



06. Mai 2012
Ausgabe 66/19

SUNDAY RETRO CLASSICS® GAZETTE

35 JAHRE
MITSUBISHI
DEUTSCHLAND

- 80 Jahre Zippo
- Astronauten & Corvettes
- Anstieg der H-Kennzeichen



BENTLEY BLOWER

KURZNACHRICHTEN



TIPPS & TRICKS



INVESTMENT

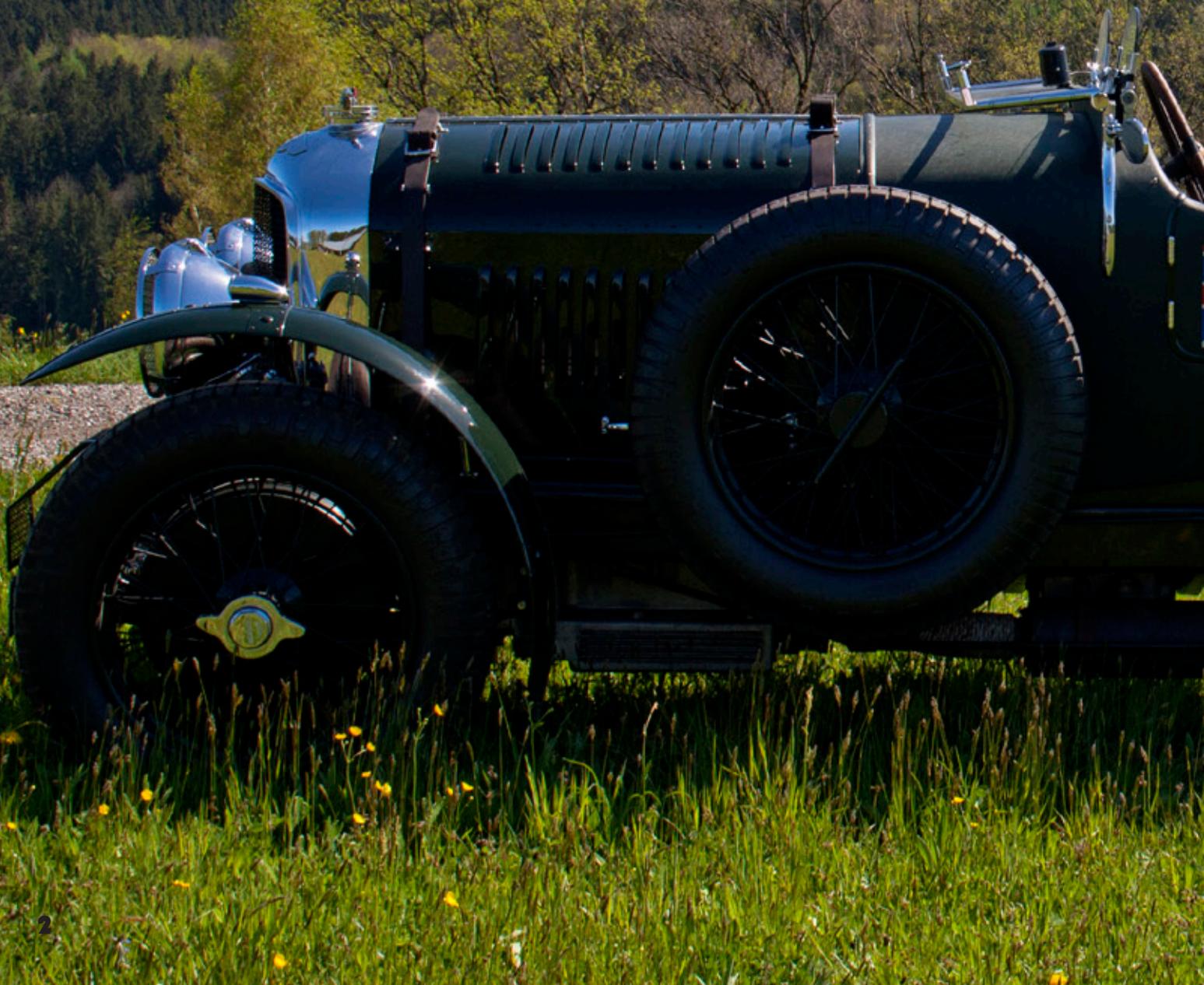


BENTLEY BLOWER

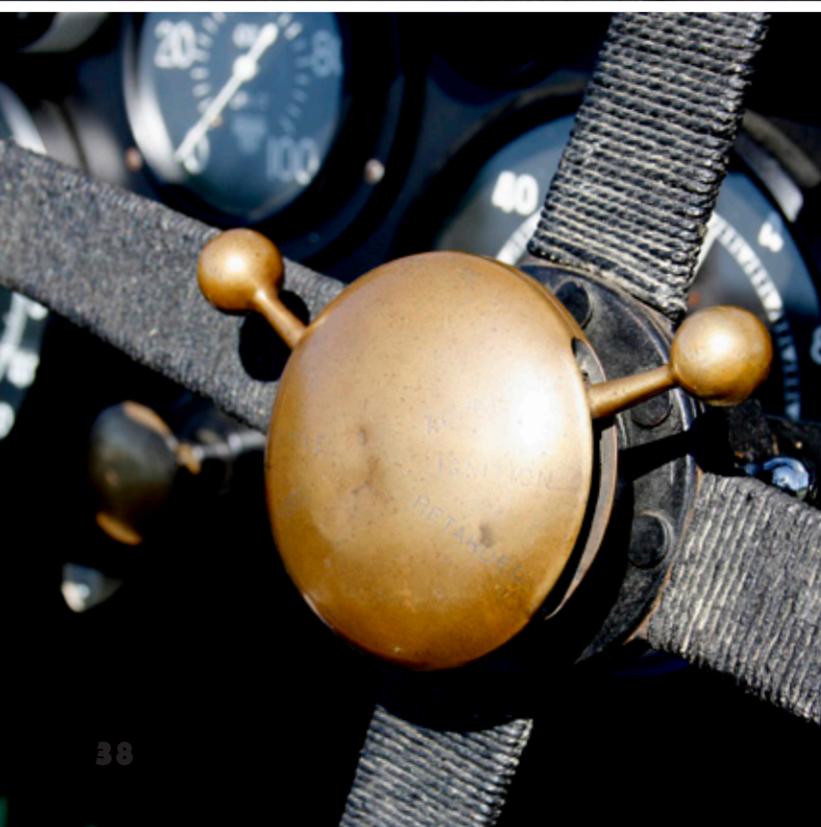
LEGENDÄRER RENNSPORTLER OHNE SIEGE

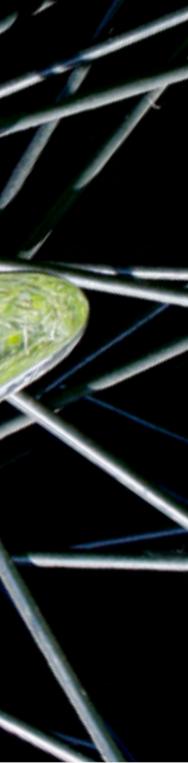
Kein anderes Fahrzeug kann eine solch spektakuläre Rennhistorie vorweisen – ohne selbst den Sieg einzufahren – wie der Bentley 4 ½ Litre Blower. Der kräftige Rennsportwagen schrieb Geschichte, als durch taktisches Geschick die seinerzeit überlegenen Mercedes SSK besiegt werden konnten.

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

















Retro Classics meets Barock

Concours d'Élegance - Festival of Classic Cars

LUDWIGSBURG BLÜHENDES BAROCK

8. – 10. JUNI 2012

www.retroclassicsmeetsbarock.de

Einer dieser äußerst seltenen Sportwagen kommt zum Oldtimer-Event „Retro Classics meets Barock“, der vom 8.-10. Juni im Park von Schloß Ludwigsburg stattfindet.



