



02. September 2012
Ausgabe 83/36

SUNDAY RETRO CLASSICS® GAZETTE

NEU
JETZT MIT BILDERGALERIEN

- Ausstellung 150 Jahre Opel
- Event Rückblick
- Briten lieben Austin



VERITAS RS

AEROSAURIER DER RENNSTRECKE



VERITASRS

AEROSAURIER DER RENNSTRECKE

Autor: Kay MacKenneth / Oldtimer-TV

Mit dem 1936 auf dem Nürburgring vorgestellten 328 Roadster hatte BMW einen Wagen gebaut, der eine Sport- und Rennwagenlegende werden sollte. Doch Ernst Loof, Lorenz Dietrich und Georg Meier wollten mehr. Deshalb gründeten sie 1946 die Veritas-Arbeitsgemeinschaft für Sport- und Rennwagenbau. Das im Rennsport erprobte 328 Chassis bekam eine stromlinienförmige Alukarosserie und machte als BMW-Veritas RS auf den Rennstrecken seiner Zeit Furore. Heute zählen die wenigen erhaltenen Fahrzeuge zu den wahren Oldtimer-Raritäten.

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

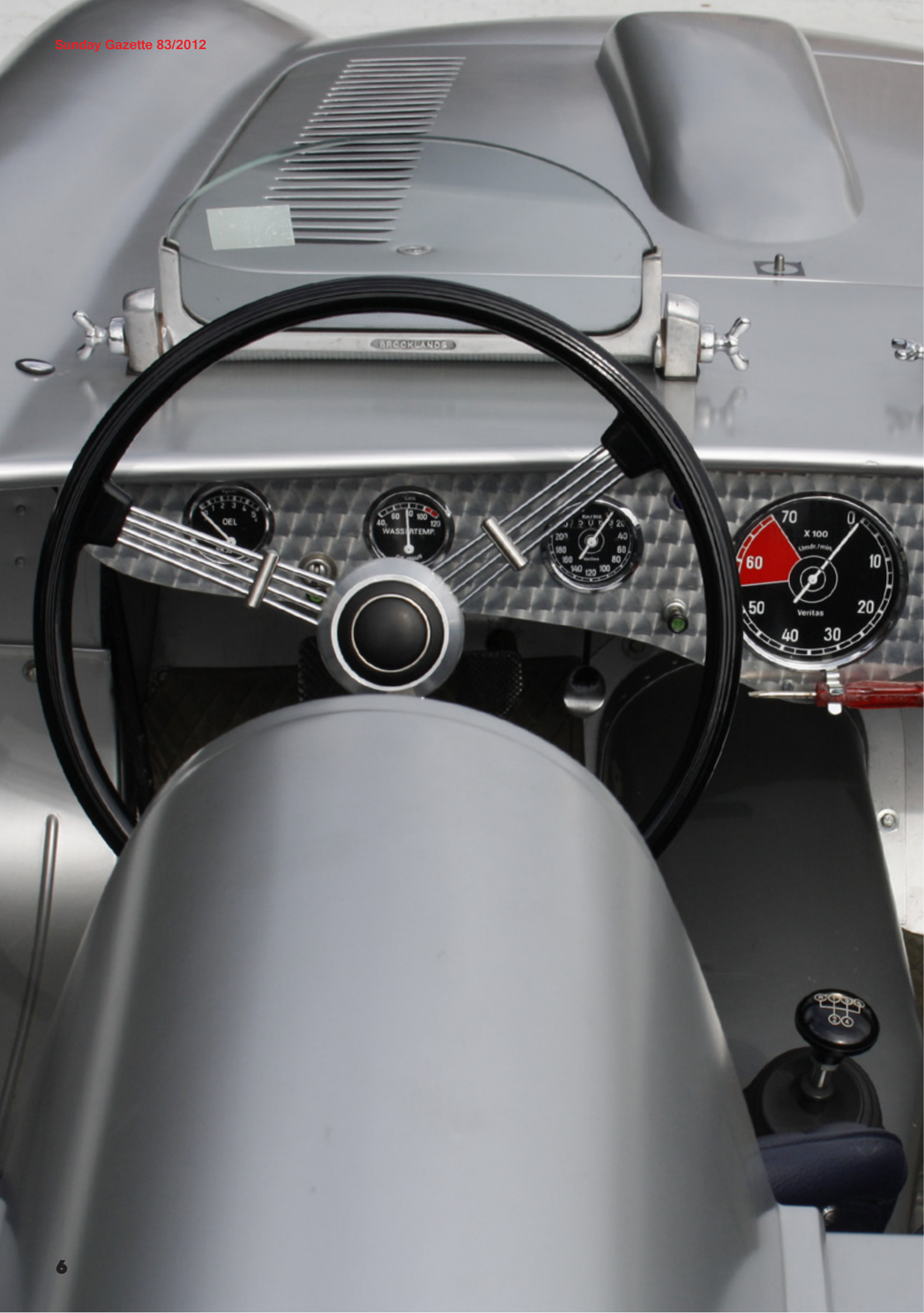






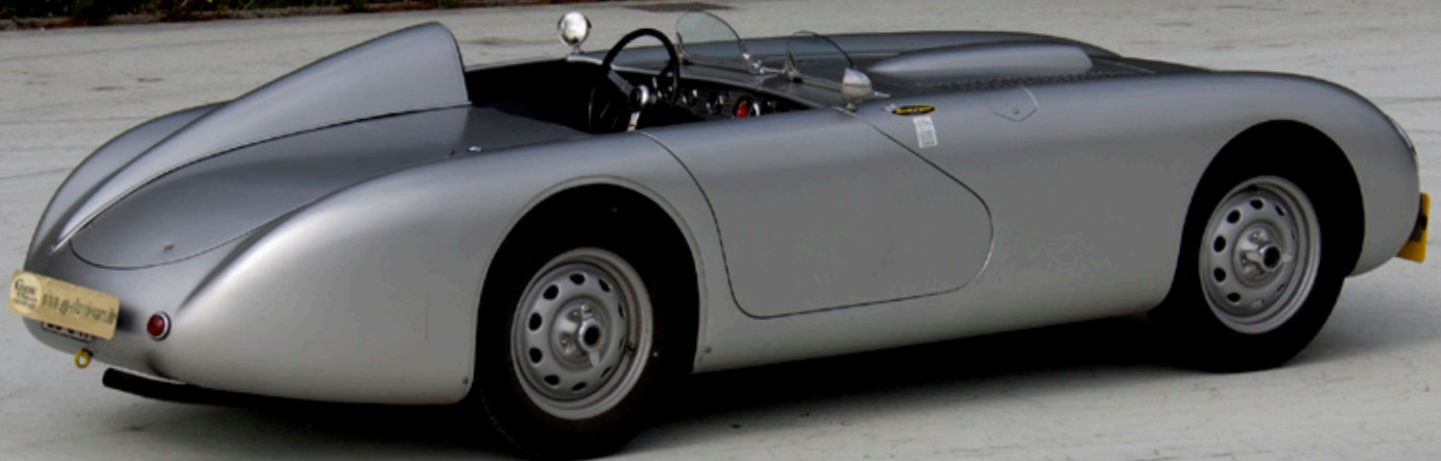


Unter der Motorhaube arbeitet, je nach Wettbewerbsklasse in denen der Rennsportwagen eingesetzt wurde, ein 1,5 oder 2 Liter Motor aus dem BMW 328.





Gegründet wurde die Veritas-Arbeitsgemeinschaft für Sport- und Rennwagenbau 1946 durch Ernst Loof, Lorenz Dietrich und Georg Meier. Gemeinsam hatten sie das Ziel, einen Straßen- und Rennsportwagen auf der Basis eines gebrauchten BMW 328 aufzubauen. Die Bezeichnung lautete anfangs noch BMW-Veritas. BMW klagte und die Fahrzeuge traten künftig als Veritas RS auf. Das Kürzel RS steht für Rennsportwagen.







Sunday Gazette 83/2012

Den ersten großen Auftritt hatte der BMW-Veritas auf dem Hockenheim 1948: Karl Kling fuhr in der Klasse bis 2 Litern gleich mehrere Siege mit dem ab 1947 gebauten Veritas ein.



Marktwertanalyse

VERITAS

DEUTSCHLAND (D)

Baujahr	1948
Modell	RS
Hubraum	1971 ccm
Leistung	80 PS
Karosserie	Offener Rennwagen
KBA TSN	000

Marktwerte

Jahr	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
2009	450.000 Euro	300.000 Euro	- Euro
2010	470.000 Euro	320.000 Euro	- Euro
2011	500.000 Euro	350.000 Euro	- Euro

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.

