeiten die Regel, dass jemandem Bescheid weiß wo sie sind. Im Falle eines Unfalls werden Sie so schneller gefunden.

Bei Böcken sollten die sicherheitsrelevanten Prüfsiegel (Bild 2) zu finden sein. Die Prüfsiegel garantieren, dass die Böcke die zulässige Traglast halten. Natürlich darf auch hier die zugelassene Traglast nicht überschritten werden. Böcke, die durch Bolzen gesichert werden, sollten für den Bolzen nochmals einen Stift zur zusätzlichen Sicherung dieses Bolzens haben. Dieser Sicherungsbolzen darf auf keinen Fall bei

Verlust durch eine Schraube (Bild 4) ersetzt werden. Moderne Böcke haben einen seitlichen Hebel, der zur Sicherung des Bocks nach unten klappt (Bild1). Unter Belastung ist dieser Hebel nicht mehr oder nur sehr schwer zu lösen. Wer ganz auf Nummer sicher gehen will, kann den Hebel unter Last zusätzlich mit einem Klebeband sichern. Damit ist auch Fremden klar, dass dieser Hebel nicht zu bewegen ist.

Grundsätzlich sollten an einem aufgebockten Fahrzeug keine gewaltsamen Hebelkräfte angewendet werden. Wenn Sie Radmuttern öffnen müssen, machen Sie dies, bevor das Fahrzeug angehoben wird. Leicht gelöste Räder können nicht abfallen. Auch das Anziehen der Radmutter erfolgt immer erst, wenn das Fahrzeug mit allen vier Rädern wieder auf dem Boden steht.

Ist das Fahrzeug aufgebockt, werden immer Reifen unter das Fahrzeug gestapelt, um im Falle des Kippens Bodenfreiheit zu gewährleisten.



WDW
WELT DER WERKZEUGE

Dieses Produkt
erhalten Sie bei

www.welt-der-werkzeuge.de

TIPPS & TRICKS

BLECHARBEITEN
Embleme & Ornamente

Das Grundmodell aus Plastilin



Die Klopff-Form aus Polyurethan



Das Blech wird in die Form getrieben

Immer wieder findet man als Zierelemente an Oldtimern Embleme oder Schriftzüge als dreidimensionale Form, z.B. bei Rad-Abdeckungen. Solche Formen können ebenfalls mit entsprechenden Klopfformen gefertigt werden. Zu erst muss eine Form zur Erstellung der Klopff-Form hergestellt werden. Diese Form kann auf verschiedene Arten hergestellt sein, aber in diesem Falle wird die Form aus Plastilin modelliert. Mit einem Lösungsmittel wird das Modellier-Plastilin angelöst und die Form geglättet.

Mit einer Polyurethan Gießmasse wird die Plastilin-Form abgegossen. Eine solche Polyurethan Form ist sehr hart und dennoch flexibel genug, die Schläge beim Treiben des Blechs auszuhalten. Um an alle Stellen der Form zu kommen, werden aus Buchenholz kleine Treib-Klötze erstellt. Buchenholz ist sehr hart und stabil genug, das Blech zu treiben.

Lesen Sie mehr und sehen Sie hier das Video ...



LEISTUNGEN

- Übernachtung im 5-Sterne Kempinski Hotel Bahia
- in der Nähe der andalusischen Perle Ronda
- Fahren auf dem exklusivsten Rennkurs überhaupt
– Ascari Racing Resort

Eine der wohl exklusivsten Rennsportanlagen der Welt liegt in einem malerischen Hochtal Andalusiens. Sie ist in Privatbesitz und nur wenigen Enthusiasten ist es vergönnt auf der 5,4 km langen Strecke ihre fahrerische Eignung zu überprüfen. Hier trifft sich die auserlesene Gesellschaft, um bei höchsten Sicherheitsstandards im exklusiven Ambiente ein Motorsport-erlebnis auf höchstem Niveau zu erfahren!

Die Strecke ist extrem anspruchsvoll, 26 Kurven, anspruchsvolle Kurvenkombinationen, Schikanen, lange Geraden. Die Strecke wurde von ihrem Besitzer den weltberühmten Strecken wie der Nordschleife, Spa, Hach und Silverstone nachempfunden.



Ronda – die „Geträumte Stadt“

Inmitten der bizarren und fast unwirklichen Berglandschaft der Serranía de Ronda befindet sich, am Rande einer 120 Meter tiefen und 70 Meter breiten Schlucht, die unglaubliche Stadt Ronda.

Quelle: www.red2000.com

EXQUISITER SAISONAUSKLANG



Wir bieten im Herbst 2011 in der Zeit vom 26. Oktober bis zum 11. November Oldtimerreisen der ganz besonderen Art. Sie haben die Möglichkeit zu wählen, ob Sie die ganze Zeit, oder eine oder zwei der insgesamt drei Abschnitte dabei sein wollen.

Außerdem bieten wir Ihnen an, wenn Sie über kein geeignetes Fahrzeug verfügen, dass Sie ein entsprechendes aus unserem Klassikerpool übernehmen.