Marktwertanalyse

Bentley Großbritannien (GB)

Baujahr	1927 - 1931
Modell	4 1/2 Litre Supercharged
Hubraum	4,5 Litre Compr.
Leistung	175 PS
Karosserie	Tourer
KBA TSN	000

Marktwerte

Jahr	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
2008	650.000 Euro	380.000 Euro	280.000 Euro
2009	680.000 Euro	400.000 Euro	320.000 Euro
2010	710.000 Euro	475.000 Euro	360.000 Euro
2011	748.000 Euro	490.000 Euro	380.000 Euro

Auktionen

Modell	Baujahr	Zustand	Auktion	Ort	Preis
4 1/2 Litre Tourer Supercharged	1929	1-2	14.08.2009	Carmel(GB)	505.000 €
4 1/2 Litre Tourer Compressor	1931	1-2	02.06.2010	Brooklands	654.000 €

Alle Notierungen im Bereich Marktwerte und Auktionen wurden nach bestem Wissen durch die Fachredaktion Marktwertanalysen ermittelt. Die Zustandsnoten 1 (sehr selten) und 5 (nicht fahrbereiter Zustand) wurden nicht ermittelt, da solche Fahrzeuge kaum oder äußerst selten gehandelt werden. Die ausgewiesenen Notierungen verstehen sich als Durchschnittswerte für das entsprechende Modell und können eine tatsächliche Wertermittlung durch einen GTÜ-Sachverständigen nicht ersetzen.

Sie benötigen eine Versicherungseinstufung oder ein Wertgutachten für Ihr historisches Fahrzeug? Ihr GTÜ-Sachverständiger ermittelt Ihnen gerne unter Berücksichtigung aller wertbeeinflussenden Faktoren den tatsächlichen Wert Ihres Kraftfahrzeuges und dokumentiert dabei alle technischen und wertbeeinflussenden Faktoren.



Technische Daten Cabriolet

Hubraum	4398 ccm
Bohrung & Hub	--
Zylinderzahl	4 Reihe
Verdichtungsverhältnis	5,1:1
Leistung bei 3500 U/min	175 PS
Max. Drehmoment b. 4000 U/min	-
Zylinderkopf	-
Ventilsteuerung	--
Vergaser	2 SU Vergaser
Vorderradaufhängung	Starrachse mit H-Profil, Blattfedern
Kraftübertragung	Hinten
Hinterachse	Pressstahl-Starrachse, Blattfedern
Radstand	3302 mm
Spur vorne	1422 mm
Spur hinten	1422 mm
Länge	44597 mm
Breite	1740 mm
Gesamtgewicht mit Öl, Wasser und Kraftstoff	1727 kg
Beschleunigung 0 - 100 km/h	--

KURZ NACHRICHTEN



IKONEN NEBEN DER RENNSTRECKE

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Beim Donington Historic Festival spielt sich nicht alles auf der Rennstrecke ab. Auch neben den 300 Renn-Ikonen gibt es Raritäten zu sehen, denn Bonhams gibt schon einmal einen Vorgeschmack für die Auktion bei Goddwood am 29. Juni.

Ein Bentley 4 ½ Litre Supercharged Racing Single-Seater 1929, in dem ‚Tim‘ Birkin 1931 über den Brookland Circuit raste, wird gezeigt. Außerdem steht auch ein Bugatti Type 57C bereit, der Ettore Bugatti einmal selbst gehört hatte. Weiterer Leckerbissen: ein 1991 DB4GT Zagato Sanction II Coupé, das eine Preiserwartung von 1,2 Mio Pfund hat. Natürlich gibt Rennsportlegende Stirling Moss Autogramme.

Im Innenbereich stellen hunderte von Oldtimer-Besitzern aus dem ganzen Land ihre Autos zu Schau. Jaguar und Porsche werden das größte Feld stellen, aber auch Lotus, MG, Morgan, TVR, Triumph und Ferrari werden stark vertreten sein.



www.doningtonhistoric.com

RASENDER PRIESTER IM EINSATZ

AUTOR: Valery Reuter Oldtimer-TV

Seit zehn Jahren hatte der Jaguar-C-Type 1952 keinen standardgemäßen Auftritt mehr auf der Rennstrecke. Zum Wettbewerb um die Royal Automobile Club Woodcote Trophy ließ sich die Renn-Legend nun erstmals wieder blicken mit Renn-Priester Simon Butler am Steuer. Der rasende Priester über sich selbst: „Ich glaube ich bin der erste Geistliche der Anglikanischen Kirche, der jemals einen Formel 1 Wagen gefahren ist. Der Wagen gehört einem meiner Gemeindemitglieder, der mich gebeten hat, mit Jonathan Crouch im Team für alle Woodcote Trophy Rennen zu fahren.

Was bewegt einen Geistlichen dazu, das Priestergewand mit dem feuerfesten Anzug zu tauschen? „Rennen zu fahren, das bedeutet für mich das Leben komplett zu leben“, erklärt Simon Butler. „Wenn ich hinter dem Steuer sitze erreiche ich meine eigenen Grenzen und bringe mich und den Wagen

ans Limit.“ Der C-Type mit dem Renn-Pfarrer unterwegs sein wird war 1952 an einen französischen Importeur ausgeliefert worden. Er nahm an zahlreichen Wettbewerben teil, bis er 1953 auf der Mille Miglia verunglückte. Dabei starb sein Fahrer Pierre Gilbert Ugnon und Co-Piloten Luc Descollanges wurde schwer verletzt. „Der zerstörte Wagen blieb für 20 Jahre unrepariert, bevor er Stück für Stück durch einen französischen Jaguar Sammler restauriert“, erzählt Simon Butler. „Dann fuhr der Wagen ein kleineres Rennen 1990 und wurde schließlich in seinen Urzustand zurück versetzt.“

Das erste Rennen um die Woodcote Trophy findet an diesem Wochenende beim Donington Historic Festival statt, einen weiteren Auftritt gibt's beim Brands Hatch GP circuit (26-27 Mai), bei Silverstone Classic im Juli und beim Spa Six-Hours Meeting im September



RETROCLASSICSINSIDE PRESSESPIEGEL

Die Retro Classics, die im vergangenen März zum 12. Mal stattfand, erweiterte ihren internationalen Bekanntheitsgrad. Ausländische Magazine berichteten für Ihre Leser direkt von der großen Klassi-

ker-Messe am Stuttgarter Flughafen und titelten „Stuttgart greift nach Essen’s Krone“ und „Massenhaft Maseratis auf der Retro Classics“

Stuttgart aims for Essen’s crown

Despite an overwhelming array of local machinery, it was a pair of Maserati collections that stole the show at the 12th Retro Classics in Stuttgart from 22-25 March.

As well as a line of eight GP cars from the Schlumpf, there was a 450S and 300S side by side, a Cooper-Maserati and a circular display of every major road car. Star of the latter was a ‘double-bubble’ Maserati-Osca 1600GT Zagato.

Going head-to-head with the rival Essen show for 2012, Stuttgart

mustered 1300 exhibitors and 3000 cars in an effort to trump last year’s impressive 70,000 visitors. The strength of the spectacular show, a stone’s throw from Stuttgart airport, is the breadth of machinery segregated into eight halls, each with a theme – from tractors and trucks to Yanks and Youngtimers.

As you would expect, there was no escaping Mercedes and Porsche, but the quality of some of the club displays shone through given a lighter, airier space. More leftfield

highlights were a display of pre-war fire engines, including a 1930 Rolls-Royce Phantom II and a Ford Model T commercial truck headed by a 1921 oil truck; a line of Lanz Bulldog tractors that you could believe; and a wonderful showing of Art Deco coaches. In many, though, the star car was the spectacular Schwarz Mercedes-Benz 500K Cabriolet on the Kienle stand, seemingly protected by a wall of five 300 that included a pair of Gullwing



Eight-strong Maserati racer grid, ranging from 1926 Type 26 to 250F



Stylish Merc SL line-up for model’s 60th anniversary



Porsche Museum brought 356 and 911

EVENTS NEWS



Oldest Maserati, the Tipo 26B (left), and Tipo 26M (front), unshown since Eighties



1965 Maserati Quattroporte S1



Ex-1940 Mille Miglia BMW 328

MASERATIS MASS FOR RETRO CLASSICS SHOW

THE 12TH RETRO CLASSICS SHOW

at Stuttgart in March featured a 31-strong display of Maseratis encompassing grand prix cars, sports racers and road cars. It was put together by local lawyer and Quattroporte III owner Björn Schmidt, who said: 'It has been my dream for some years, I think Maserati deserves a more prominent place among classic cars.'