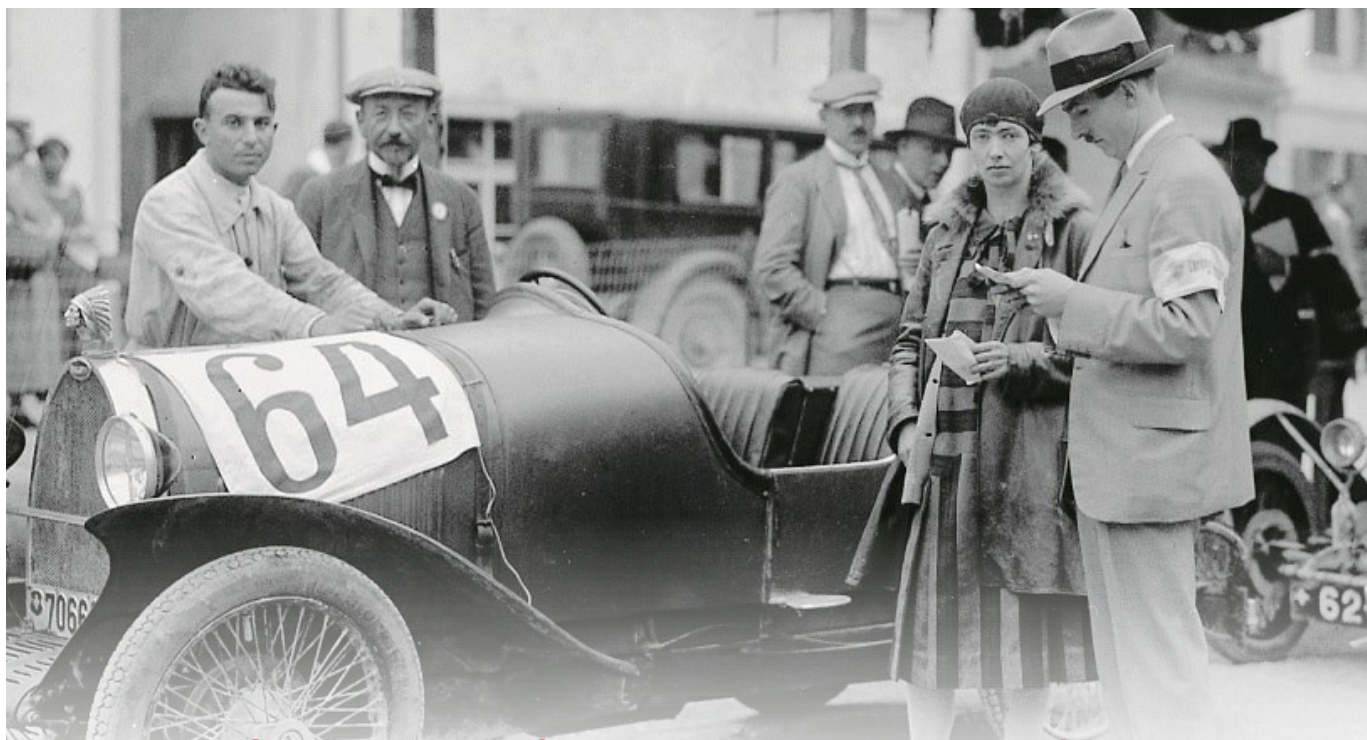
Sie benötigen eine Versicherungseinstufung oder ein Wertgutachten für Ihr historisches Fahrzeug? Ihr GTÜ-Sachverständiger ermittelt Ihnen gerne unter Berücksichtigung aller wertbeeinflussenden Faktoren den tatsächlichen Wert Ihres Kraftfahrzeuges und dokumentiert dabei alle technischen und wertbeeinflussenden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



Technische Daten Cabriolet

Hubraum	1971 ccm
Bohrung & Hub	55 x 96 mm
Zylinderzahl	6 Reihe
Verdichtungsverhältnis	8,5:1
Leistung bei 3500 U/min	80 PS /5000 U/min
Max. Drehmoment b. 4000 U/min	-
Zylinderkopf	-
Ventilsteuerung	siehe Artikel
Vergaser	3 Fallstromvergaser
Vorderradaufhängung	1Querfeder oben und Querlenker unten
Kraftübertragung	Hinten
Hinterachse	Starrachse, Blattfedern, Zahnstange
Radstand	2500 mm
Spur vorne	1180 mm
Spur hinten	1220 mm
Länge	4200 mm
Breite	1515 mm
Gesamtgewicht mit Öl, Wasser und Kraftstoff	980 kg
Beschleunigung 0 - 100 km/h	--

