



07. Oktober 2016

Ausgabe 297

# SUNDAY RETRO CLASSICS GAZETTE®

## Oldtimer-Tour durch Savoyen & Jura



RÜCKBLICK



NEWS



ENDLICH 30



# Oldtimer-Tour durch Savoyen & Jura



Zum ersten Mal in seiner Geschichte fand der Alpine Trial für historische Fahrzeuge nicht im alten Königreich Savoyen statt, sondern im Jura-Gebiet westlich der Rhone, bevor es dann richtig in die Alpen ging. Ideal für Vorkriegs-Automobile, denn die geschwungenen Straßen führen nicht nur über malerische Hochplateaus, durch dunkle Wälder und über spektakuläre Bergpässe, sondern sind so gut wie verkehrsfrei. ▶

## ” Herrliche Routen auf stillen Straßen

**W**ie in jedem Jahr wurde der Alpine Trial aufgeteilt in drei Runden. Jede wurde so gewählt, dass die Schönheit der Landschaft so richtig zur Geltung kommt. Der erste Tag führte die Truppe der 40 Oldtimer über 308 Kilometer entlang der französisch-schweizerischen Grenze.



” Einsame Straßen –  
genau richtig für  
Vorkriegs-Klassiker



Text: Adrien Duncan Fotos: Gerard Brown



” Gewaltige Bergmassive  
beeindrucken die Fahrer

**T**ag zwei brachte den Oldtimerfahrern Bugey, Chartreuse und das Bergmassiv de Bauges auf anspruchsvollen 338 Kilometer Bergstraßen näher. Nach der Überquerung der Rhone, durch das Valserine- und das Rhonetal ging es weiter durch die Weinberge der Savoyen. Am Nachmittag beeindruckte das Chartreuse Massiv. ▶



”Zeit für besondere  
Begegnungen



Text: Adrien Duncan Fotos: Gerard Brown

Der letzte Tag der Rallye war etwas kürzer mit „nur“ 260 Kilometer. Der Tag stand ganz im Zeichen des imposanten Mont Blanc Massiv, das sich immer wieder mit seiner weißen Spitze gegen den Himmel abhob. Kurze Pause im Skiort Les Saisies, durch das Beaufort Tal und der höchste Punkt der Rallye auf 1650 Metern war geschafft. Der letzte Tag der Rallye war etwas kürzer mit „nur“ 260 Kilometer. Der Tag stand ganz im Zeichen des imposanten Mont Blanc Massiv, das sich immer wieder mit seiner weißen Spitze gegen den Himmel abhob. Kurze Pause im Skiort.



„Die Stunde der Sieger



Text: Adrien Duncan Fotos: Gerard Brown

# Volvo C70:

## Endlich Youngtimer



# W

ie Mit dem C70 präsentierte Volvo vor exakt 20 Jahren, am 30. September 1996, auf dem

Automobilshow in Paris einen echten Nachfolger für den legendären P 1800 von 1961. Das Coupé und ebenso das im Januar 1997 vorgestellte C70 Cabriolet waren die ersten Modelle aus der neuen Kooperation zwischen Volvo und dem britischen Engineering- und Motorsportexperten Tom Walkinshaw Racing (TWR). Auch die Produktion der beiden Modelle erfolgte zunächst in einem Joint Venture zwischen Volvo und TWR in einem neu eröffneten Werk im westschwedischen Uddevalla.

Schon zu Beginn der 1990er Jahre hatte sich Volvo

entschlossen, sein Modellprogramm um ein Coupé und ein Cabriolet zu ergänzen und so eine neue Marktnische zu besetzen. Beide Karosserievarianten sollten parallel entwickelt werden und technisch auf dem Volvo 850 basieren. Anfang 1994 wurde deshalb ein kleines Entwicklungsteam zusammengestellt. Volvo hatte nur sehr begrenzte Erfahrungen in der Entwicklung derartiger Nischenmodelle. Deshalb entschied sich das Unternehmen für eine Kooperation mit TWR. Schließlich bereiteten die Briten bereits die Volvo Rennsätze in der britischen BTCC-Serie vor, außerdem verfügten sie über langjährige Erfahrung in der Entwicklung und Produktion von Sportwagen.

GTÜ-CLASSIC

GTÜ  
OLDTIMERSERVICE



» Die Classic-Experten der GTÜ verbinden umfassende Fachkompetenz und ausgeprägte Dienstleistungsorientierung. Von uns bekommen Sie daher einen perfekten Oldtimerservice. Darauf können Sie sich verlassen.