The pre-war single-seater display included cars from the Schlumpf Collection, headed up by the joint oldest surviving Maserati: the Tipo 26B, chassis 2010. It started out as a factory 1926 Tipo 26 race car before being upgraded to 26B spec in 1930 with a supercharger and its 1492cc straight-eight bored out to 1980cc. Renumbered as chassis 2010, it was sold as new to privateer Carlo Pedrazzini, who drove it to fourth in

the 1930 Monza Grand Prix. Cars from private collections included a 1928/1930 Tipo 26M that hasn't been shown since the early Eighties.

Outstanding cars from the adjoining Maserati sports and road car display included the 1956 450S, chassis 4502, that was confiscated from owner Tony Parravano by the US tax authorities in 1959 after he fled California for Mexico, the 1956 Geneva Show 2000GT with Allemano bodywork and a 1965 Quattroporte Series 1 still original right down to its paint.

Treasures elsewhere among the eight exhibition halls included the BMW 328 Stromlinien Roadster driven to fifth in the 1940 Mille Miglia by Adolf Brudes and Ralph Roese and later taken to America by a US serviceman. It now faces a further 2000 hours of restoration.

n

eight
ing a
; a set
pecials
more
a you
erful
s. For
was
1936
let on
ngly
OSLs
ngs.



50th



08

Goodrich

ZIPPO
the WIND PROOF
LIGHTER

NEW KIND OF TIRE!
GOLDEN PLY BLOW-OUT PROTECTION
LIFE-SAVER TREAD SKID PROTECTION
Goodrich SAFETY Silvertown NO EXTRA COST



80 HEISSE JAHRE

EIN FEUERZEUG FEIERT GEBURTSTAG

„Es funktioniert oder wir reparieren es kostenlos“ lautet der Slogan der Marke. Ein starker Satz, der sicher neben dem Einsatz in mehr als 1.500 Filmen, Fernsehserien und Bühnenstücken und dem unverwechselbaren Klick-Sound beim Öffnen des Feuerzeuges für den Kult-Status sorgt.

Beim Anblick eines umständlichen Feuerzeugs hatte George G. Blaisdell vor 80 Jahren die zündende Idee gehabt. Er begann an einem windfesten Feuerzeug aus beständigem Material

und in praktischem Design zu tüfteln: 1932, die Geburtsstunde der heute legendären Zippo Sturmfeuerzeuge. Bis heute ist Bradford, Pennsylvania, die Geburtsstadt des Erfinders, die einzige Zippo Produktionsstätte. Täglich werden bis zu 70.000 Feuerzeuge hergestellt. Am 5. Juni des Jubiläumsjahres soll die sagenhafte Marke von 500 Millionen Feuerzeugen genommen werden.



Zippo throughout the years

1930s — The idea

At Bradford Country Club in Bradford, George G. Blaisdell watched a friend awkwardly use a cumbersome Austrian-made lighter. It had a utilitarian appearance and dented easily due to its thin metal surface, but worked well in the wind.

1932 — "Zippo" is born

Blaisdell obtains the rights to the Austrian-made lighter and refashions it into a rectangular case with a hinged lid making it easy to operate. Blaisdell names the new lighter "Zippo" after another recent invention — the zipper — because he liked the sound of the word.

1933 — The first lighter

The first lighter is produced and sells for \$1.95. Blaisdell's original prototype is currently displayed at the Zippo/Case Museum. That same year, he created the famous lifetime guarantee, "It works or we fix it for free."

1934 — Design is patented

Application for the original Zippo patent was filed on May 17, 1934, and was granted on March 3, 1936. The design of the Zippo lighter remains basically the same to this day, with minor improvements.

1942 — The rise of an American icon

Upon America's entry into World War II, Zippo ceased production of lighters for consumer markets and dedicated all manufacturing to the U.S. military. Zippo became an icon of American throughout the world as millions of American military personnel carried the lighter into battle. (Erie Pyle)

1947 — The Zippo car

A promoter at heart, Blaisdell created a car that was made from two giant Zippo lighters. Today, a re-creation of this 1947 product-mobile travels to events across the country.

1949 — Zippo goes to Canada

Zippo Manufacturing Co., Canada, Ltd., was established in Niagara Falls, Ontario, in 1949 to avoid import duties. Outside of the main plant in Bradford, this is the only place in the world where Zippo lighters have been made. Due to the implementation of free trade in the 1990s, the need for a Canadian plant was no longer viable and the factory was closed in 2002.

1956 — Zippo goes slim

The launch of the Zippo Slim pocket lighter is a major milestone and was designed to appeal primarily to women.

1958 — Stamp of authenticity

Date codes are stamped on the bottom of every Zippo lighter. The original purpose was for quality control, but codes have since become invaluable information for collectors.

1978 — A family-owned business

When Blaisdell died in 1978, his daughters, Harriett B. Wick and Sarah B. Dorn, inherited the business.

1970s and 1980s — International fame

Zippo greatly expands its overseas sales and marketing efforts. Zippo lighters are now sold in more than 120 countries with Japan being the largest market outside of the U.S.

1993 — W. R. Case & Sons Cutlery is acquired

Zippo acquired Bradford-based W.R. Case & Sons Cutlery Co., a manufacturer of premium collectible and sport knives, often designated "the world's most collectible knives." Case, established in 1889, has a rich heritage and many aficionados collect both Case knives and Zippo lighters.

1995 — Swap Meet draws thousands

With an estimated 4 million Zippo collectors in the United States and millions more around the world, Zippo hosts the first-ever Zippo/Case International Swap Meet in Bradford. Currently, the swap meets are presented in Bradford every other year, with meets held in Japan in the opposite years.

1997 — Zippo/Case Visitors Center a Mecca for lighter lovers

The Zippo/Case Visitors Center opens in July with 15,000 square feet devoted to the history and evolution of two American brands. The Visitors Center includes a store, museum and the famous Zippo Repair Clinic, where the Zippo lighter repair process is on display. It soon becomes Northern Pennsylvania's most-visited museum.

1998 — A new generation

George B. Duke, Blaisdell's grandson, is named chairman of Zippo.

2001 — Top product design of the 20th Century

The classic Zippo pocket lighter is named one of the "Top 100 Products of All Time" by Danish Design Center, Copenhagen, and also scores "Top Product Design of the 20th Century" mention by "Men's Journal."

Greg Booth, a Bradford native, is named president and chief executive officer of Zippo following his two-year post as president and chief operating officer for W.R. Case & Sons Cutlery.

2002 — Zippo launches official collectors club obtains trademark protection

Company-sponsored Zippo collectors' club, Zippo Click, debuts and attracts thousands of members in 60 countries.

Zippo obtains trademark registration for the shape of the Zippo lighter — a major milestone in helping Zippo protect the brand from counterfeiters.

Zippo launches a major new product category with the Zippo MPL, the multi-purpose lighter, a refillable butane utility-style lighter. Since then, several new products have been added to the multi-purpose lighter line, including the Mini MPL and OUL, outdoor utility lighter.

2003 — The 400 million milestone

Zippo production surpasses the milestone of 400 million lighters since Blaisdell crafted the first lighter in early 1933. The lighter is ingrained in the fabric of both American and global culture. In marketing parlance, the brand enjoys an unaided awareness rate of more than 95 percent.

2004 — Rocking the Zippo Hot Tour Zippo takes on fashion

A longtime favorite in the music scene with raised lighters saluting favorite performers — dubbed the "Zippo Moment" — the Zippo Hot Tour is created to showcase the talents of undiscovered brands across the country.

Zippo acquires European fashionista DDM Italia, maker of fine leather goods, and renames it Zippo Fashion Italia. Today, Zippo Fashion Italia produces more than 25 lines per season with products sold at more than 1,500 boutiques in Europe.

2006 — The Hollywood star

Zippo appears in more than 1,000 Hollywood movies and in 2006, the product was featured in each film nominated for a Best Picture Oscar.

2007 — Zippo sparks landmark year

Zippo Manufacturing Co. celebrates its diamond anniversary.



