24. Juni 2012
Ausgabe 73/26

SUNDAY RETRO CLASSICS® GAZETTE

- Boxberg Klassik
- 40 Jahre Alfetta
- Dreckmann´s Bücherecke

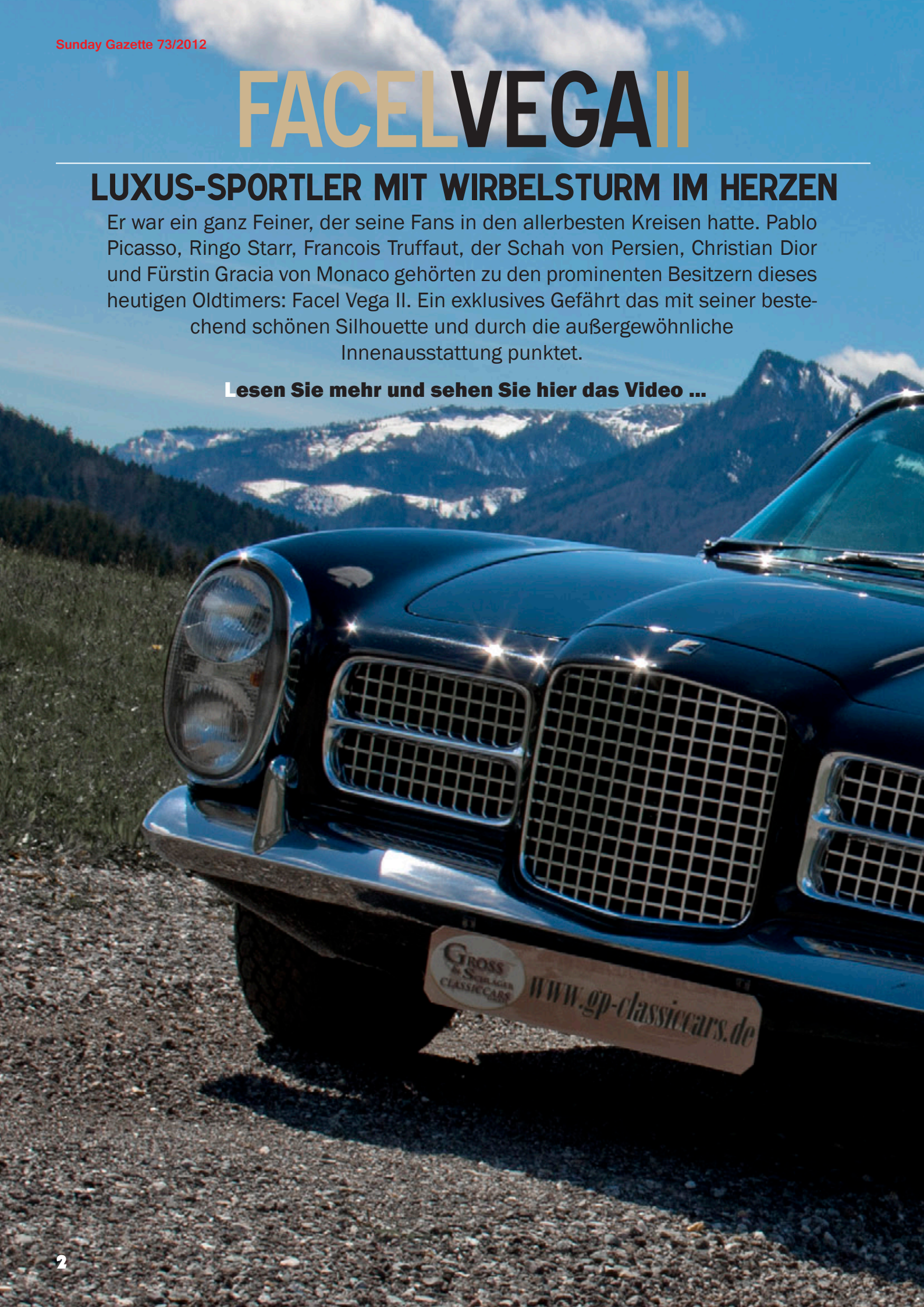
FACEL VEGA II

FACEL VEGA II

LUXUS-SPORTLER MIT WIRBELSTURM IM HERZEN

Er war ein ganz Feiner, der seine Fans in den allerbesten Kreisen hatte. Pablo Picasso, Ringo Starr, Francois Truffaut, der Schah von Persien, Christian Dior und Fürstin Gracia von Monaco gehörten zu den prominenten Besitzern dieses heutigen Oldtimers: Facel Vega II. Ein exklusives Gefährt das mit seiner bestechend schönen Silhouette und durch die außergewöhnliche Innenausstattung punktet.

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



FACEL VEGA
PARIS

GROSS
CLASSICCARS
www.gp-classiccars.de

www.gp-classiccars.de

Facel II

Marktwertanalyse

FACEL-VEGA Frankreich (F)

Baujahr	1961 - 1964
Modell	Facel II
Hubraum	6,3 Liter
Leistung	390 PS
Karosserie	Coupe
Originalpreis	42.200 DM Jahr 1964
KBA TSN	000

Auktionen

Modell	Baujahr	Zustand	Auktion	Ort	Preis
Facel II	1962	1-2	09.07.2010	Le Mans (F)	150.000 €
Facel II	1962	2-3	20.03.2011	Fontainebleu	90.000 €
Facel II	1962	1-2	30.10.2011	Paris	173.000 €
Facel II	1964	1-2	03.02.2012	Paris	190.620 €

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 kaumo- der 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 allerwertbeeinflussenden Faktoren den tatsächlichen Wert Ihres Kraftfahrzeuges und dokumentiert dabei alle technischen und wertbeeinflussenden Faktoren.