Klaus Neumann  
Prüfingenieur

## Ihre Old- & Youngtimer-Experten

Unsere amtlichen Dienstleistungen:

- Oldtimergutachten gemäß § 23 StVZO
- Hauptuntersuchungen gemäß § 29 StVZO

Unsere nichtamtlichen Dienstleistungen:

- Wertgutachten für Old- & Youngtimer
- Reparatur- und Restaurationsbegleitung
- Rechercheaufträge zur Fahrzeughistorie

GTÜ-Oldtimerservice im Internet:

[www.gtue-oldtimerservice.de](http://www.gtue-oldtimerservice.de)

- Umfangreiches Fahrzeugarchiv
- Testberichte und Daten zu ca. 40.000 Modellen

# Maserati & Friends

Der Schah von Persien wünschte sich einen standesgemäßen Sportwagen. Maserati baute ihm den 5000 GT. Was daraus an automobilen Köstlichkeiten folgte, erzählt Hans-Peter Thyssen von Bornemisza, ehemals BUNTE-Automobil-Autor und Journalist.

Text: Hans-Peter Thyssen Bornemisza



# M

ohammed Reza Pahlawi, Schah von Persien, war 1958 nach einer Probefahrt durch Paris mit Maserati-Vertreter Colonel John Simone begeistert vom 3500 GT. Er beauftragte Maserati „seiner Hoheit einen Wagen zu bauen, der seinem Rang gerecht werde“.

Für Maserati-Chefingenieur Giorgio Alfieri kam der Auftrag passend. Ende der Rennsaison 1957 hatte die Motorsportbehörde für die Sportwagen-Weltmeisterschaften eine neue Hubraumgrenze von 3,0 Litern verfügt, um den ausufernden Leistungen Einhalt zu gebieten. In Modena war man deshalb auf einigen der 400 PS starken 4,5 Liter-Achtzylindermotoren vom Typ 450 S sitzengeblieben. Alfieri vergrößerte die Zylinderbohrung des 450 S-Motors auf 5,0 Liter. Sonst blieb der Motor des ersten 5000 GT ein reinrassiges Renntriebwerk. 350 PS Leistung kündigte Maserati an, andere Quellen sprachen von 400 PS.

Eingebaut wurde der Super-Motor in das verstärkte 3500 GT-Fahrgestell.

Der Schah stationierte seinen 5000 GT in seinem Chalet im Schweizer Urlaubsort St. Moritz. 1959 entstand ein zweites Exemplar für den Südafrikaner Basil Read. 1961 folgte dann eine Serienversion des 5000 GTI, nun mit Benzineinspritzung und 340 PS. Serafino Allemano kleidete etwa 35 Exemplare des 5000 GT ein. Auch Fiat-Eigner Giovanni Agnelli konnte dem besonderen Charme des 5000 GT nicht widerstehen. Er ließ die Pininfarina-Karosserie seines Ferrari 400 Super-Amerika auf ein Maserati 5000 GT Fahrgestell verpflanzen. Fernandino Innocenti, Fabrikant des Lambretta-Motorrollers, beauftragte Ghia mit dem Entwurf und Bau eines Maserati-Coupés mit elektrisch verstellbaren Sitzen. Für den amerikanischen Milliardär Briggs Cunningham zeichnete Giovanni Michelotti ein Unikat mit versenkbaren Scheinwerfern. Der Aga Khan ließ seinen Maserati 5000 GT von Pietro Frua karossieren. Und so hielt es auch sein Architekt. 1964 endete die Serie des Maserati 5000 GT.

Versichern Sie Ihren  
Oldtimer dort, wo man  
Ihre Leidenschaft  
versteht.

#### Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihren Oldtimer. Auch für Krafträder und Oldtimersammlungen.

Mehr unter [allianz.de/oldtimer](https://allianz.de/oldtimer)