The look of Zippo

ZIPPO
Windproof
LIGHTER

1936

IPPO
ndproof
GHTER

1937

ZIPPO
THE WINDPROOF *Lighter*

1939

ZIPPO
Windproof
LIGHTER

1947

ZIPPO
WINDPROOF LIGHTER

1948

IPPO
®

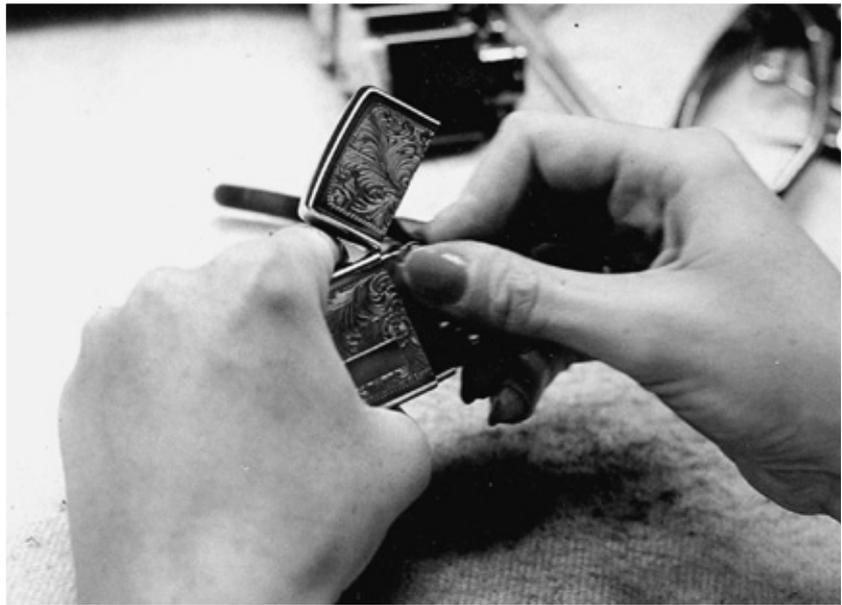
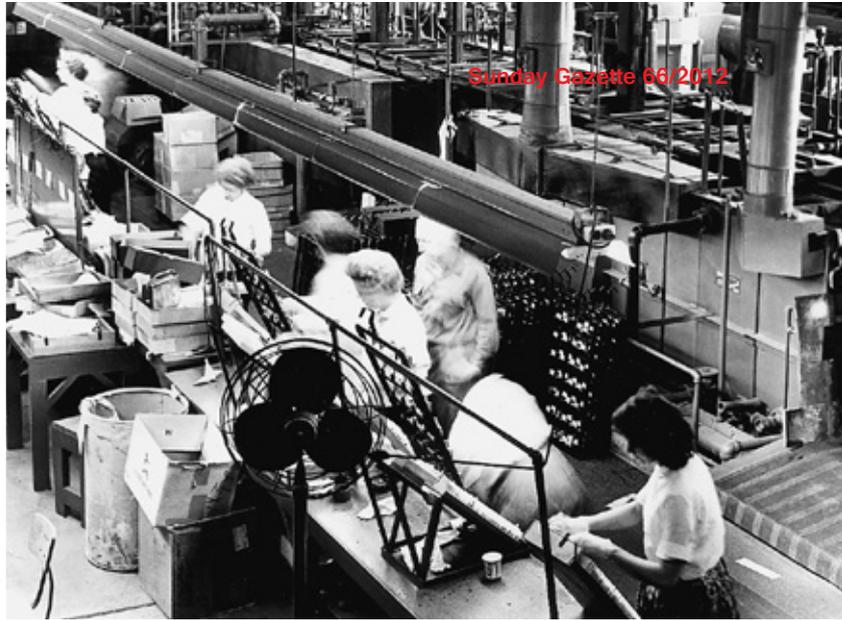
1959

zippo
®

1977

zippo
®

1994/now



JACKY HAT DIE EHRE

MONACO GP HISTORIQUE

Auf einen ganz besonderen Moment freuen sich die Fans des historischen Motorsports, wenn am 12. und 13. Mai im Fürstentum Monaco große Rennzeiten wieder aufleben. Beim Grand Prix Monaco Historique treffen Formel-Fahrzeuge aus verschiedensten Epochen aufeinander und machen damit nicht nur die Motorsport-Geschichte Monte Carlos erlebbar. Auf der weltberühmten Formel 1-Strecke erwartet die Fans täglich ein Sonderlauf als exquisites Highlight: Der Auto Union Typ C aus dem Jahr 1936 donnert mit seinen 16 Zylindern durch die Straßen. Am Lenkrad eine Legende: Formel 1- und Le Mans-Ikone Jacky Ickx.

Der Auto Union Typ C war in der Rennsaison 1936 das Maß aller Dinge. Die Geschichte des größten Fahrers der Auto Union, Bernd Rosemeyer, ist untrennbar mit dem Typ C verbunden. 520 PS aus 16 Zylindern trieben den Silberpfeil auf bis zu 340 Stundenkilometer. Der von Ferdinand Porsche entwickelte Wagen gilt als „Großvater der heutigen Formel 1“. Desse wichtigstes Konstruktionsmerkmal war der hinter dem Fahrer und vor der Hinterachse angeordnete 16-Zylinder-V-Motor mit sechs Litern Hubraum. Der erste erfolgreiche Formel-Rennwagen,

in dem der Pilot den Motor nicht vor sich hatte. Der Auto Union Typ C gewann 1936 drei von fünf Großen Preisen, die Hälfte der Rundstrecken-Rennen und alle Bergrennen. Bernd Rosemeyer wurde in diesem Jahr Europameister, Deutscher Meister und Deutscher Bergmeister. Was ihm nicht gelang: in Monaco zu gewinnen. Bester Auto Union-Pilot war dort 1936 und 1937 Hans Stuck, der erst Dritter und dann Vierter wurde.

In Monaco 2012 drückt am Steuer des Auto Union Typ C eine andere Ikone des Motorsports aufs Gaspedal – Jacky Ickx. Es wird kaum einen erfahreneren Piloten in der internationalen Motorsport-Szene geben als den Belgier. Zwölf Jahre fuhr er Formel 1 in einer Zeit, als die Piloten noch bei steter Lebensgefahr ins Cockpit stiegen. Zweimal wurde er Vize-Weltmeister.

Durch seine sechs Siege bei den 24 Stunden von Le Mans trug Jacky Ickx irgendwann den Ehrentitel „Mr. Mans“. Ein Rekord, der für die Ewigkeit zu halten schien, bis Tom Kristensen im Audi R8 und R10 seinen siebten Sieg feierte. Jacky Ickx freut sich auf seinen Auftritt in Monte Carlo im Auto Union Typ C: „Mit so einem Auto an so einem Ort fahren zu dürfen, ist ein Privileg.“



KURZ NACHRICHTEN



MESSE STUTTGART: INVEST

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Seit drei Jahren präsentiert die Messe Stuttgart die Informations-Veranstaltung „Invest“. An den drei Veranstaltungstagen der Invest präsentierten sich rund 180 Banken, Direktbanken, Online-Broker, Wertpapierhändler und -emittenten, Fondsgesellschaften, Börsen, Rohstoff- und Immobilienunternehmen, Finanzmedien und Finanzdienstleister. Im begleitenden Kongress- und Rahmenprogramm boten knapp 400 Vorträge, Workshops und Podiumsdiskussionen mit Spezialisten wertvolles Know-how. Nachdem in den vergangenen Jahren das Thema „Garagengold“ immer mehr an Bedeutung gewonnen hat, präsentieren sich auch Klas-

siker auf Rädern.

Auf dem Stand der Retro Promotion GmbH zeigten namhafte Klassiker-Spezialisten ihre automobilen Wertanlagen. Automobilhistoriker Wilfried Steer stellte seine aufwändig recherchierte Berechnungen diverser klassischer Automobile vor. Die Besucher interessierten sich sehr für die ausgestellten Fahrzeuge und deren zum Teil enormen Wertentwicklung. „Wehmütig erinnerte sich mancher Oldtimer Enthusiast daran“, so berichtet Dietrich-G. Gross von GP-Classic Cars, „dass man noch in 2005 z.B. einen der nur 252 mal gebauten BMW 507 Roadster für 250 – 300.000,- Euro käuflich erwerben konnte“.