KURZ NACHRICHTEN



LADY-RACER WILLKOMMEN BEIM KLAUSENRENNEN

Das längste Bergrennen der Welt war von 1924 bis 1934 das Klausenrennen. Im kommenden Jahr findet vom 27.-29. September das 11. Internationale Klausenrennen statt und knüpft an die Tradition der Rennen von 1922 bis 1934. Nicht nur mutige Männer stellten sich der anspruchsvollen Aufgabe die kurvenreiche Strecke zu meistern. 23 Fahrerinnen waren schon damals dabei und brachen mit allen Konventionen der damaligen Zeit, denn Frauen in Overalls, die in Rekordzeit gefährliche Strecken bewältigten, gehörten nicht zum traditionellen Frauenbild der 20er Jahre.

Noch heute gilt der Automobilsport als Männerdisziplin. In der Zeit der legendären Klausenrennen von 1922 bis 1934 war diese Meinung noch verstärkter vertreten. In einer Gesellschaft, in der das schwächere Geschlecht im Hintergrund stand und auf Karriere und Selbstentfaltung zu verzichten hatte, wäre eine weibliche Rennfahrerin undenkbar gewesen. Manch eine nahm den Spott in Kauf und ging dafür in die Automobilgeschichte ein. Eine davon war Ernes Merck. Eine reiche, moderne Frau der Zwanzigerjahre: jung, erfolgreich und gebildet. Die aus einer reichen

Darmstädter Industriellenfamilie stammende Ernes Merck gab viel zu reden, als sie mit Bubikopf und dem Rocksäum des Charleston-Kleides knapp über dem Knie am legendären Klausenrennen als Fahrerin teilnahm. Das Publikum und die anderen Fahrer staunten nicht schlecht, als Merck mit einer Zeit von 19:32 Stunden auf den Berg fuhr und damit sogar schneller als ihr Ehemann das Ziel erreichte. Im Verlauf ihrer Karriere brachte Ernes Merck noch weiteren Rennfahrern eine Niederlage bei und sicherte sich so einen Platz als Legende der Automobilgeschichte.

Insgesamt fuhren 23 Fahrerinnen in der Zeit von 1924 bis 1934 das längste Bergrennen der Welt. 1924 waren Frau Rothenbach, Gattin des Rennfahrers und Direktors der Gaswerke Olten auf Amilcar und die Prinzessin zu Hohenlohe aus Luzern auf Bugatti die ersten teilnehmenden Frauen. Und auf Bugatti nimmt die junge Schauspielerin Manon Pfrunder die Tradition wieder auf und wird am Rennen 2013 zum ersten Mal ein Rennen mitfahren. Weitere Lady-Racer sind willkommen.

www.klausenrennen.com .

50
JAHRE



ACV – DER AUTOMOBIL-CLUB FÜR DIE GANZE FAMILIE!

Die Mitgliedschaft inkl. Clubleistungen und europaweiter Schutzbriefversicherung kann sich jeder leisten:

• Mitgliedschaft zum Regelbeitrag	59,76 €/Jahr
• Single-Mitgliedschaft	48,00 €/Jahr
• Partnermitgliedschaft	21,00 €/Jahr
• Mitgliedschaft für „Junge Leute“ (17- bis 25-jährige)	35,40 €/Jahr
• ACV Junior-Club (für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre)*	beitragsfrei

* Kostenlose Verkehrsunfallversicherung eingeschlossen. Voraussetzung: Kinder leben im Haushalt eines Elternteils, für den bereits eine Mitgliedschaft zum Regelbeitrag oder bei Alleinerziehenden eine Single-Mitgliedschaft besteht.



DAS ALLES BIETET IHNEN DER ACV:

- europaweite Schutzbriefversicherung
- 24-Stunden-Schaden-Notruf
- ACV-Clubhilfe, z. B. bei Unfallflucht- und Parkscha-den
- Clubzeitschrift „ACV profil“, 10 x im Jahr
- Verkehrsunfallversicherung
- individuelle Tourenberatung
- Rechtsberatung durch unabhängige Anwälte bei Fragen rund ums Auto
- ACV-Fahrzeugbewertung
- günstige Konditionen bei der DEVK, z. B. in der Kfz-Versicherung
- und vieles mehr ...