Technische Daten

Hubraum	6286 ccm
Bohrung & Hub	107,95 mm x 85,95 mm
Zylinderzahl	V 8 Motor
Verdichtungsverhältnis	10:1
Leistung bei 5400 U/min	360 PS
Max. Drehmoment b. 4000 U/min	-
Zylinderkopf	-
Ventilsteuerung	Obenliegend hängend
Vergaser	4 fach Fallstrom Vergaser
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Trapez-Dreieckquer-lenkern und Schrau-benfedern,
Kraftübertragung	Hinten
Hinterachse	Starrachse mit Halb-elliptikfedern
Radstand	2660 mm
Spur vorne	1420 mm
Spur hinten	1420 mm
Länge	4750 mm
Breite	1760 mm
Gesamtgewicht mit Öl, Wasser und Kraftstoff	1650 kg
Verbrauch	11 - 18 Liter/100km
Beschleunigung 0 - 160 km/h	- sec
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h

KURZ NACHRICHTEN

200 OLDTIMER UNTERWEGS UM BOXBERG

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Ausschlafen gibt's nicht vom 30. Juni bis 1. Juli, denn die ‚Boxberg Klassik' Oldtimer-Rallye startet ab 8:30 am Testgelände des Unternehmens in Boxberg und da gibt es viel zu sehen und zu hören. Das Feld aus rund 200 Young- und Oldtimern bis Baujahr 1984 trifft hier auch an beiden Abenden wieder ein, wo sie fachmännisch dem Publikum vorgestellt werden. Die Fahrt führt den Oldtimer-Tross am ersten Tag über Lauda-Königshofen, Bad Mergentheim zum Schloss Weikersheim und nach Tauberzell. Am zweiten Tag von Bad Mergentheim, Osterburken und Eberstadt zurück nach Boxberg. Höhepunkt nach zwei Rallye-Tagen rund um Boxberg mit verschiedenen Wertungsprüfungen ist am Sonntagnachmittag die Präsentation des „rollenden Automobilmuseums" in der Steilkurve des Bosch-Prüfzentrums. Für Zuschauer ist das Testgelände in Boxberg an beiden Tagen von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Tipp: „Taxifahrten" in historischen Rallye-Autos der 70er und 80er Jahre unter Leitung von Christian Geistdörfer, Rallye-Weltmeister 1980 und 1982. Gutscheine für die Mitfahrt in einem historischen Rennfahrzeug, wie dem Lancia Delta Integrale oder BMW 2002 Tii, werden auch über Facebook unter www.facebook.com/automotive.tradition verlost.

AUKTION BEI LE MANS CLASSIC

AUTOR: Adrien Duncan Oldtimer-TV

Rund 130 Sammler-Fahrzeuge kommen am 7. Juli in Monaco bei Le Mans Classic zur Auktion durch das Pariser Auktionshaus Artcurial. Eines der interessantesten Objekte ist ein Ligier JS2 von 1974 für geschätzte 750.000 bis 1,1 Millionen Euro, der 1974 die Tour de France gewann und 1975 bei den 24 Stunden von Le Mans Platz 2 erreichte. Eine original AC Cobra 1965 wird zwischen 500.000 und 600.000 Euro eingeschätzt. Die jüngere Renngeschichte repräsentiert ein Saleen S7R 2006 für 600.000 bis 800.000 Euro oder ein Audi R10 TDI von 2007 für den zwischen 1,3 bis 1,6 Millionen Euro erwartet werden. Rund 70 Prozent der Klassiker werden ohne Limit angeboten. Vorbesichtigung: Freitag 6. Juli 10-22 und Samstag 7. Juli 10-14 Uhr. Auktion: Samstag 14 Uhr.

EVENT

ROLLENDES MUSEUM MÜNCHEN: 4. AUSGABE

Während der Kultur-Veranstaltung „Lange Nacht der Museen“ in München wird es zum 4. Mal das „Rollende Museum München“ geben. 80 ausgewählte Oldtimer nehmen in dieser Kultur-Nacht am 20. Oktober Gäste in Ihren historischen Fahrzeugen mit auf Zeitreise.

Mehr als 80 ausgewählte Oldtimer bilden in der Langen Nacht der Museen das „Rollende Museum München“. Das Rollende Museum München ist eine kostenlose Mitfahrgelegenheit im Rahmen der „Langen Nacht der Museen“ zwischen dem größten technischen Museum der Welt, dem Deutschen Museum und dem Verkehrsmuseum an der Theresienhöhe.

„Wir erreichen auf diese Weise viele Kunst- und Kultur interessierte Menschen, die sich eigentlich zunächst nicht für rollendes Kulturgut interessieren“, so Organisatorin Désirée Rohrer „aber wer einmal mitgefahren ist und die Faszination selbst erlebt hat, versteht worum es geht.“

In den vergangenen Jahren waren Edelmarken genauso am Start wie Brot- und Butter-Autos und begeisterten tausende von Zuschauern, die Oldtimer aller Variationen, jeden Alters und jeder Größe so kennenlern-

ten. Getragen wird die Veranstaltung durch das Engagement der einzelnen Oldtimer-Besitzer, die ihr Fahrzeug an diesem Abend an den Start bringen. Auch aus den Automuseen der deutschen Hersteller kam Verstärkung: so war BMW, Audi und Volkswagen mit den Klassik-Abteilungen am Start. Das Rollende Museum fährt am Samstag 20. Oktober von 19-24 Uhr und ist Teil der Kultur-Veranstaltung „Lange Nacht der Museen“. Bewerbungen für Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind und ein H-Kennzeichen tragen oder in die Umweltzone fahren dürfen, werden mit Bild angenommen unter:
Museumsnacht @oldtimer-TV.com

„Kein Alko
denn Baby
trinkt mit.