WILFRIED STEER'S MEINUNG

In nahezu jeder Klassiker Fachzeitschrift konnte man in den letzten Monaten etwas über das Thema Oldtimer als Wertanlage lesen. Die Schlagzeilen lauteten: Oldtimer statt Aktien, Garagengold, Blech schlägt Börse ...

Ich meine, dieses sehr komplexe Thema wird hier etwas zu vereinfacht behandelt. Im Rahmen dieses Artikels will ich nur ein paar generelle Weisheiten mitteilen, für mehr ist hier kein Raum. Die Flucht in Sachwerte ist sicherlich eine Tatsache und Mobilien in unseren unruhigen Zeiten wahrscheinlich auch besser am Immobilien. Niemand sollte jedoch glauben mit einem Fahrzeug der unteren oder mittleren Preisklasse irgendetwas bewegen zu können. Und auch in der ersten Liga braucht man unter 100.000 Euro nicht ernsthaft über das Thema nachzudenken, denn der Zuwachs schlägt sich prozentual nieder.

Vergleiche des DOX (Deutscher Oldtimer Index) mit dem DAX und dem Kunstmarkt, geben sicherlich interessante Zahlen wieder, sind jedoch zu allgemein.

Was nützt mir ein einstelliger DAX oder DOX, wenn ich nicht weiß, wo ich investieren soll und was von den sogenannten „Beratern“ zu halten ist, wissen wir inzwischen alle.

Deshalb hier von mir provisionsfreie und grundsätzliche Anlagetipps:

1. Investieren Sie nur dann in das Segment Oldtimer, wenn Sie auch Benzin im Blut haben und das notwendige Fahren und Warten des Anlageobjektes nicht als lästige Pflicht, sondern als Spaß empfinden.

“

Renner mit
Rendite –
Oldtimer

=

Goldtimer?

”

2. Als Anlageobjekt sind nur Renn- und Sportwagen mit möglichst geringer Stückzahl interessant – wenn Sie eine Limousine oder ähnliches im Auge haben, bedienen Sie lieber Ihr Festgeldkonto.

3. Werden Sie Insider, verfolgen Sie die Marktentwicklung und springen Sie auf einen Zug auf, der gerade beschleunigt oder setzen Sie auf einen Abstellgleis-Kandidaten mit Entwicklungspotential.

4. Die Investition in Oldtimer ist grundsätzlich als mittel- und langfristig anzusehen, für kurzfristige Rendite-Explosionen sind die Abzocker bei den Banken zuständig.

5. Ziehen Sie beim Kauf immer einen Fachmann (möglichst Typenreferent) zu Rate. Das rentiert sich auf alle Fälle.

Wenn Sie diese Grundregeln beachten, kann eigentlich nicht mehr sehr viel schief gehen und Sie werden mit Ihrem Oldie viel Spaß haben (mit welchem Sparbuch kann man bei Bedarf auch noch herrlich auf Tour gehen?) und die Rendite ist irgendwann nur noch ein angenehmer Nebeneffekt.

Abschließend noch etwas zum Thema Oldtimerfonds: Ein Initiator sagte zu mir: „Sie sind dann Mitbesitzer an herrlichen Oldtimern ...“. Genau die ersten drei Buchstaben vor ‚Besitzer‘ stören mich daran. Ich mache mit meinem Oldie lieber selber was ich will!

KURZ NACHRICHTEN

IM DUTZEND ZUR MILLE

AUTOR: Valery Reuter Oldtimer-TV

Die Bayerischen Motorenwerke sind bestens gerüstet für die kommende Mille Miglia (17. bis 20. Mai 2012). Die Bayerische Flotte wird angeführt vom BMW 328 Touring Coupé, der das historische Rennen 1940 gewonnen hatte. Insgesamt sind zwölf BMW 328 am Start für die traditionsreiche Tour von Brescia nach

Rom und zurück.

Natürlich darf auch die prominente Besetzung bei diesem Weltklasse-Event nicht fehlen: Ex-Rodler George Hackl, Prinz Leopold von Bayern, Ex-Rugby-Star Sir Clive Woodward und die erfahrenen Mille Miglia Sieger Giuliano Cané und Lucia Galliani sind bei BMW an Bord.



TRAUER BEI PORSCHE

In Stuttgart trauert die Porsche AG um ihren langjährigen Chefdesigner Anatole Carl Lapine. Lapine war im Alter von 81 Jahren am vergangenen Wochenende in Baden-Baden verstorben. Von 1969 bis 1988 leitete Lapine das Designstudio Style Porsche. Michael Mauer, seit 2004 Porsche-Chefdesigner, würdigt den Verstorbenen: „Anatole Lapine hat das Design der Porsche-Sportwagen über einen Zeitraum von zwei Jahrzehnten geprägt. Als Designer folgte er keiner Mode, sondern setzte mit seinen Entwürfen immer wieder neue Trends.“ Geboren wurde Anatole Lapine am 23. Mai 1930 im lettischen Riga. Nach Kriegsende absolvierte Lapine bei Daimler-Benz in Hamburg eine Autoschlosser-Lehre und besuchte im Anschluss daran die Hamburger Wagenbauschule. 1951 ging er in die USA, wo er ein Jahr darauf bei General Motors in der Karosserie-Vorausentwicklung begann. 1965 kehrte Lapine nach Deutschland zurück und übernahm bei Opel die Leitung

des Research Center. Am 15. April 1969 wechselte Lapine als Leiter der Styling-Abteilung zu Porsche. Neben dem Design des Porsche 911 der so genannten „G-Serie“ entstanden unter Lapines Leitung zahlreiche neue Porsche-Modelle wie 924, 928 und 944. Aber auch diverse Design-Projekte der Porsche Engineering-Kundenentwicklung wurden von Anatole Lapine und seinem Style-Team realisiert.



60 JAHRE

PORSCHE CLUBS

Was wäre Porsche ohne die Enthusiasten, die ihre Leidenschaft für den Sportwagen gemeinsam in den Clubs pflegen? Vor 60 Jahren gründeten sieben passionierte Porsche-Fahrer am 26. Mai 1952 den Westfälischen Porsche Club Hohensyburg. Das gemeinsame Ziel dieses ersten Clubs war laut Gründungsprotokoll, „alle Porsche-Fahrer in freundschaftlicher und kameradschaftlicher Art und Weise zu vereinen“. Grundstein für eine lange und einzigartige Erfolgsgeschichte, die zu einem weltweiten Phänomen

wurde. Aus Anlass des 60. Geburtstags wird der Museumsshop eine Auswahl an Sonderartikeln zum Verkauf anbieten: Der neue Band „60 Jahre Porsche Clubs“ aus dem Eigenverlag „Edition Porsche-Museum“ stellt dem Leser auf rund 180 Seiten die Geschichte der Porsche Clubs vor (Preis, 14,90 Euro). Zudem bietet der Museumsshop ein „Grill Badge“ aus Metall (35 Euro) an – eine Plakette, die am Lufteinlassgitter von historischen Porsche-Modellen befestigt werden kann.





KURZ NACHRICHTEN

MOTORSOUND WIE DONNERGROLLEN

AUTOR: Valery Reuter Oldtimer-TV

„Aufregende Oldtimer auf der Rennstrecke, ganz wie in alten Zeiten – das verspricht der ‚Day of Thunder‘, der am 12. Mai 2012 am legendären Salzburgring stattfindet. Für den entsprechenden Sound sorgen die Gruppen der GT- & Tourenwagen und die Formel- & Rennsportwagen. Wer mit dem eigenen Oldtimer anreist, kann an der Wahl zum „Interessantesten Besucher-Oldtimer 2012“ teilneh-