STEIGEN SIE JETZT EIN!

Ob Motorrad, Auto oder Wohnmobil, Sie fahren entschieden besser, wenn Sie sich für eine Mitgliedschaft beim ACV entscheiden.



ACV AUTOMOBIL-CLUB VERKEHR
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

THEODOR-HEUSS-RING 19-21
50668 KÖLN
TEL.: 0221 912691-0
Fax: 0221 912691-26
WWW.AC.V.DE, ACV@AC.V.DE



DEVK
VERSICHERUNGEN

Premiumpartner von Retro Promotion und Kooperationspartner der DEVK

RETROPROMOTIONINSIDE

SAISONABSCHLUSS AUF EINE LETZTE AUSFAHRT

Traditionell begeht man im Stuttgarter Raum den Oldtimer-Saison-Abschluß mit der Fahrt zum Breuninger Land in Ludwigsburg. Hier ist am 14. Oktober Oldtimer-Präsentieren und gemütliches Shopping auf dem Programm. 120 Geschäfte öffnen an diesem Sonntag eigens für die Oldtimer-Fahrer und ihre Begleitung. Die Oldtimer selbst – mit Baujahren bis 1982 – können am beliebten Wettbewerb teilnehmen, bei dem das älteste teilnehmende Fahrzeug, das älteste Zweirad, die weiteste Anreise auf eigener Achse oder beispielsweise der älteste / jüngste Fahrer mit einem Pokal ausgezeichnet wird. Diese Abschluss-Oldtimer-Sternfahrt ist startgeldfrei und gewährt den ersten 500 angemeldeten Teilnehmern eine Startnummer und die Garantie auf einen reservierten Parkplatz. Anmeldeschluss ist der 3. Oktober 2012. [Anmeldung: info@retropromotion.de](mailto:info@retropromotion.de)

Weitere Infos & Kontakt: www.retropromotion.de





UNSERE PARTNER:



württembergische

Wirtswort & Württembergische.
Der Vorsorge-Spezialist.

Teilnahmebedingungen:

Der Wettbewerb ist für alle klassischen Fahrzeuge bis Baujahr 1982 ausgeschrieben, wobei das erstmalige Fertigungsjahr des Fahrzeugmodells ausschlaggebend ist.

Bewertungskriterien:

- ältestes Fahrzeug
- ältestes Zweirad
- weiteste Anreise auf eigener Achse
- älteste/r selbstfahrende/r Teilnehmer/in

Die Sternfahrt ist startgeldfrei.*

Die Gewinner werden mit Pokalen ausgezeichnet.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

* Die ersten 500 angemeldeten Teilnehmer (chronologisch sortiert nach Eingang bei uns) erhalten eine Startnummer, die zum Parken auf dem für Oldtimer reservierten Parkplatz berechtigt - und eine Erinnerungsplakette.

Anmeldung zur Teilnahme (bitte vollständig in Druckbuchstaben ausfüllen)

Name	Vorname
Straße	
PLZ/Ort	
Tele/Fax	Geb.-Datum
E-Mail	
Fahrzeug	Farbe
Baujahr	☐ PKW ☐ Motorrad ☐ offen: ☐ ja ☐ nein

Anmeldeschluss: 3. Oktober 2012. Nach Einreichung der Anmeldung erhalten Sie rechtzeitig vor der Veranstaltung Ihre Unterlagen inklusive Startnummer.

BITTE PER POST/FAX SENDEN AN: RETRO Promotion GmbH

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

breuningerLAND
LUDWIGSBURG

Heinkelstraße 1 · 71634 Ludwigsburg · Telefon 07141-221 44 13 · www.breuningerland-ludwigsburg.de

EVENT

RÜCKBLICK: SAISON-HIGHLIGHT AM NÜRBURGRING

Rund 18.000 Fans an GP-Strecke und Nordschleife genossen von Freitag bis Sonntag drei Tage historischen Motorsport beim ADAC Eifelrennen um den Jan Wellen Pokal auf höchstem Niveau. Von Vorkriegs-Boliden bis zu den Cup- und Tourenwagen der 1990er, von 125-Kubik-Krauts bis zu den CanAm-Hubraummonstern – das vom Düsseldorfer Automobil- und Motorsport-Club 05 e.V. (DAMC 05) organisierte „ADAC-Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal 2012“ bot für jeden Geschmack das Passende.