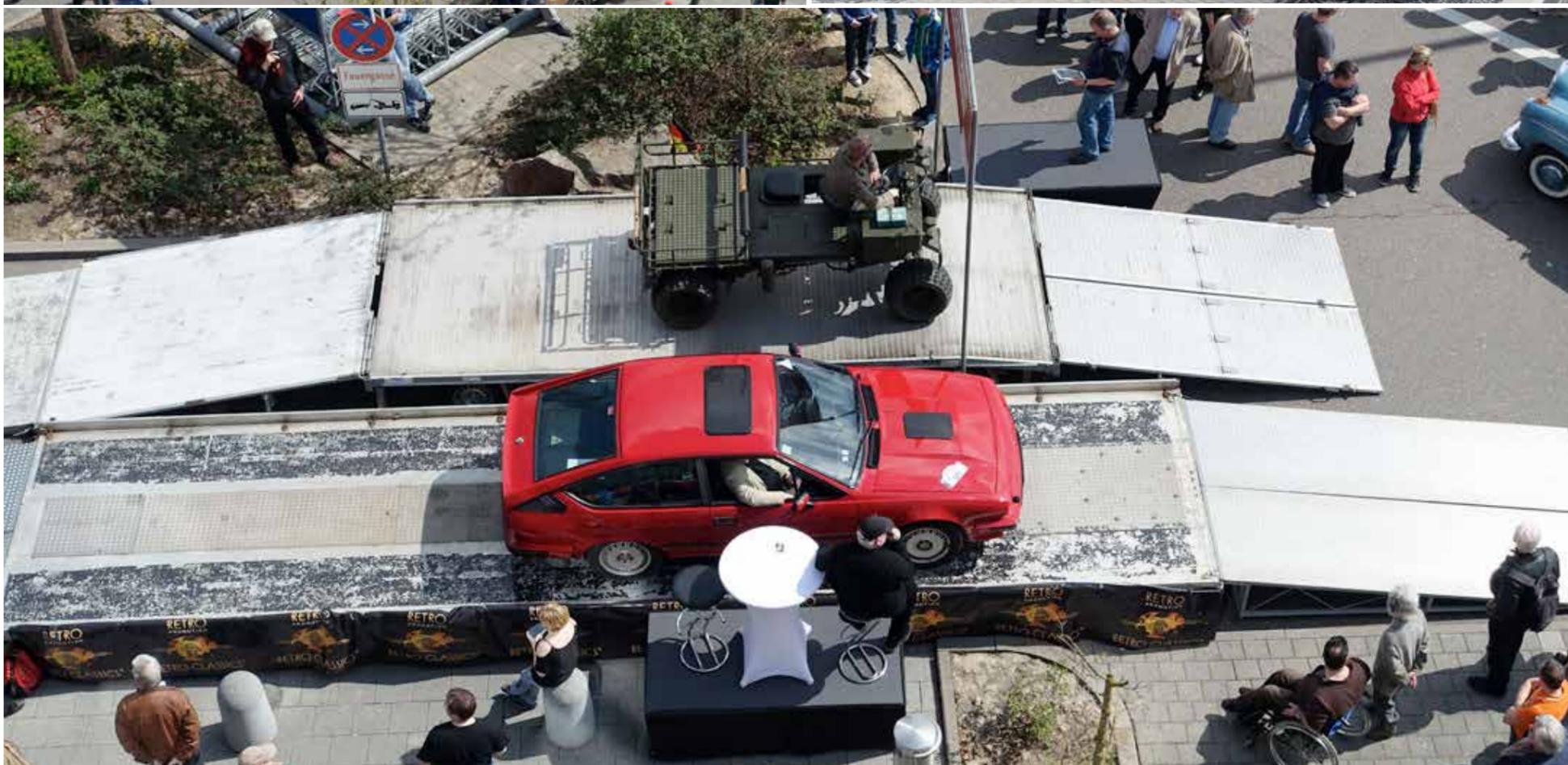
Hoffentlich Allianz versichert.