M AX 465H
D

Deutsches Museum
VERKEHRSZENTRUM
M 06571

RETROPROMOTIONINSIDE

OHNE EIGENEN OLDIE AUF TOUR

Das zweite Wochenende zum Oldie-Schnuppern ist fast ausgebucht. Am 14. und 15. Juli. gehen neugierige Oldtimer-Fans, die selbst keinen eigenen Wagen besitzen auf Entdeckungstour durch den Schwarzwald. Hier wird getestet, ob sich der Traumoldtimer auch in der Praxis, als das erweist, was sich Fahrer und Beifahrer erhoffen. Ein Fahrzeug ohne modernen Schnickschnack hat so seine Eigenheiten und die sind bei jedem Modell anders.

Retro Classics –Messe-Organisator und Oldtimer-Sammler Ulrich Herrmann kam vor einigen Jahren auf diese Idee und fand begeisterten Zuspruch für das „Schnupperwochenende“. Aus seinem Fahrzeugpool werden die ‚Testwagen‘ gestellt.

Gefahren wird nach einer ausgiebigen Einweisung in einer Gruppe mit verschiedensten Oldtimern unterschiedlicher Bauart und verschiedenen Alters. So kann man schließlich herausfinden, ob es sich lohnt, einen eigenen Oldtimer zu kaufen.

Die ausgesuchten Routen führen über die Schwäbische Alb und in den Schwarzwald. Fahrzeugwechsel sind auch für den zweiten Tag des Schnupperwochenendes vorgesehen. Im Preis von 599 Euro für ein Zwei-Personen-Team pro Oldtimer sind zwei Tagesausfahrten inkl. Übernachtung mit Frühstück im 4-Sterne Hotel in der Umgebung, die Abendveranstaltung am Samstag, Mittagstisch Samstag und Sonntag (Getränke exklusive) enthalten. Die Ankunft am 2. Tag wird wieder am Ausgangspunkt in Stuttgart Möhringen sein.

Infos:
www.retropromotion.de/schnuppern.html

BB RP 680H

PF H 979H
BB O 1971H

BMW TREFFEN

3ER OLDTIMER UND OLDTIMER IN SPE

Zum 30-jährigen Jubiläum der zweiten BMW 3er Reihe führte der BMW 3er-Club (E21/E30) e.V. ein Treffen vor passender Kulisse bei BMW-Welt und -Museum durch. Über fünfzig Oldtimer und solche die bestens gepflegt auf dem Weg dorthin sind, wurden vor dem BMW Museum am Petuelring bestaunt. Club-Mitglieder standen für Fragen und Fachgespräche zur Verfügung. Die 100 Teilnehmer selbst kamen neben einer Führung durch das BMW Museum zudem in den Genuss eines Besuchs der nicht öffentlich präsentierten Fahrzeug-Kollektion in der BMW Group. Geschichte: 1982 ist war es soweit und BMW präsentiert sieben Jahre nach der erfolgreichen Markteinführung der ersten 3er Generation und über einer Million verkauften Exemplaren die zweite Generation der BMW 3er Reihe. Anders als sein Vorgänger, ging er mit einer noch nie dagewesenen Variantenvielfalt an den Start. Er kam als Zwei- und Viertürer, Vollcabrio, Touring und mit Allradantrieb zu den Händlern. Mit dieser Vielfalt war BMW in den 1980er Jahren

seiner Zeit weit voraus. So ließ auch der Erfolg nicht auf sich warten. Bereits 1983, im ersten vollen Produktionsjahr, fuhr BMW die Stückzahlen um 50 Prozent hoch. Statt 800 Exemplaren entstanden täglich 1.200 BMW 3er. Außerdem überraschte BMW mit einem sparsamen BMW 3er Diesel und der Sportvariante BMW M3. Die von der BMW Motorsport GmbH für die DTM entwickelte „Krone der 3er Reihe" gilt noch heute als erfolgreichster Tourenwagen der Welt und Inbegriff der ultimativen Sportlimousine.

HH GO 317
DAH IE 30

E WK 1551

ME VP 111
EA O 325

ME VP 111

KURZ NACHRICHTEN

EUROPA FREUT SICH AUF DAS KLAUSENRENNEN

FOTOS: OK Klausenrennen

Die Vorbereitungen für das Klausenrennen 2013 in der Schweiz laufen auf Hochtouren. Noch in diesem Jahr, am 29. September wird das offizielle Rennen durch einen Prolog eingeläutet, für den die Anmeldungen bereits laufen.

Vom 27. bis 29. September 2013 wird dann die eigentliche Veranstaltung, das legendäre Klausenrennen in die nächste Runde gehen. 1922 fand das bedeutende Bergrennen zum ersten Mal statt. Wer damals den atemberaubenden und abenteuerlichen Klausenpass schaffte und gar in Rekordzeit fuhr, dem war Ruhm und Ehre beschieden. Das Klausenrennen 2013 knüpft an die zehn Originalrennen von 1922-1934 an.