Ob auf zwei, drei oder vier Rädern – das „ADAC Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal 2012“ hielt einmal mehr eine enorme Bandbreite an unterschiedlichsten Rennserien parat. Zu den besonderen Highlights zählten traditionell erneut die großen Publikumsliebblinge aus dem „Kampf der Zwerge“, die imposanten Vorkriegsrennwagen des Classic Drivers Clubs und das wohl weltweit einmalige Veritas Treffen mit über 30 Fahrzeugen sowie die brachialen CanAm-Boliden des Canadian American Challenge Cups. Die Motorrad- und Gespannpiloten beeindruckten wieder mit ihren akrobatischen Kunststücken.

Als Hommage an die Eröffnung des Nürburgrings im Jahr 1927 präsentierte die Berenberg Bank auch in diesem Jahr wieder das „Elefanten-Rennen“, das die traditionelle Rivalität zwischen den „weißen Elefanten“ von Mercedes-Benz und den „Bentley Boys“ wieder aufleben ließ. Für eine regelrechte Gänsehaut-Atmosphäre sorgte am Samstagabend Kremer Racing Cologne. Das 50-jährige Team-Jubiläum wussten die Kölner standesgemäß zu feiern. So fand am Samstagabend die „2. Nacht der Legenden“ statt, bei der rund 60 Porsche-Boliden in Straßen- und Rennversion die Grand Prix-Strecke in Beschlag nahmen. Nette Anekdote am Rande: Der ehemalige Kremer-Pilot John Fitzpatrick feierte am Samstag seinen 69. Geburtstag – und zeigte am Steuer des „Jägermeister“-Porsche 935 K3, dass er nichts von seinem fahrerischen Talent eingebüßt hatte.





Text: Gerd Schmidt van Zanten DAMC
Video: Produced by: H/M/G Heimann Media Group
Directed by: Robert Euting
Edited by: Volker Pleil
Camera: Robert Euting, Stephan Heimann, Arne Landwehr, Volker Pleil
Producer: Stephan Heimann
©2012 by H/M/G Heimann Media Group
www.heimann-media-group.com



WAHL - BRITEN LIEBEN AUSTIN MINI

Jetzt ist es raus: die Briten haben in der größten jemals durchgeführten Oldtimer-Umfrage von ‚Autocar‘ ihren liebsten Klassiker gewählt. Der originale Austin Mini (1959) verdrängte den Range Rover von 1970 und den Jaguar E-Type (1961) vom ersten Platz. Kein Wunder, denn in seiner 41-jährigen Bauzeit wurde 5,4 Millionen Mal verkauft.

Top Ten der Briten:

- Mini
- Range Rover
- Jaguar E-Type
- Land Rover
- McLaren F1
- Range Rover Evoque
- Caterham 7
- Morris Minor
- McLaren MPF-12C
- London Taxi

CHARITY MIT CHITTY CHITTY BANG BANG

Der Brite Chris Evans ist glücklich: Insgesamt 750.000 Pfund hat der TV-Moderator mit der Erstaussgabe seines Car-Fest für die BBC Charity ‚Children in Need‘ gesammelt. Auf der Bio-Farm des ehemaligen Formel 1 Fahrers Jody Scheckter Lavertock Park Farm, Overton, Hampshire waren rund 20.000 Autofans eingetroffen, um zwei Tage lang mit zu feiern. Unter den Gästen war auch Formel 1 Star Mark Web-

ber und sein Compagnon, der seinen eigenen Chitty Chitty Bang Bang zum Festival brachte. Die Ehrenrunde drehte auch Nick Mason mit. Gleich am kommenden Wochenende wird die Veranstaltung wiederholt: in Cholmondeley Castle, Cheshire for Car-Fest North am 8. Und 9. September.

Photo: Glynn Williams MBE.



EVENT

OLYMPIA & OLDTIMER

Am vergangenen Sonntag trafen auf dem Münchner Olympia-Gelände die Teilnehmer der „Olympia München 1972 Classic Tour“ ein, einer Sternfahrt, die aus verschiedenen Städten Deutschlands in die bayerische Hauptstadt führte. Zum 40 jährigen Jubiläum von München als Ausrichter der Olympischen Spiele war neben einem großen anderen Programm, auch die Fahrzeugkultur der damaligen Zeit zu sehen. Automobil unterstützt wurde die Olympia-Tour, die auch Charity-Veranstaltung war und Geld für die ‚Stiftung World Childhood Foundation‘ sammelte, vom Mercedes Benz Museum, Audi Tradition und von Volkswagen Klassikstadt und vom AvD. Vor der Ehrenrunde durchs Olympiastadion gab es eine Tour auf der Leopoldstraße.