Sie fliegen bis Barcelona und übernehmen dort das Fahrzeug, oder nach Malaga und Ihr Fahrzeug ist bereits vor Ort. Auch für Teilnehmer, die mit ihrem eigenen Oldtimer teilnehmen möchten, bieten wir an, das Fahrzeug nach Barcelona zu transportieren, während Sie bequem mit dem Flugzeug reisen.

Individuelle Reise- und Logistikplanung sind bei uns selbstverständlich!

Bitte fordern Sie auf dem folgenden Coupon alle Information zu dieser unvergesslichen und exklusiven Reise nach Andalusien bei uns an.

INFO-ANFORDERUNG FÜR:

Name

Vorname

Adresse

E-Mail

Tel./Mobil

☐ Ich möchte selber fahren

☐ Ich möchte nicht selber fahren, sondern fliegen

☐ Ich interessiere mich für einen Klassiker aus dem RETRO Promotion Pool

Bitte per Fax oder Post an umseitige Nummer bzw. Adresse senden!

RETRO
PROMOTION

Postfach 1321 · 71266 Renningen · Tel.: 07159 927809
Fax: 07159 17208 · info@retropromotion.de · www.retropromotion.de



ALTE STERNE MANUFACTUR

Ihr Partner für historische Mercedes Benz PKW-Fahrzeuge



BUCHTIPP

Von russischen Sportwagen und Limousinen



Was in Russland an unglaublich schönen Fahrzeugen gebaut wurde, hat es bis heute kaum zum Oldtimer geschafft. Schnittige Modelle wie der ZIS-101 oder der Düsenartige ZIS-112S Sport Coupé oder der am Ferrari angelehnte Prototyp ZIL-112S zeigt neben normalen Produktionswagen das neue Buch „Russian Motor Vehicles“ von Maurice A. Kelly. Buchkritiker Claus Dreckmann: „Ein Werk, das den Leser fesselt und immer wieder überrascht.“

Sehen Sie hier die Buchkritik ...