Um die Qualität des Klausenrennens 2013 garantieren zu können, arbeitet ein kompetentes Team am Projekt. Fritz Trümpi, der bereits bei den Klausenrennen Memorials als Präsident des Organisationskomitees (OK) fungierte, ist bei der Neulancierung des Klausenrennens für Fragen zu Bewilligungen und Infrastruktur zuständig. Daniel Geissmann, Leiter Sammlung des Verkehrshauses (VHS) Luzern und sowie Organisator des GP Bern, übernimmt die technische Gesamtleitung des Rennens. Die Bereiche Kommunikation und Marketing, Hospitality,Sponsoring Media und Events werden von BRANDSOUL AG, Agentur für Live Communication, geleitet. Der Zurich Automobile Club (ZAC), der internationale Memberclub für Autosammler, übernimmt das Patronat das Klausenrennens und wird international durch Victor R. Muller (Spyker Cars) repräsentiert.
www.klausenrennen.com

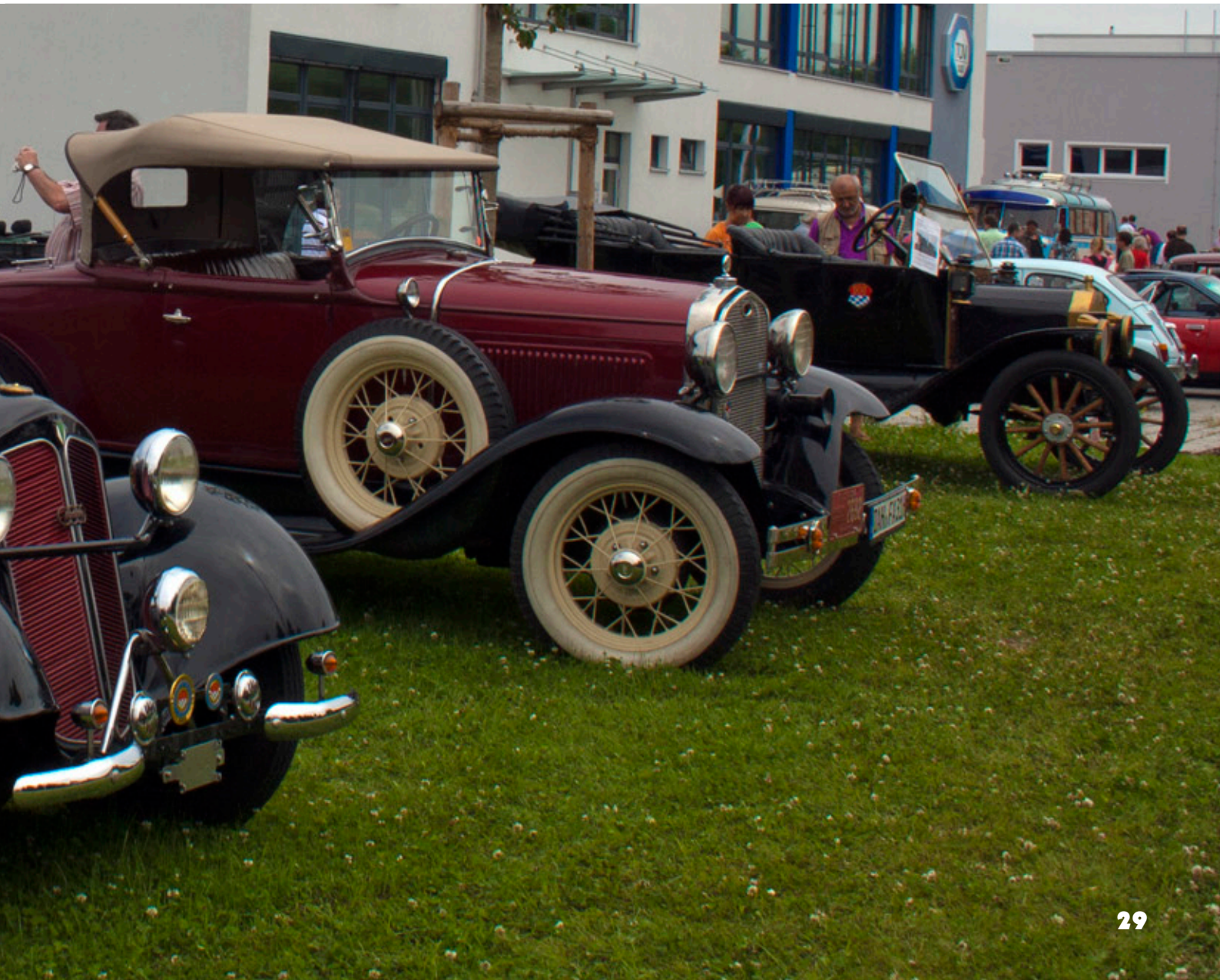
OLDTIMERPUR

TREFFEN BEI TÜV SÜD

Für Mitglieder und Freunde der Königlich Bayerischen Oldtimerfreunde Schleißheim e.V. stand am vergangenen Wochenende das große ‚Classic Car & Bike-Treffen' im Münchner Norden auf dem Programm. Autos und Bikes ab 20 Jahren versammelten sich erstmals beim neu gebauten TÜV Center in Garching Hochbrück. Neben vielen sehenswerten Raritäten aller Altersgruppen, Preislagen und Größen war es vor allem die Amerikaner-Fraktion, die starke Präsenz zeigte. Auch wenn das neue Gelände nicht ganz so viel Platz zum Ausbreiten bot, war die Stimmung den ganzen Tag hervorragend.