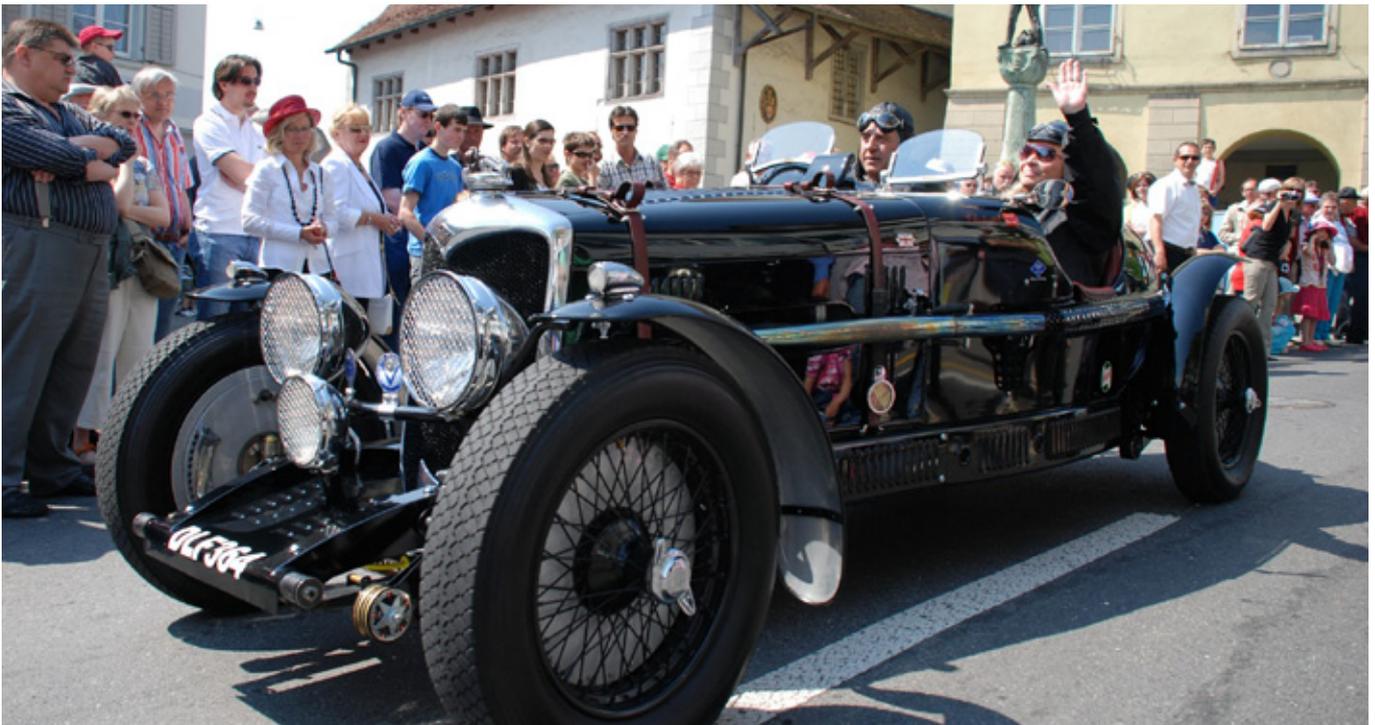
men und wir um 15 Uhr im Fahrerlager gekürt. Bekannte Rennfahrer-Persönlichkeiten der 60er, 70er und 80er Jahre können Besucher live im Fahrerlager und auf der Strecke erleben. Die BMW Classic Group bringt eine eigene Riege an den Salzburgring: Boliden der „24 Stunden Rennen vom Nürburgring“.

Eintritt p. Person € 10.-





KURZ NACHRICHTEN



OLDIE-KARAWANE NACH ENGELBERG

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Eine der größten Oldtimer-Veranstaltungen der Schweiz findet traditionell zu Pfingsten statt: OiO – Oldtimer in Obwalden. Zu den mehreren hundert Oldtimern gesellen sich tausende von Zuschauern, die den Fahrzeugen in den Orten zwischen Sarnen und Engelberg am 26. Mai und am 27. Mai auf der Route über den Glauben und den Glaubenbielenpass nach Giswil einen begeisterten Empfang bereiten. Dabei sind die Schweizer technisch auf dem neusten Stand. Per SMS können die Zuschauer in-

teressante Informationen zu den vorbeifahrenden Oldies anhand der Startnummern abrufen. Auch die Wahl der schönsten Oldtimer erfolgt durch das Publikum via SMS. In Sarnen dürfen Oldtimer-Fans bei Passagierfahrten erleben, wie es ist in einem Oldie unterwegs zu sein.

Im 13. Jahr von OiO haben sich Fahrzeuge aus ganz Europa und den USA angemeldet. Mit Freude wird auch die Marke Glas mit rund 100 Oldtimern erwartet.

Weitere Infos: www.o-io.ch



BODENSEE-NEWS 1

Mit einem großen Aufgebot nahmen Jaguar und Land Rover an „1. Bodensee Klassik“ teil. Gesteuert wurden die Auto-Klassiker unter anderem von Prominenten wie Schauspieler Jürgen Vogel und Regisseur Sönke Wortmann. Rund 550 Kilometer durch Deutschland, die Schweiz und Österreich haben die Organisatoren von „Auto Bild Klassik“ in das Roadbook geschrie-

ben. Mit der Startnummer 132 ist beispielsweise ein Jaguar XJS mit Targa-Dach aus den 1980er-Jahren dabei. Er gehörte Lady Di. Gefahren wird er rund um den Bodensee von Starschauspieler Jürgen Vogel und seinem Rallyepartner Jan Broer, Geschäftsführer des Eishockey-Bundesligacclubs „Kölner Haie“.



BODENSEE-NEWS 2

Auf der Klassikwelt Bodensee (17. bis 20. Mai) präsentieren sich zwei Aussteller, die solche Träume wahr werden lassen: Christian Roth aus Konstanz und Andreas Wietzke aus Darmstadt. Beide haben neben ihrem Brotberuf ein Herz für Oldtimer. Beide schrauben in ihrer Freizeit gern an Klassikern herum. Und beide vermieten ihre Schmuckstücke an Interessenten für Hochzeiten, Geburtstage und andere Feste. Während Christian Roth von Classic Cars Constance zehn Oldtimer im Programm hat, mit solchen Automobilen handelt und

auf Wunsch auch originalgetreu restaurieren lässt, hat sich Andreas Wietzke mit Haut und Haaren einem weltweit einmaligen Museumsstück verschrieben, genauer gesagt einem Cadillac Imperial Phaeton von 1930.



KURZ NACHRICHTEN

1. DRIVE IT-DAY KÖLN IN KUNST-BEWEGUNG

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV



Als Saisonauftakt löste der 1. ‚Drive-it-Day‘ in Köln wahre Begeisterungstürme aus. Mehr als 10.000 Zuschauer kamen, um rund um das MAKK, Museum für angewandte Kunst, Klassiker zu bewundern. VW Käfer, Citroen DS oder Fiat Panda – ‚bubbles, boxes und bizarres‘ Moderator Dieter Krehl machte bei der Überfahrt der Bühne auf das außergewöhnliche Design jedes Oldies aufmerksam. „Wir wollen zei-

gen, dass Design in unserem Alltag eine große Rolle spielt: Kaum ein Gegenstand begeistert so wie das Auto. Allerdings werden die Entwürfe immer eintöniger. Wir werfen hier einen Blick zurück und zeigen, dass gerade in der Vergangenheit ästhetisch Wertvolles geschaffen wurde,“ erklärt Dr. Jörg Schwarzer, Mitglied im Kuratorium der Overstolzengesellschaft vom Förderkreis des Museums.



FIATFEIERT

90 JAHRE FIAT IN DEUTSCHLAND



Fiat Deutschland feiert am Samstag, 5. Mai 2012, in Frankfurt den 90. Geburtstag. Die „Fiat 508 Balilla Freude Deutschland“ nehmen dies zum Anlass, mit einem Oldtimer-Treffen auch den 80. Geburtstag des historischen Kompaktmodells zu feiern. Es findet im Frankfurter Oldtimer-Zentrum „Klassikstadt“ in der Orber Straße 4a statt. Die Nennungen für die Ausfahrt von 10 bis 15 Uhr ins Frankfurter Umland unter dem

nehmen werden Klassiker wie Balilla Spider oder Balilla Cabrio Viotti aus den 30er Jahren, deren Besitzer aus den Niederlanden und der Schweiz anreisen. Auch Italien als Mutterland des Balilla ist mit Gästen und historischen Fahrzeugen vertreten. Weitere Exemplare sind der Balilla Coppa d'Oro und Topolino Sport aus den 30er Jahren. Stilistischer und technischer Kontrapunkt sind die 40 Jahre jüngeren Fiat 124 Spider.