EVENT

RENNWAGEN IM HAMBURGER STADTPARK

Am Wochenende sausen sie wieder durch den Hamburger Stadtpark beim „Stadtpark-Revival“, das bereits zum 11. Mal durchgeführt wird. Das Automuseum Prototyp aus der HafenCity ist mit sieben spannenden Fahrzeugen dabei. Der älteste Starter aus der Museumsriege ist ein italienischer Rennwagen: ein 1946er Cisitalia D46, mit dem Hans Stuck im Jahre 1947 das erste offizielle Nachkriegsrennen auf dem Hockenheimring gewann. Ebenfalls aus diesem Jahrzehnt ist der einzig erhaltene Denzel-Viersitzer aus dem Jahr 1949. Die 1950er Jahre werden repräsentiert durch einen Porsche 356 A Carrera GT, den Rometsch Porsche Spyder - ein absolutes Unikat - und zwei Porsche Speedster. Einer von nur insgesamt 116 gebauten Porsche 904 Carrera GTS wird ebenfalls an den Start gehen. Dieser stammt aus dem Vorbesitz des französischen Formel 1-Piloten Jo Schlesser.

Mehr Infos: www.prototyp-hamburg.de





AUSSTELLUNG

LUZMANN, SPITZKÜHLER & DINOSAURIER

Während die Rüsselsheimer Autobauer um ihre Zukunft fürchten, erinnert die Bad Homburger Central Garage mit ihrer Ausstellung ‚150 Jahre Opel‘ an die glorreiche Geschichte der Marke. Jetzt sind neue Exponate zu sehen aus der Frühzeit der Autoschmiede sowie Fahrzeuge aus den 60er und 70er Jahren.

Lesen Sie hier mehr ...







Die Oldtimer-Experten

Die Gutachten der GTÜ-Sachverständigen machen aus Ihrem Fahrzeug mit Geschichte einen anerkannten Klassiker. Ihren freundlichen GTÜ-Oldtimer-Experten finden Sie unter: www.gtue.de

40 JAHRE KOMPAKT-BLÜTE AUS NIPPON

Vierzig Jahre Marktpresenz feiert Nissan 2012 in Deutschland. Gerne erinnern wir uns an die Zeiten, in denen der kleine kompakte Cherry beispielhaft dastand für Autos aus Asien und mit dem Nissan erstmals über die Hürde der 100 000 Zulassungen in Deutschland kam. Nissan schnupperte Morgenluft. Für das Unternehmen stand die namengebende japanische Kirschblüte (Cherry = Kirsche) für Aufbruch und Schönheit des Frühlings steht. Der Cherry war vor 40 Jahren der erste Kompakte aus Nippon mit Vorderradantrieb, Quermotor, Zahnstangenlenkung und Schräglenkerhinterachse und fuhr mit dieser Fülle an technischen Innovationen sogar vielen europäischen Konkurrenten voraus. Diese setzten damals nicht selten noch auf den traditionellen Hinterradantrieb und längs eingebaute Triebwerke. Zunächst wurde der Cherry 100 A als 3,67 Meter langer und nur 1,47 Meter breiter Zwei- und Viertürer vorgestellt. Mit fast 400 Liter Stauraum hatte der Kofferraum beinahe Mittelklasseformat. Noch größer und praktischer war ein dreitüriger Kombi, der im Herbst 1972 in die Schauräume der deutschen Händler kam. Komplette war das Kleinwagenquartett erst im Folgejahr