TÜV
SÜD

Anmeldung
FFB 07176



KURZ NACHRICHTEN

WENN SERIENMODELLE MUSKELN BEKOMMEN

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Die für ein Jubiläum ungewöhnliche Zahl ‚45' nahm die Daimler-Tochter AMG zum Anlass, über die Zukunft des Unternehmens statt über die Historie der 45 Jahre zu sprechen. Im Mittelpunkt der Feierlichkeiten stand in Folge dessen mehr der erste kompakte AMG, die Performance-Version der A-Klasse und das andere Ende der Skala – der Supersportler SLS AMG GT sowie der Elektro-Sportler SLS AMG E-Cell, als die Urzelle.

„AMG Performance 50", die Strategie für den 50. Jahrestag der Gründung des Unternehmen durch Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher in Großaspach (AMG), sieht die Steigerung des Absatzes von heute 20 000 Einheiten pro Jahr auf 30 000 Fahrzeuge vor. Gleichzeitig soll der Kraftstoffverbrauch nach der Senkung um 30 Prozent seit 2008 bis zum Jubiläum noch einmal um 20 Prozent sinken.

Ein Meilenstein für den Erfolg des Tuning Unternehmens AMG, war der Sieg des 300 SEL 6.8 , genannt ‚rote Sau', im Jahre 1971 bei den 24 Stunden von Spa.

PFLEGETIPI

Türbespannungen
zu reinigen erfordert viel Feingefühl. Vorsicht vor zu viel Nässe – vor allem bei textilen Materialien! Viele der Stoffe sind lediglich über eine dicke Pappe gespannt. Geben Sie das Reinigungsmittel auf ein sauberes Tuch (sehr praktisch sind Mikrofasertücher). Mit leichtem Druck massieren Sie nun gleichmäßig über die Fläche.

Einfacher ist es, wenn Ihre Türverkleidung aus glattem Material ist. Geben Sie etwas Kunststoffreiniger auf das Tuch. Achten Sie darauf, dass Sie ein Reinigungsmittel einsetzen, das keine bleichenden Substanzen enthält.

Achtung bei Velours! Bearbeiten Sie besonders schmutzige Stellen mit der Handbürste und bringen Sie unbedingt mit einem Netzschwamm vor dem Trock-

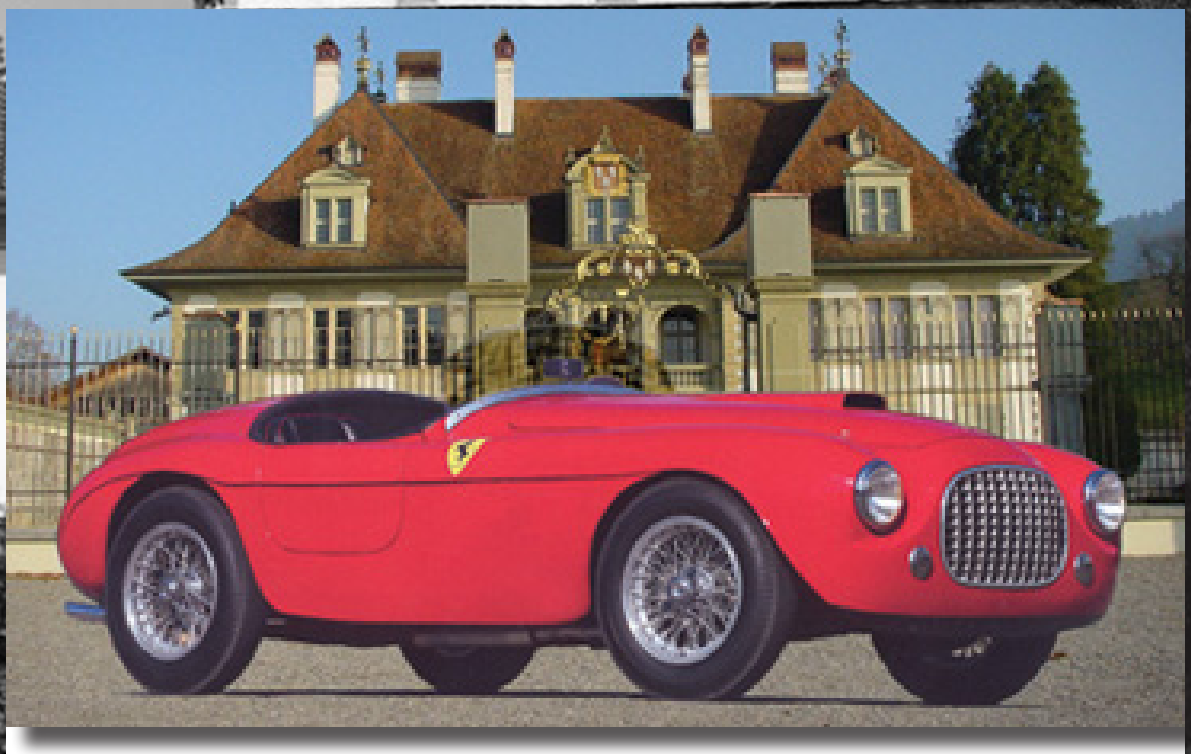
KORROSIONSSCHUTZ DEPOT®

STREITFRAGE

WANN IST EIN FERRARI EIN FERRARI?