35 JAHRE

MITSHUBISHI IN DEUTSCHLAND

Mit 60 Angestellten und 7.000 Quadratmeter Lagerfläche begann es 1977. Die Limousine Galant, das Coupé Celeste und das Modell Lancer waren die ersten Modelle, mit denen Mitsubishi in Deutschland Fuß fasste. Schon im ersten Jahr wurden 5.500 Autos verkauft. Zwei Jahre später waren es bereits 20.000 Einheiten und als Erfolgsmodell im Jahr 1980 wurde der L300, ein variabel einsetzbares Fahrzeug als Transporter, Bus oder als Fahrgestell für verschiedene Sonderaufbauten verkauft. In den 80er erobert der Space Wagon die Straßen. 1983 kommt der Pajero dazu, ein Allradler, ein

Geländewagen bis heute. Als erster Hersteller überhaupt führt Mitsubishi für alle Modelle im Jahr 1986 die 3-Jahres-Garantie bis 100.000 Kilometer ein. Das Händlernetz wächst weiter. Belohnt wird dies im Jahr 1991 mit einem Absatz von 94.000 Einheiten deutschlandweit. 1991 kommt die Limousine Sigma, gefolgt vom Sportcoupé Eclipse, eine gemeinsame Entwicklung mit dem amerikanischen Hersteller Chrysler. Es folgt ein Traumauto, der kompromisslose Sportler der Superlative, der Mitsubishi 3000 GT. Im Jahr 1992 betritt der erste Lancer Evolution die Bühne.



Der Sport bestimmt viele Angebote von Mitsubishi. Ob von Beginn an Modelle der Reihe Lancer oder der ungeschlagene Rekord der Pajero bei der härtesten Rallye der Welt – der Rallye Dakar. Zwölf Siege erreichten die japanischen Überflieger mit den drei Diamanten, davon sechs in Folge, bei der Traditionsveranstaltung. 1999 startet auch der Pajero Pinin, ein kleiner Geländewagen, gezeichnet und gefertigt in Italiens Edel-Autobauerschmiede Pininfarina. Zur Erfolgsgeschichte gehört natürlich auch der Pickup L200, seit 1993 im Angebot.

Rechts Oben:

1. Generation des Colt

Rechts Mitte:

1. Generation Pajero (1983)

Rechts Unten:

Misubishi Lancer (1977)



Start 1977 in Deutschland: Galant, Celeste und Lancer

AMSTRONGSCORVETTE

AUS DEM INTERNET

Auf Ebay wird derzeit eine Corvette 1967 versteigert, die dem amerikanischen Ex-Astronaut Neil Armstrong gehört hat. Der Preis stand bei Redaktionsschluss auf 249.990,- US-Dollar und hatte den Mindestpreis noch nicht erreicht. Die Auktion endet am Sonntag, 6. Mai. Neil Armstrong, der erste Mann, der auf dem Mond spazieren ging, hatte den Wagen im Dezember 1966 von Chevro-

let Dealer Jim Rathman bekommen. Der Verkäufer erzählt, dass Armstrong den Wagen ein Jahr später an einen NASA Angestellten verkaufte und sich dafür ein aktuelles Modell zulegte. Außer den Papieren, die den Nachweis vom Erstbesitz des Raumfahrers Neil Armstrong belegen, bietet der Verkäufer auch Ersatzteile an.





Wie die
Astronauten zur
Corvette kamen
und der
Mythos
entstand:
Seite 38 / 39

HINTERGRUND WISSEN

ASTRONAUTEN & CORVETTES

Am 5. Mai 1961 war Alan B. Shepard der erste Amerikaner, der in den Weltraum reiste. Als er wieder festen Boden unter seinen Füßen hatte, setzte er sich ans Steuer einer Chevrolet Corvette. Seither sind die Legenden, die sich um Astronauten und diesen Sportwagen mit Kultcharakter ranken, eng verflochten. Am 7. Mai 2011 versammelten sich in Cocoa Beach, Florida, USA, etwa 30 noch lebende amerikanische Astronauten um dort an einer Parade in Gedenken an den 50. Jahrestag von Shepards historischem Weltraumflug teilzunehmen. Passend zum Anlass wurden sie in Corvettes chauffiert, die alle sechs Generationen des Fahrzeugs repräsentierten, die seit dem Einführungsjahr 1953 gebaut wurden. „Jeder Astronaut fährt in einer Corvette aus der Zeit seiner eigenen Weltraummission“, so Paradeorganisator John T. R. Dillon III. Dillon, Sicher-

heitsingenieur am Kennedy Space Center, ist selbst Besitzer einer Corvette und Mitglied des Cape Kennedy Corvette Club, der im Jahr 1967 von vier Astronauten gegründet wurde. „Damals war jeder Astronaut ein Testpilot. Sie flogen Hochleistungsflugzeuge und stiegen entsprechend auch in leistungsstarke Fahrzeuge ein, mit einer ausgeprägten Wertschätzung für Fahrverhalten und Beschleunigung“, so Dillon.

Als er sich im April 1959 für das Raumfahrtprogramm anmeldete, brachte Shepard seine 57er Corvette mit – im Laufe seines Lebens sollte er über zehn verschiedene Modelle des Kult-Sportwagens besitzen. Seine Begeisterung für Sportwagen teilte er mit anderen abenteuerlustigen und engagierten jungen Männern, die am Programm teilnahmen, um die ersten amerikanischen Astronauten zu werden. Kurz nach She-



pards historischem Flug überreichte ihm Edward N. Cole, der damalige Vorstand von General Motors, eine neue, weiße 1962er Corvette. Der Wagen war von den GM Designern mit einer zum „Space Age“ passenden, maßgeschneiderten Innenausstattung versehen worden. Da GM nicht regelmäßig Fahrzeuge verschenkte, wäre die Verbindung zwischen der Corvette und den Astronauten wohl ein Zufallsereignis geblieben – wenn es nicht den Chevrolet Händler Jim Rathmann aus Florida gegeben hätte. Nach seinem Sieg beim 500-Meilen-Rennen von Indianapolis im Jahr 1960 öffnete Rathman ein Jahr später in Melbourne, Florida, ganz in der Nähe des Space Centers ein Chevrolet und Cadillac Autohaus. Schnell erkannte er, dass die meisten Raumfahrer im Grunde genommen Corvette Typen waren und handelte mit Chevrolet eine spezielle Leasing-Vereinbarung aus, um ihnen die Sportwagen noch schmackhafter zu machen. Sechs der Mercury-Astronauten nahmen Rathmanns Corvette-Angebot an. Familienvater John Glenn entschied sich stattdessen für einen neuen Chevrolet Kombi-Limousine. Berichten zufolge erwies sich dieser Wagen immer dann als Retter in der Not, wenn alle sieben Astronauten zusammen reisen mussten.

Als die Apollo 12 Astronauten Dick Gordon, Charles Conrad und Alan Bean über Rathmann neue 1969er Corvettes bestellten, hatten sie einen Sonderwunsch: Die identisch ausgestatteten 427 Stingray Coupés mit 390 PS sollten mit einem von Bean entworfenen Farbschema in Schwarz akzentuiertem Riverside Gold versehen werden. Diese lange Verbindung mit den amerikanischen Astronauten hat zur Legende der Corvette beigetragen.

Diese Geschichten, die echten und die erfundenen, tragen zur modernen Legende bei, dass Astronauten mehr Corvettes besitzen haben als jedes andere Fahrzeug. Vermutlich handelt es sich hierbei eher um einen Mythos aus dem ersten Jahrzehnt des Amerikanischen Raumfahrtprogramms. Mit Fug und Recht kann man jedoch behaupten, dass mehr Astronauten wohl mehr Spaß am Lenkrad des amerikanischen Sportwagens hatten als in jedem anderen Automobil.

Für weitere Informationen über die aufregenden ersten Jahre am Cape empfiehlt sich Wally Schirras Biografie „Schirra's Space“. Weitere Informationen zur historischen Verbindung zwischen Astronauten und der Corvette finden sich in Corvette Quarterly Geschichten aus den Jahren 1989 und 2006.