mit dem extravaganten Cherry 120 A Coupé, das sich nach Erfolgen bei der japanischen Fuji-GS-Serie-auch im europäischen Tourenwagenrennsport durchsetzen konnte. Keine andere Kleinwagenfamilie bot damals eine größere Karosseriepalette. Limousine und Kombi waren mit einem 33 kW / 45 PS starken 1,0-Liter-Benziner ausgestattet. Der 700 Kilogramm leichte Wagen kam damit auf einen Normverbrauch von 6,5 Liter auf 100 Kilometer. In dem Coupé sorgte ein stärkerer 1,2-Liter-Benziner mit 38 kW / 52 PS für mehr Temperament. Punkten konnte der kleine Cherry auch in zeitgenössischen Vergleichstests, wo er trotz knapper Platzverhältnisse für die Fondpassagiere viele Rivalen distanzierte. In insgesamt vier Generationen trieb der Cherry immer neue Blüten. Er belegte nicht nur Spitzenpositionen in der Importwertung der Zulassungsstatistik, er war auch Musterknabe in fast allen Mängellisten der deutschen Prüf- und Pannendienstes. Aus der anfänglich zwei und viertürigen Schräghecklimousine wurde später ein drei- oder fünftüriges Heckklappenmodell, das bis 1986 im Programm blieb und vom Micra abgelöst wurde.



**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**



BLECHBEARBEITUNG BLECHSCHEREN



Bei dem Schneiden von Blechformen ist die Blechschere ein unerlässliches Werkzeug. Um allerdings das Blech richtig schneiden zu können, ist nicht nur die Wahl der Blechschere wichtig, sondern auch die richtige Haltung. Blechscheren, vor allem universal einsetzbare Blechscheren, wie die Idealschere, haben an der unteren Schneide eine sichtbare Auflagefläche. Diese Auflagefläche dient als Führung des Blechs. Das Blech wird beim Schneiden genau in einem Winkel geführt, der dieser Führung entspricht. Wird die Blechschere beim Schneiden nicht entsprechend durch das Blech geführt, bleibt die Blechschere nach kurzer Zeit stecken und der Schnitt kann nur sehr unregelmäßig und schwer durchge-

führt werden.

Beim Schneiden darf der Schnitt nie über die gesamte Länge der Schneiden ausgeführt werden. Ansonsten entstehen kleine Grate, die beim Umformen zu Rissen im Blech führen können. Der Schnitt wird nur über einen Teil der Klinge durchgeführt.

Für lange Schnitte kommt die sogenannte Pelikanschere zu Einsatz. Ihre besonders langen Schneideflächen sind für lange Schnitte ideal ausgelegt. Auch hier muss die Schere in einem der unteren Schneide angepassten Winkel durch das Blech geführt werden.

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



AUTOMOBILE SCHÄTZE BEI DER 4. SCHLOSS BENSBURG CLASSICS

Das Grandhotel Schloss Bensberg wird vom 7. bis 9. September zum Schauplatz eines der hochkarätigsten Events für klassische Automobile: Höhepunkte sind der Concours d'Elégance mit einigen der wertvollsten und edelsten Fahrzeugen der Welt sowie eine prominent besetzte Rallye Historique. „Very important cars only“ – das ist nicht nur das offizielle Veranstaltungsmotto, sondern zugleich auch der Maßstab für die Auswahl des Teilnehmerfeldes. Erwartet werden unter anderem ein Ferrari 250 GTO, der zu den wertvollsten Autos der Welt gehört, und der extravagante Aston Martin DBS Ogle. Auch eine Vielzahl an Klassikern der Volkswagen Konzernmarken sind vertreten, so etwa der Bugatti Typ 57 Cabriolet Graber, der Bentley S1 DHC H.J. Mulliner, der Porsche 356 B 2000 GS (Car-

tera 2), der Lamborghini 400 GT 2+2 oder die Volkswagen Typ 1 Coupéstudie von 1962. Unter dem Motto „Porsche – die Rennerfolge der 60er Jahre“ präsentieren sich fünf Ikonen der Rennstrecke, darunter der 917 PA Spyder und das 908 Langheck-Coupé. Auch die zweite Ausstellung „Legendäre Rallyefahrzeuge“ wird die Herzen der Automobilliebhaber höher schlagen lassen: Nach Bensberg kommen unter anderem der Porsche 911 SC Safari von Björn Waldegaard und der Audi Sport quattro S1, mit dem Walter Röhrl die Rallye San Remo gewann. Flankiert werden die Klassiker vom neuen Polo R WRC, der ab 2013 bei der World Rally Championship starten wird.

www.sbc2012.de

IMPRESSUM

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

Hergestellt für Retro Promoti-
on GmbH

Verantwortl.i.S.d.
Pressegesetzes:
Désirée Rohrer

presse@oldtimer-TV.com

Chefredaktion:
Kay MacKenneth

Erscheinungsweise:
wöchentlich
Auflage: 20.000

MEDIADATEN

Anzeigen-Kontakt

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