Der ehemalige Ferrari 275 GTB/4 von Steve McQueen steht wieder im Ferrari-Werk und wird auf den Original-Auslieferungszustand zurück gebaut. Das Werk hätte ihm sonst das Echtheitszertifikat verweigert. In Frankfurt steht ein Schweizer vor Gericht, der einen als Ferrari Replika umgebauten Ferrari zum Verkauf angeboten hatte.

Lesen Sie hier mehr ...



In Frankfurt steht derzeit nämlich der Schweizer Besitzer eines ursprünglich als Ferrari 330 GT4 im Jahr 1964 in die Schweiz ausgelieferten Fahrzeugs vor Gericht dank einer Anzeige im Namen des Herstellers. Der Schweizer Oldtimer-Besitzer und -Händler hatte den Wagen 2010 verkaufen wollen, in Deutschland online inseriert und ihn in der Anzeige als ‚Ferrari' bezeichnet. Genau das ist nun das Problem, denn Ferrari findet nicht, dass das Fahrzeug noch ein Ferrari ist.

JUBILÄUM

DIE ALFETTA FEIERT 40. GEBURTSTAG

Im Motorsport war die Transaxle-Bauweise des Antriebsstrangs gar nicht so ungewöhnlich –bei Serienfahrzeugen dafür schon. Nur der Skoda Polpular und der Lancia Aurelia hatten vor der Alfa Romeo Limousine Alfetta, der 1972 bis 1984 gebaut wurde, diese Antriebskonfiguration. Die Fachpresse war sich bei der Markteinführung des neuen Modells einig und lobte die fahrdynamischen Eigenschaften.

Der 122 PS starke Alfa Romeo war nach den Maßstäben jener Zeit zudem ein sparsames Auto. Die Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“ ermittelte 1973 im Vergleichstest mit einem wichtigen deutschen Konkurrenten einen Durchschnittsverbrauch von 12,0 Litern - fast zwei Liter weniger als der rund 200 Kilogramm schwerere Testwagen des deutschen Herstellers. Der Alfa Romeo erreichte in dieser Version eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h und beschleunigte in 10,5 Sekunden auf 100 km/h.

Zum weiteren technischen Layout der Alfetta gehörte ein aufwendig konzipiertes Fahrwerk. Vorn kam eine Aufhängung mit unteren Dreiecksquerlenkern zum Einsatz, hinten eine De-Dion-Achse für eine präzise Radführung. Im Bereich der aktiven Sicherheit ebenso innovativ war die Verwendung von serienmäßig vier Scheibenbremsen; die hinteren waren dabei nach innen versetzt angeordnet, um das Gewicht der so genannten ungefederten Massen weiter zu reduzieren. Angetrieben wurde die Alfetta vom legendären „1750“ - einem 1,8 Liter großen Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, zwei Doppelvergasern und 122 PS Leistung bei 5500 Umdrehungen in der Minute.

Alfa Romeo Alfetta Baujahr 1975

Zwei Jahre nach dem Debüt der Limousine präsentierte Alfa Romeo ein Coupé: die Alfetta GT. Analog zu diesem Sportwagen-Derivat prägten immer wieder technische und optische Modifikationen die zwölf Jahre währende Bauzeit der Alfetta. So wurde das Motorenprogramm 1975 um eine 108-PS-Version mit 1,6 Litern Hubraum erweitert. 1977 folgte ein 2,0-Liter-Motor, anfangs mit identischer Leistung wie der 1,8-Liter-Motor, später mit 130 PS. 1984 verließ die letzte Limousine der Baureihe das Werk im norditalienischen Arese - es war das Exemplar Nummer 478 812. Die Alfetta gehört damit zu den erfolgreichsten Limousinen von Alfa Romeo. Bis 1986 weitergebaut wurde das Coupé Alfetta GTV. Lange sollte die Freude nicht währen, denn die Rostfreudigkeit der Alfetta war maßgeblich daran beteiligt, den bis dahin unbestrittenen positiven Ruf Alfa Romeos mit Makel zu belegen.

Alfa Romeo Alfetta Baujahr 1982

LIFESTYLE

BUCHVORSTELLUNG

VON ROLLFELDERN & RENNFAHRERN

AUTOR:Oliver Kammern Oldtimer-TV

Zwei Probleme eine Lösung: Den Flugplätzen fehlte das Geld, den Rennfahrern die Rennpiste – so fand man sich zu einer Kooperation zusammen. „Runway & Racers“ schildert die zwei spannenden Jahre 1952 bis 1954, in denen in den USA auf Rollfeldern Rennen durchgeführt wurden – bis ein Kongressabgeordneter seine persönlichen Ambitionen durchsetzte. Buchkritiker Claus Dreckmann hat sich das Werk von Terry O’Neil angeschaut.

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

minute pit stop while mechanics checked for suspension defects and changed the tyres on his Ferrari.

By taking third place Spear ensured that he had done enough to win the SCCA drivers' national championship for 1953, after being runner-up to Sherwood Johnston by a substantial margin in 1952. The Spear/Momo partnership had proved formidable all season, and the title was richly deserved.

At the victory dinner held later that Sunday evening, the event at March AFB was heralded as a great success, and it was announced that over 70,000 spectators had turned up for the races. The author could find no accurate financial data published to say how much the Airmen's Living Improvement Fund benefited from the event, but an unsubstantiated source estimated that it was in the region of $23,500.