**Allianz** 

# RETRO CLASSICS

Saison Abschluss

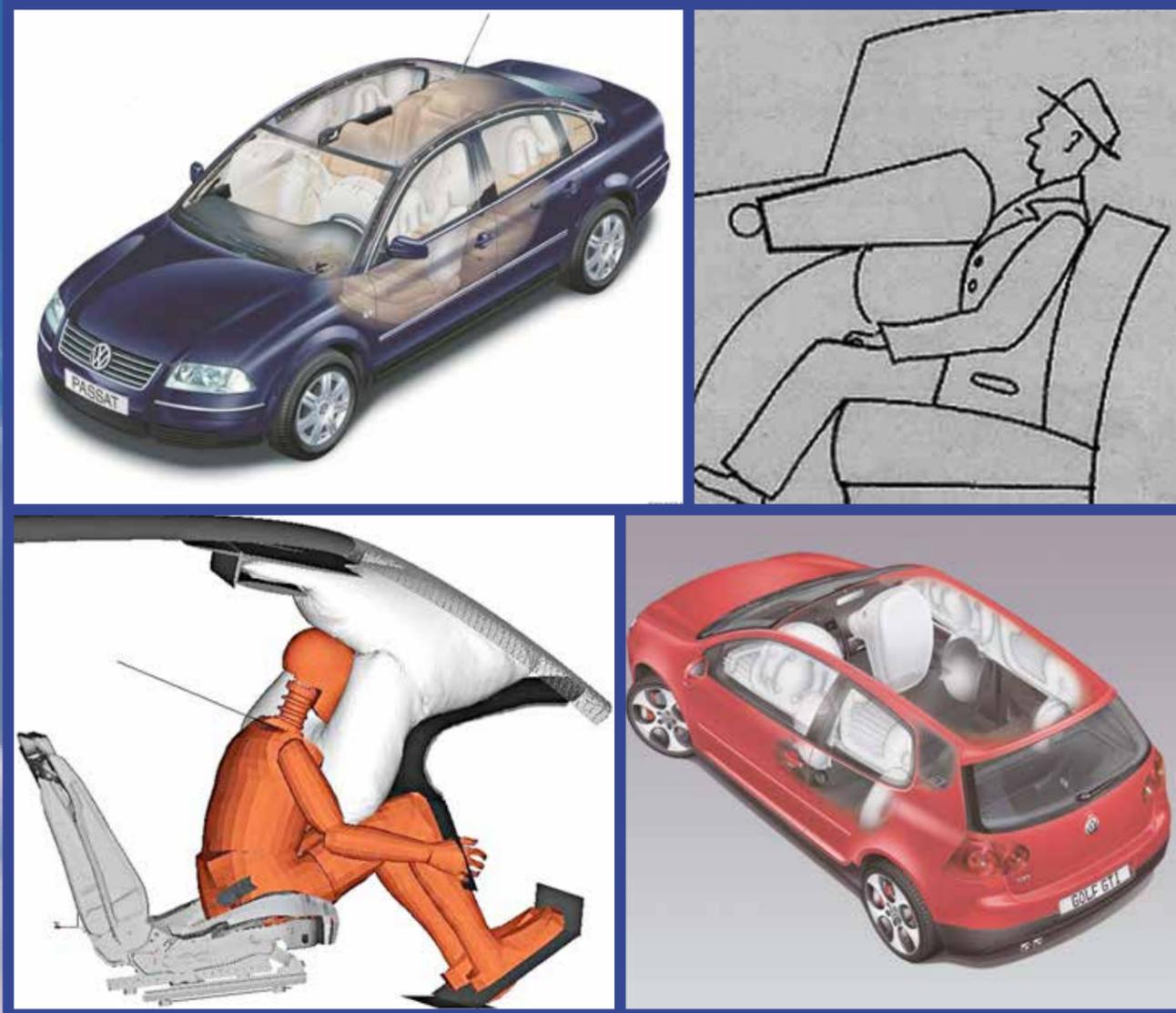
ANZEIGE



**E**r hat schon jahrelange Tradition, der RETRO Saisonabschluß im BreuningerLAND Ludwigsburg. Immer im Herbst (2016 am 16. Oktober) organisiert RETRO Promotion das große Oldtimertreffen. Zugelassen sind Oldtimer bis Baujahr 1986. Während Klassiker-Fans ihre Freude haben bei Fachgesprächen auf dem großen Parkplatz, können die anderen Familienmitglieder an diesem Sonntag nach Herzenslust das große Shopping-Center entdecken und shoppen und genießen. Auf das Gelände können die Oldtimer bereits ab 11 Uhr. Das Shoppingcenter öffnet seine Pforten um 13 Uhr und schließt sie um 18 Uhr. In diesem Jahr wird es auch wieder zwei Sternfahrten-Ziele geben. Neben dem traditionellen breuningerLand in Ludwigsburg, wartet auch die Firma Hofmeister in Sindelfingen (11-17 Uhr) mit reichlich Parkplätzen und dem Wohnlerlebnis-Zentrum auf Oldtimer. Angemeldete Teilnehmer erhalten Startnummern und am Ziel eine Erinnerungsplakette. Für alle, die keine Anmeldung mehr geschafft haben in diesem Jahr und die nicht mit ihrem Oldtimer auf den für Oldtimer reservierten Bereich einfahren können, stehen die weiteren Parkplätze der beiden Ziele zur Verfügung.