SACHKUNDIG UND WIRKLICH SPANNEND

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Ein Werk, das in der Automobil-Bibliothek nicht fehlen darf, ist „Cobra – der legendäre Sportwagen“ von Trevor Legate. Die ersten 40 Jahre der Marke werden anschaulich in Szene gesetzt, so dass der Leser begreift, wie der Mythos um den Sportwagen erwachte. Buchkritiker Claus Dreckmann hat es sich angesehen.

Das Buch von Trevor Legate ist die Übersetzung des Standard-Werkes aus dem Englischen und gehört in jede Automobil-Bibliothek. Es besticht durch seine sachkundigen Texte, einer Vielzahl an historischen und neuen Bildern und einer großen Liste mit Chassis-Nummern – sehr zur Freude eingefleischter Cobra-Fans. Kleines Manko: Obwohl die Cobra zahlreiche Rennerfolge einfuhr, fehlt im Buch dazu die Auflistung der Erfolge.

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



**NEW
PRODUCT**



Erhältlich sind die DVDs „Grundlagen der Blechbearbeitung 1“ & „2“ und „Grundlagen des MIG/MAG Schweißens“ mit ca. 60 Minuten Filmmaterial für 39,99 Euro ab sofort auch bei Amazon.

Zusätzlich finden Sie dort die DVDs unserer Sammleredition „Legenden Erwachen“, mit Fahrzeugen italienischer, britischer, internationaler und deutscher Hersteller.



**HIER FINDEN
SIE ALLE
UNSERE
PRODUKTE
AUF
AMAZON**



BLECHARBEITEN AUFZIEHEN & SCHWEIFEN Teil 1



Konkav oder konvex geformte Karosseriefornen erscheinen sehr schwierig in der Nachfertigung. Doch sind solche Formen auch aus einem Flachblech formbar.

Die konkav und konvexe Wölbung entsteht durch einfaches Strecken des Materials. Nur darf nicht das gesamte Blech gestreckt werden. Das Flachblech wird in drei Zonen aufgeteilt. Einen Mittelstreifen und zwei Randbereiche. Nur die Randbereiche werden bearbeitet. In der letzten Folge zu diesem Thema zeigten wir die Umformung des Blechs mittels des Hammers. In dieser Folge kommt das Englische Rad zum Einsatz.

Mit einer flachen Rolle wird der äußere Randbereich gerollt. Dadurch dehnt sich das Blech

in diesem Bereich und es kommt zu einer leichten Wölbung. Wechselt man nun die untere Rolle und setzt eine runde Rolle ein, wird das Blech partiell noch stärker gestreckt und wölbt sich entsprechend mehr. Durch das Führen des Bleches während des Streckens entsteht die eigentliche Konkave Form. Die Konvexe Gegenform wird durch das übermäßige Strecken im Randbereich des Blechs erzeugt. Das Blech wird so lange gerollt und gestreckt, bis die gewünschten Wölbungen erzeugt sind. Deutlich erkennt man die negative und hohlförmige Wölbung des Ersatzblechs.

Sehen Sie hier das Video und lesen Sie mehr ...



GALERIE TOFFEN

AUKTION NACH SCHWEIZER ART

Die Oldtimer Galerie Toffen brachte bei ihrer vergangenen Auktion in der Nähe vom Schweizerischen Bern 100 Oldtimer zum Aufruf. Erstaunlichstes Schnäppchen war ein Peugeot 201, Baujahr 1936 mit Frontschaden, den ein neuer Eigentümer für 2250 SFr (rund 1870 Euro) mit nach Hause nahm. Unverkauft, weil er nicht über die 20.000 SFr-Marke (ca. 16.600 Euro) kam, blieb ein fröhliches Schönwetterfahrzeug: ein Fiat 500 Jolly, Baujahr 1958, von dem bei Ghia nur ca. 700 Fahrzeuge gebaut worden waren.

Ein Ford Mustang V8, Baujahr 1967, 210 PS verkaufte sich solide für 28.000,- SFr

(23.300,- Euro). Käufer und Verkäufer waren zufrieden beim Besitzerwechsel des Jaguar E, V12 Roadster, 1974 für 85.000,- SFr. (70.700 Euro). Absoluter Durchstarter war ein seltener Bretzel-Käfer von 1949 aus 1. Familienbesitz. Der unrestaurierte Wagen im Originalzustand wurde bei ca. 18300 Euro erwartet und erreichte schließlich beachtliche 31.000 SFr (25.800 Euro).

Die Oldtimer Galerie Toffen verkündete zum Ende der Frühjahrs-Auktion weitere News: bei der Retro Classics 2013 wird die Oldtimer Galerie Toffen den Auktionspart übernehmen.



RETRO CLASSICS®



MEHR H-KENNZEICHEN

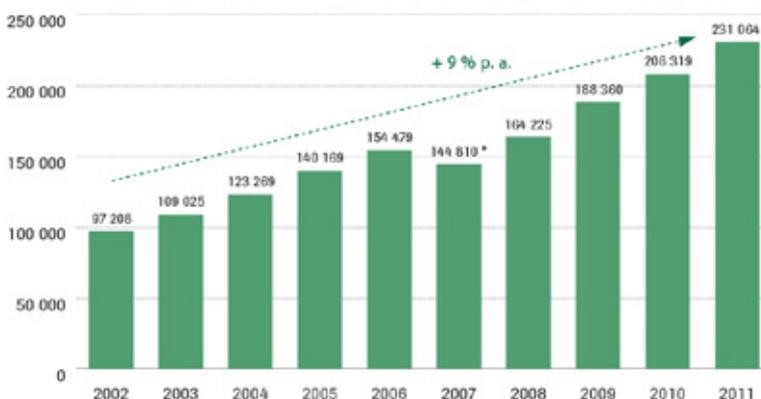
Die Zahl historischer Fahrzeuge auf deutschen Straßen steigt. Zum 31. Dezember 2011 waren 231 064 Pkw (+ 11 %) mit H-Kennzeichen gemeldet. Insgesamt gibt es in Deutschland rund 259 000 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen – zu den Pkw kommen noch Krafträder, Nutzfahrzeuge, Zugmaschinen und sonstige Fahrzeuge. H-Kennzeichen sind für Oldtimerfahrzeuge vorgesehen, die mindestens 30 Jahre alt sind. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) beauftragt regelmäßig das Kraftfahrt-Bundesamt, eine detaillierte Auswertung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen zu erstellen.

In der Rangliste der Modelle mit H-Kennzeichen steht der VW-Käfer mit 26 857 Fahrzeugen weiter unangefochten auf Platz eins. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Käfer mit H-Kennzeichen um gut fünf Prozent. Danach folgen drei Mercedes-Benz: Der „SL“ der Baureihe 107 (103 Fahrzeuge) klettert auf Platz zwei, der Zuwachs beträgt gut 18 Prozent. Auf Platz drei steht nun der „Strich-Acht“ (6821 Einheiten), gefolgt vom Mercedes-Benz „W123“, der ebenfalls stark zulegte (5921; + 44 %). Der „W123“ wurde von 1975 bis 1986

gebaut, derzeit erreichen also viele Fahrzeuge dieser Modellreihe das Oldtimeralter von mindestens 30 Jahren. Auf Platz fünf bleibt der Porsche 911/912: Die Zahl der zugelassenen 911er und 912er mit H-Kennzeichen stieg um knapp 19 Prozent auf 5500 Fahrzeuge. Der schnellste Aufsteiger in den Top Ten der H-Kennzeichen-Oldtimer ist der VW Bus (Transporter eingeschlossen). Die Zahl der „Bullis“ mit H-Kennzeichen schnellte um knapp 54 Prozent auf 3593 Einheiten nach oben.

Trotz des Anstiegs um durchschnittlich neun Prozent in den vergangenen zehn Jahren haben Fahrzeuge mit H-Kennzeichen einen Anteil am gesamten Pkw-Bestand von nur 0,5 Prozent. Rund 59 Prozent aller zugelassenen Pkw, die älter als 30 Jahre sind, verfügen über ein H-Kennzeichen.

Pkw mit H-Kennzeichen
Entwicklung von 2002 bis 2011



IMPRESSUM

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

Hergestellt für Retro
Promotion GmbH

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

Chefredaktion:
Kay MacKenneth

Erscheinungsweise:
wöchentlich
Auflage: 21.200

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