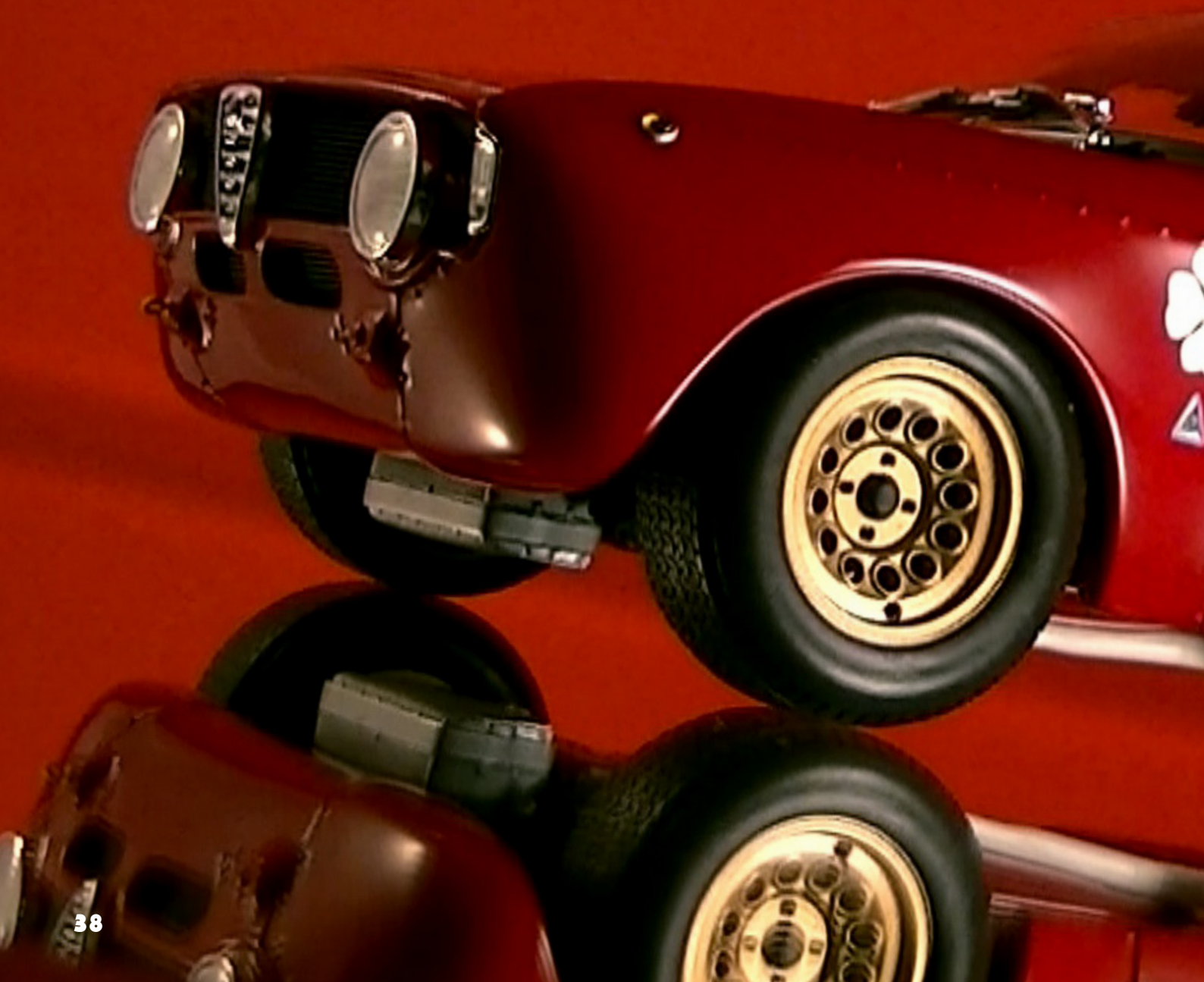


MODELL DER WOCHE

Alfa Romeo GTA 1500 Junior

Für Liebhaber automobiler Rennlegenden ist der Alfa Romeo GTA 1500 Junior im Maßstab 1:18 genau das Richtige für die Vitrine. Fein gearbeitet mit originalgetreu wirkenden Materialien begeistert das Miniatur-Modell des leichten Tourenwagens, der im Original 1965 vorgestellt worden war.

Lesen Sie mehr und sehen Sie hier das Video ...





Oldtimer-Finale à Paris

Während hierzulande viele Oldtimer schon eingemottet werden, steigt im Oktober in Paris zum Saison-Abschluß der letzte Event: Automedon präsentiert vom 14.-16. Oktober noch einmal das Thema Oldtimer in allen Facetten. Eröffnet wird Automedon traditionell mit der Oldtimer-Parade quer durch Paris angeführt von Panhard, Delahaye, Bugatti, Delage. In diesem Jahr wird Louis Chevrolet anlässlich seines 100. Geburtstags besonders gewürdigt. Der Chevrolet Club Schweiz wird aus diesem Grund besondere Vorkriegswagen ausstellen. Ein weiterer Schwerpunkt wird die HotRod Ausstellung sein mit den wildesten Kreationen der Vergangenheit. Historische Motorräder und Roller, hundert Markenclubs, 350 Händler von Automobilia und historischem Spielzeug gehören ebenfalls zur Saisonabschluss-Messe.



Peugeot Rennboliden beim AvD Oldtimer-Grand-Prix

Mit einem großen Peugeot-Clubtreffen und einer Sonderausstellung zum historischen und aktuellen Motorsport der französischen Marke werden Peugeot und die Marken-Oldtimerplattform Amicale Peugeot Deutschland den AvD Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring (12. bis 14. August 2011) begleiten. Auf einer 180 Quadratmeter großen Sonderausstellung im neuen Fahrerlager der Eifel-Rennstrecke sind für die Besucher des Oldtimer-Grand-Prix drei besondere Fahrzeuge aus dem aktuellen und historischen Motorsport der Löwenmarke zu sehen: Präsentiert wird



der 258 kW (340 PS) starke Peugeot 205 Turbo 16, mit dem die Französin Michèle Mouton 1986 souverän die Deutsche Rallye-Meisterschaft gewonnen hat. Diesem Wettbewerbsfahrzeug zur Seite gestellt wird die Straßenversion des 205 Turbo 16 mit 147 kW (200 PS), von der lediglich 200 Exemplare hergestellt wurden.

AC Cars feiern gleich mehrere Jubiläen



1961 - AC Ace 2.6 on Giggs Hill Green Photo AC Cars Ltd

Einst schlug das Herz der zeitweise größten britischen Fahrzeughersteller AC Cars im kleinen Thames Ditton. Am Wochenende 20./21. August werden sich hier so viele

Oldtimer der legendären britischen Marke treffen, wie nie zuvor, denn es gibt mehrere Jubiläen zu feiern. Die einstige Eigentümer-Familie feiert mit.

Lesen Sie hier mehr ...



Links: Original Aufnahme des Ferry Works Machine Shop circa 1922 , daneben der gleiche Workshop heute



Schottenkaro mit Erinnerungswert

Wer einmal einen Golf GTI in den 70ern besessen hat, den wird diese Umhängetasche im bekannten Schottenmuster der GTI-Sitze an Vieles erinnern: Die Spritzigkeit des Ur-GTI, den guten Halt, den man trotzdem in den Sitzen dank Seitenführung hatte und die Beharrlichkeit, mit der Schokoladeflecken im Gewebe des Karomusters hängen bleiben konnte - und wenn man noch so schrubbte. Auf jeden Fall gibt's für die Tasche mit originalem Sitzbezugstoff aus dem VW Classic Shop 100 Punkte. Preis: 35 Euro. Nur lieferbar solange der Vorrat reicht.

www.volkswagen-classic-parts.de



IMPRESSUM

Ein Produkt der:
Classic Media Group
Effnerstr. 106, D - 81925 München
+49 (0)89-91049251

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

Erscheinungsweise: wöchentlich
Auflage: 20.000

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

Hergestellt für Retro Promotion