Infos: <http://www.retropromotion.de/>

# Der Airbag wir 65



**D**en Ingenieur Walter Linderer hat seine Erfindung nicht weltberühmt gemacht – obwohl sie beinahe jeder, der einen neueren Wagen fährt, als innovative Sicherheitseinrichtung täglich um sich hat: den Airbag. Walter Linderer meldete im Oktober 1951 mit Patent Nr. 896312 DE seine Erfindung in München zum Patent an. Es vergingen rund 20 Jahre, bis der lebensrettende Luftsack (in seiner heutigen Form) patentiert wurde. Erst zehn Jahre später das erste deutsche Serienfahrzeug damit ausgerüstet. Die Geschichte des Airbags im Auto beginnt tatsächlich erst mit der Patentanmeldung des Münchener Erfinders Walter Linderer am 6. Oktober 1951. Unter der Überschrift „Einrichtung zum Schutze von in Fahrzeugen befindlichen Personen gegen Verletzungen bei Zusammenstößen“ beschrieb der Visionär auf drei Seiten samt schlichter Zeichnung, die einen Mann mit Hut vor einem aufgeblasenen Sack zeigte, seine Idee so: „Gemäß der Erfindung wird vor dem Sitz der zu schützenden Person ein aufblasbarer Behälter in zusammengefaltetem Zustand montiert, der sich im Falle der Gefahr automatisch oder durch willkürliche Auslösung aufbläht, sodass die betreffende Person bei einem Zusammenstoß gegen diesen weichen, elastischen Behälter geschleudert wird, wo sie keine Verletzungen erleidet.“ Leider stellte sich schnell heraus, dass Linderers Geniestreich einen Pferdefuß hatte. Zur Druckerzeugung taugte ▶

# JUBILÄUM DER AIRBAG WIR 65

BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND  
**Patentschrift  
DE 2152902 C2**

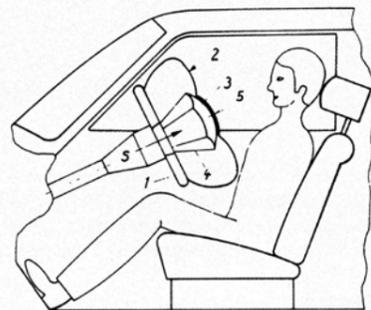


DEUTSCHES  
PATENTAMT

Aktenzeichen: P 21 52 902 2-21  
Anmeldetag: 23 10 71  
Offenlegungstag: 26 4 73  
Veröffentlichungstag: 2 9 82

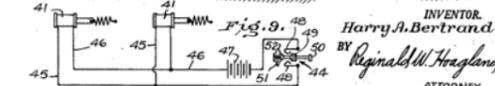
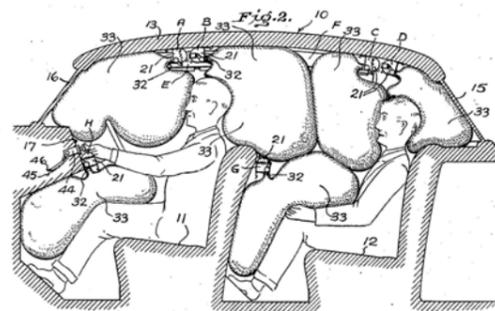
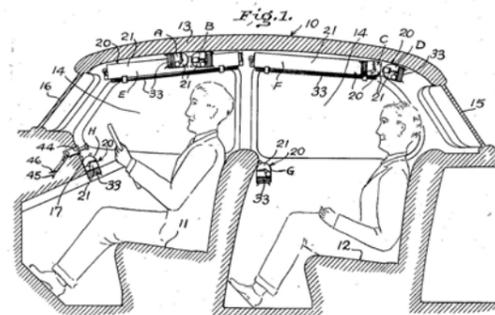
Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

Patentinhaber:  
Daimler-Benz AG, 7000 Stuttgart, DE



Aufprallschutzvorrichtung für den Insassen eines Kraftfahrzeuges

May 13, 1958 H. A. BERTRAND 2,834,606  
Filed Oct. 5, 1955 2 Sheets-Sheet 1



INVENTOR:  
Harry A. Bertrand  
BY Rignald W. Haglund  
ATTORNEY

gewöhnliche Pressluft bei den bautechnischen Vorgaben in einem Auto nämlich nichts: Sie war viel zu langsam. Um die extrem kurzen Zeiten zum Aufblasen des Airbags zu erreichen, mussten pyrotechnische Gasgeneratoren entwickelt werden, die eine Reaktionszeit von rund 30 Millisekunden ermöglichten. Mit den Mitteln der 1950er- und 1960er- Jahre war das nicht möglich. Außerdem gab es für den Sack noch keinen Kunststoff mit ausreichender Reißfestigkeit beim Einsatz. Erst in den 1970er Jahren ging es weiter. Zu dieser Zeit hatten die Sicherheitsingenieure Helmut Patzelt, Gerhard Schiesterl und Albert Seybold bei der damaligen Daimler-Benz AG in Stuttgart jedoch heimlich, still und leise eine „Aufprallschutzvorrichtung für den Insassen eines Kraftfahrzeuges“ erdacht, die sie am 23. Oktober 1971 zum Patent anmeldeten. Diese Entwicklung gilt als erster wirklich erfolgreicher Schritt auf dem Weg zu den heute üblichen Airbags. Dafür gab es die Patentschrift DE 21 52 902 C2. Erstes deutsches Auto mit einem Airbag war 1981 die S-Klasse von Mercedes-Benz.