Jim Kimberly at speed in his Ferrari 340AM. He finished fifth in the 175-mile feature race. (Courtesy Ron Kellogg Collection)

4

1953 Statistical review

McDill AFB 21.2.1953

OFFICIAL PROGRAM

Sports Car Club Of America
2nd Annual
LOCKBOURNE
National Sports Car
RACES
August 8, 1954

Official Entry Blank

CCBQUENE AIR FORCE BASE

Official Entry Blank for the event at Lockbourne AFB. (Courtesy Bruce Perry Collection)

SALE GENERAL ADMISSION
Reserved Seats Extra

The Course

Track layout at Lockbourne AFB. (Terry O'Neil Collection)

one of Lockbourne's large hangars. There they would stay, to be tuned and worked on between races. Meanwhile, in the pit area, an increasing number of teams were parking large tractor-trailer units fitted out as repair shops. In stark contrast, one competitor with a Formula 3 car, Harry Whitney, turned up with his car on a trailer pulled by a 1937 LaSalle hearse. "My wife and I sleep in the hearse when we go to the races," he said. *(Columbus Dispatch)*

Practice on Saturday afternoon gave way to frantic work on the cars in the hangars on Saturday evening, and long into the night. One of attraction, that being the Stata belonging deal of bodywork damage ined, to have it

A view of the open pit area at Lockbourne, with the Cunningham team truck dominating the scene. (Courtesy Wolery Collection IMRRC)

OFFICIAL PACE CAR
LOCKBOURNE SPORTS CAR RACES

d pace car for the races. (Courtesy Wolery Collection IMRRC)

& Racers
rfields in America 1952-1954

Terry O'Neil

34
E

Chuck Daigh drove Jim Lowe's Frazer-Nash to third place in the Nassau Trophy Race. (Terry O'Neil Collection)

its performance into context, finished behind the Class HM winner, William Harper, driving Al Coppel's Nardi-Danese.

The feature race of the day was the Moffett Field Handicap Race, with a duration of 150 minutes. Unfortunately for the spectators, there was no explanation given in the programme as to how the Handicap was derived or how it worked, so they felt bemused, and were left to wonder what was going on as the cars circulated.

Fortunately, the drivers were aware of the handicap system, and the race attracted a lot of the top drivers from the West Coast of America.

Phil Hill brought his Ferrari 250MM along, while Bill Stroppe, on a roll following victories in seven of his eight starts, was in the Clay Smith-owned Kurtis 500. John Von Neumann was in the Ed Trego-owned Glockler Porsche, Ken Miles in his MG TD Special, the clutch now repaired, and Doug Fronzer in the Aston-Martin GMC, ex-Phil Hill road car. Allards, Jaguars, MGs, and Specials, including the ex-Parkinson Jaguar now owned by Jay Beemeyer, and Pickford's Jaguar Special, made up the competitive field.

The race commenced with a Le Mans type start, the Kurtis of Stroppe

FIAT PANDA

Jubiläums Set von Minichamps

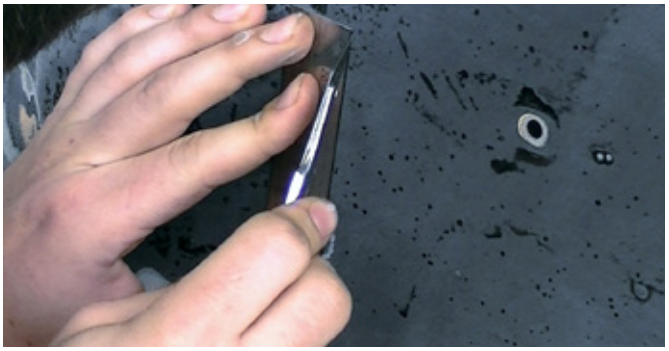
In Italiens gehört der Fiat Panda noch heute zum Straßenbild, auch wenn er bei uns eher zur aussterbenden Spezies zu zählen ist. Dieser Kleinwagen war einst Ausdruck von Nonkonformismus und die eindeutige Ablehnung von Statussymbolen. Dafür war er erfrischend anders seinem minimalistischen aber äußerst funktionalen Design. Giorgio Giugiaro bezeichnet heute sein „Haushaltsgerät auf Rädern“ als sein bestes Designwerk.

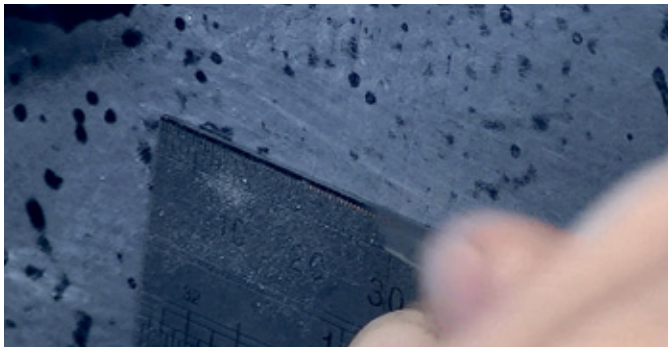
Lesen Sie mehr und sehen Sie hier das Video ...