RETROWELT PRÄSENTIERT



NEU AB 2016!  
JETZT AUCH IN NÜRNBERG

## RETRO CLASSICS® BAVARIA

DER SAISONABSCHLUSS AUTOMOBILER KLASSIKER

09.-11. DEZEMBER 2016  
MESSE NÜRNBERG

WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE

EIN STARKES TRIO!



RETRO CLASSICS®

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMERMESSE

STUTTGART | GERMANY

02.-05.03.2017

WWW.RETRO-CLASSICS.DE

Retro Classics  
meets Barock®



14. Concours d'Élégance

Prefer Preis von Deutschland / Automobile Eleganz

LUDWIGSBURG | GERMANY

16.-18.06.2017

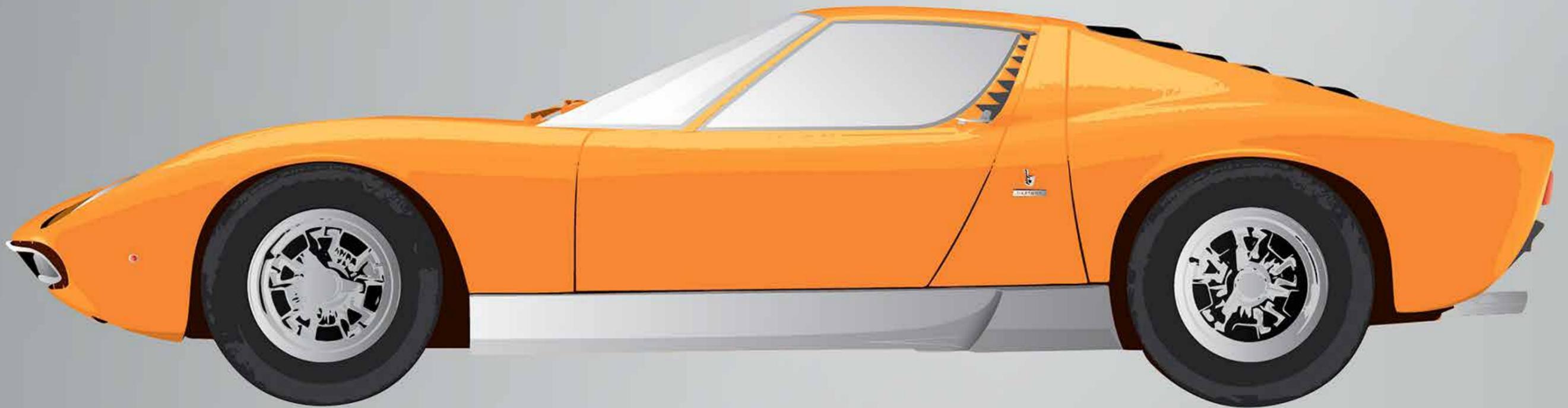
WWW.RETRO-CLASSICS-MEETS-BAROCK.DE

# Kleine Oldtimer ganz groß

**K**reativität eine der schönsten Gaben, die ein Mensch haben kann. Der Mercedes-Benz Kalender für das kommende Jahr ist ein schönes Beispiel dafür: Verblüffend echt inszeniert sind die Motive des Kalenders für das Jahr 2017. Er trägt den Titel „Mit Leidenschaft und Maßstab“: Die aufwendig fotografierten Szenen zeigen legendäre Klassiker aus der Geschichte des Stuttgarter Unternehmens – als Modelle im Maßstab 1:18. Die Protagonisten sind nicht echte große Oldtimer sondern Modelle 1:18. Zum realistischen Eindruck der Fotografien tragen auch zu den jeweiligen Motiven nachgebildete Gebrauchs- und Witterungsspuren der Modellautos bei. Der Kalender kostet 29,90 Euro und kann ab sofort online im Mercedes-Benz-Classic-Store vorbestellt werden ([www.mercedes-benz-classic-store.com/classic-kalender-2017](http://www.mercedes-benz-classic-store.com/classic-kalender-2017)). Ab Ende Oktober ist er dann auch im Mercedes-Benz-Museumsshop erhältlich.



# Oldtimer-Kunst zum Verlieben



Ella Freire

Bildunterschrift: Freireprintz, 1966 Lamborghini Miura

**N**ein – die Saison ist noch nicht zu Ende. Auch nicht im hohen Norden bei den Engländern. Dort steht Ende Oktober (28.-30. Oktober 2016) noch die Classic & Sports Car Show an. Im Alexandra Palace wird Oldtimer-Liebhabern noch einmal das Feinste aufgetischt. Einen großen Raum werden auch die Kunstwerke – alle angehaucht vom Geist der Mobilität – erhalten. Skulpturen, Fotografien, Gemäde und Digitale Kunstwerke stehen zum Verkauf. Wir zeigen Ihnen eine Auswahl der schönsten Exemplare.

Einer der bekanntesten Automobil-Künstler ist Tim Layzell, der in England lebt. Eines seiner Kunstwerke ist auch das Poster der Veranstaltung. Selbst früher Rennfahrer schlägt sich seine Leidenschaft

in den Pop-Art-Werken nieder. Layzells Werk für den Event: Mercedes-Benz SSK, Jaguar XKSS, Ferrari F40, Bugatti Veyron und Lamborghini Miura vor dem Alexandra Palace.

Auch die Londoner Künstlerin und Siebdruckerin Ella Freire wird ihre Oldtimer-Drucke-Kollektion in limitierter Auflage zeigen. Eine Kombination aus Computer Grafik, Fotografie und 3 D-Installation wird Unique & Limited präsentieren. „Silent-Autos Diecast Model Cars“ ist ein Familienunternehmen, das Automobil-Fans die detailliertesten, liebevoll gemachten Repliken, einschließlich großen Favoriten von Lamborghinis über Jaguars zu Ferraris und Bugattis näher bringt..

CLASSIC & SPORTSCARS SHOW  
 OLDTIMER-KUNST ZUM VERLIEBEN



Bildunterschrift: Silent Autos Aston Martin DB4 GT Zagato



Bildunterschrift: Aston Martin DB4 Zagato, Artistry in Aluminium



Bildunterschrift: Silent Autos Jaguar D-Type



## DVD KOLLEKTION

Unsere Technik und Know How DVD Editionen erhalten Sie auf [Amazon.de](https://www.amazon.de) oder in unserem [www.hangar44.de/shop](https://www.hangar44.de/shop). Die DVDs zeigen praktische Anwendungstipps und geben Hilfestellungen im Bereich Technik, Blecharbeiten und Schweißen.



# Ein alter Freund wird 50



Text: Thomas Lang



**A**m 29. September 1966 schlug Chevrolet ein neues Kapitel in der Geschichte des Automobils auf. An jenem Herbsttag vor 50 Jahren brachte die General-Motors-Tochter den ersten Camaro auf den Markt. Mit dem Sportcoupé, einem sogenannten „Pony Car“ reagierte der damals größte Autobauer der Welt auf den sensationellen Erfolg, den Ford mit dem 1964 vorgestellten Mustang erreicht hatte. Das Rezept für ein Pony Car war einfach: eine sportliche Coupé-Karosserie auf preiswerter Großserientechnik, angetrieben von einem V8. Beim Preis legte Ford bei Einführung des Mustangs 2368 Dollar vor. Seit April dieses Jahres ist die sechste Generation des Camaro auf dem Markt. Als echtes „Muscle Car“ macht der Camaro mit maximal 477 kW / 649 PS seiner Gattung mehr als alle Ehre.

Im April 1965 berichtete die amerikanische Fachpresse, dass Chevrolet unter dem Codename „Panther“ ein eigenes Pony Car

entwickelte. Am 21. Juni 1965 erhielten die 200 führenden Motorjournalisten des Landes ein Telegramm, das zu einer geheimnisvollen Pressekonferenz eine Woche später einlud. Am 28. Juni präsentierte der GM-Vorstand im Detroiter Hilton-Hotel und via Telefonkonferenz in 14 andere US-Metropolen das Projekt Panther. Das Auto selbst feierte am 12. September 1966 in Detroit seine Premiere. Bei der Markteinführung am 29. September fungierte der Camaro als 67er-Modell. Traditionell beginnt bei den amerikanischen Autobauern das neue Modelljahr nach den Werksferien im Sommer.