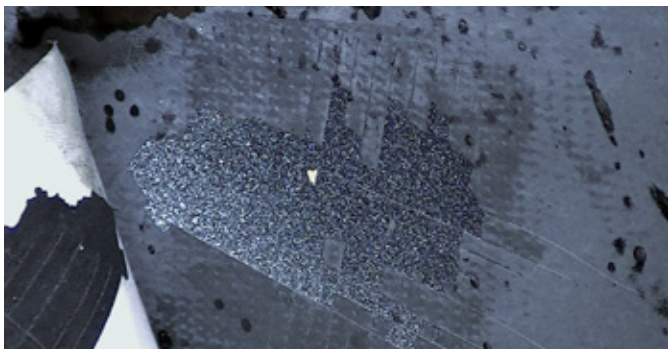
TEXT: KAY MACKENNETH Oldtimer TV
Kamera: KAY MACKENNETH

LACKARBEITEN

Vorbereitung Teil 1
Die Kreuzprobe



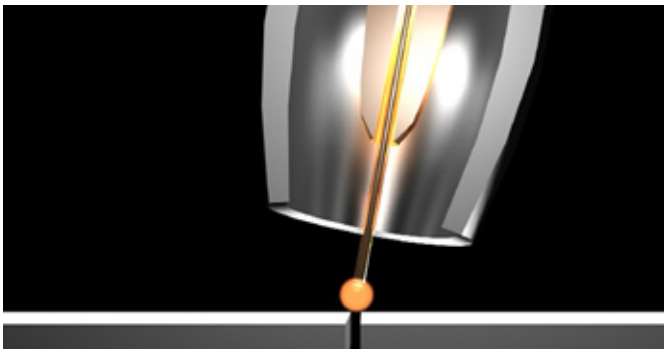


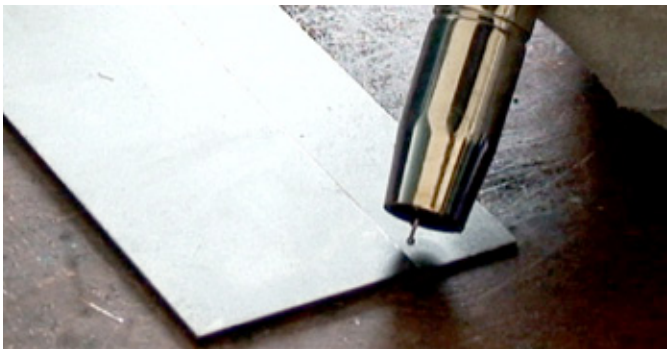


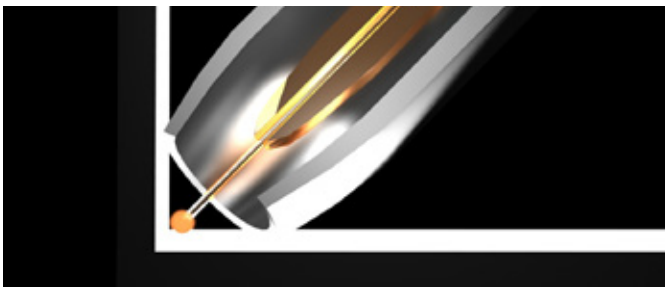
Soll eine Karosserie neu Lackiert werden, ist der alte Lack soweit abzutragen, dass der neue Lack stabil aufgetragen werden kann. Manchmal müssen daher ganze Flächen großflächig abgeschliffen werden. Vorhergehende neu aufgetragene Lackschichten können schlecht gebunden sein und ein erneuter Farbauftrag kann sich daher über größere Flächen ablösen. Um dies zu testen, kommt eine sogenannte Kreuzschnitt-Probe zum Einsatz. Der Lack wird an der zu prüfenden Stelle mittels eines Lineals und eines Skalpells kreuzweise angeschnitten. Ein aufgetragenes Stück Klebeband bringt den nötigen Nachweis. Zieht man das Klebeband ab, zeigt sich, ob der Lack stabil ist, oder sich einzelne Schichten ablösen.

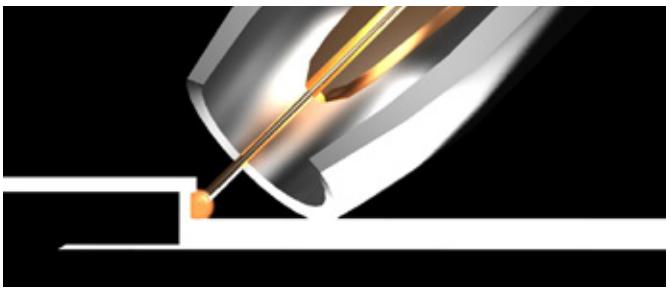
Sehen Sie hier das Video und lesen Sie mehr ...

MIG MAG SCHWEISSEN
Brennerhaltung
Teil 1









Die Brennerhaltung ist von großer Bedeutung für das Gelingen einer guten Schweißnaht. Je nach Einsatz und Nahtform kann diese variieren. Bei einer Stumpfnaht und Punktnaht wird der Brenner in der Regel senkrecht in einem Winkel von 80° bis 90° zum Werkstück geführt. Auch die seitliche Neigung bleibt senkrecht auf das Werkstück.

Bei einer Kehlnaht

Wichtig bei allen Brennerhaltungen ist, dass der Elektroden Abstand stets in etwa gleich bleibt.

Bei der Kehlnaht wird der Brenner seitlich um 40° bis 45° geneigt und in einem Winkel von etwa 45° bis 50° geführt. Dies gilt auch bei flachen Kehlnähten an dickeren Werkstücken.

Stumpfnähte an Eckverbindungen werden in einem Winkel von 80° bis 90° zum Werkstück geführt und seitlich um etwa 40° - 45° geneigt.

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

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

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