Als Plattform für den ersten Camaro diente der Chevrolet Nova. Ein braves Mittelklasseauto, mit den damals klassischen technischen Zutaten einer blattgefederten, angetriebenen Hinterachse. Der Camaro war als Coupé und Cabrio konzipiert. Bereits zum Modelljahr 1970 erfolgte die Ablösung durch die zweite Generation. Mit regelmäßiger Modellpflege blieb sie bis 1981 in Produktion. Die flache

lange Front prägte den optischen Auftritt des Zweipluszwei-Sitzers, ebenso die rahmenlosen Seitenscheiben und das flach abfallende Heck. Die Markenschwester Pontiac präsentierte auf der identischen Basis ihr Pony Car Firebird. Schärfere Abgasvorschriften und die erste Ölkrise setzten 1973 allen Pony Cars zu. Chevrolet dampfte die Motorenpalette drastisch ein.

Schon bei ihrer Einführung war Generation Nummer vier 1993 umstritten. Das Design polarisierte und die Technik hatte gegenüber dem Vorgänger nicht wirklich Fortschritte gemacht. Zwei Motoren waren im Angebot: ein 3,4-Liter-V6 mit 118 kW / 160 PS, der wegen der Versicherungsgrenze bei 110 kW / 150 PS in Deutschland mit 109 kW / 148 verkauft wurde. Nachdem GM 2005 auf der Detroit Motorshow eine Camaro-Studie präsentiert hatte, die stilistisch erfolgreich das Urmodell von 1966 zitierte, war das Echo so begeistert, dass der Entschluss fiel, dem Camaro 2009 ein Comeback zu ermöglichen.



**ARTHUR BECHTEL**  
Classic Motors

Vermittlung und Verkauf klassischer Automobile  
Service durch zertifizierten Meisterbetrieb  
Sammlungsoptimierung und Auflösung  
Stilvolle Investments

# Motorsportlegende M3 wird 30



TEXT: Adrien Duncan Fotos: BMW

**E**igentlich sollte es eine Basis für einen Deutsche Tourenwagenmeisterschaft-Rennwagen werden. Aber es wurde auch ein alltagstauglicher Hochleistungssportwagen daraus.

1986 schlug BMW ein besonderes Kapitel auf, das mittlerweile vier Fortsetzungen gefunden hat: M3. So half die damalige BMW Motorsport GmbH, aus der die M GmbH hervorging, bei der Entwicklung des ersten Modells vor 30 Jahren. Die Gruppe-A-Statuten besagten unter anderem, dass zur Homologation eines solchen Rennwagens innerhalb von zwölf Monaten mindestens 5000 Einheiten mit Straßenzulassung verkauft werden mussten.

Als Basis für den Motor bediente sich die Motorsportabteilung des Zwei-Liter-Vierzylinders aus der Serienproduktion, dessen bauarttypi-



sches geringes Gewicht und das hohe Drehvermögen optimale Voraussetzungen für einen Rennmotor darstellten. Um aber aus dem braven Alltagstriebwerk einen athletischen Sporttreibsatz zu machen, unterzogen sie ihn einer intensiven Kraftkur.

Von Generation zu Generation wurde das Konzept weiterentwickelt und verfeinert. Vier Fahrzeuge kamen dabei aus verschiedenen Gründen nicht über das Prototypendasein hinaus. Wäre es zu einer Serienfertigung gekommen, wäre die Leistung des M3-Motors höchstwahrscheinlich noch leicht gesenkt worden. In dem Prototyp aber durften die gesamten 321 PS zu Werke gehen, die mit dem nur 1,3 Tonnen schweren Fahrzeug leichtes Spiel hatten. „Er ist 150 Kilogramm leichter, agiler, straffer, kompromissloser“, zeigte sich das Fachmagazin „Auto, Motor und Sport“ (Ausgabe 13/1996) nach Testfahrten begeistert.



---

NEWS

---

## OLDTIMER PER APP SHOPPEN

**B**ei der Paris Motor Show zeigte das Auktionshaus Coys eine neue Art Oldtimer zu kaufen. Über die Internet-Plattform Vero, die mit dem Slogan „See now, buy now“ (Jetzt sehen, jetzt kaufen) eine neue Social Media Application vorstellt. Schon während der London Fashion Show im September zeigte die neue Internet-App viel Potential und wurde als Trend gewertet. Coys wird vier bedeutende Oldtimer präsentieren, die es nur auf dieser App zu sehen gibt. Dabei ist dieser Aston Martin DB5 (neben einem Ferrari 246, einem Dino GTS, der einst Led Zeppelin Manager Peter Grant gehörte, einem Ferrari Daytona und einem Bentley Continental S2).