

SUNDAY GAZETTE #464

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 464, 22. Dezember 2019



**GULF FORD GT40
AUS DER ROFGO
SAMMLUNG
AUF DER RETRO CLASSICS
STUTT GART**

Marco Polo | S. 24



Künstler Portrait | S. 14





35 Jahre Mercedes W 124 | 28

Vom beliebten Youngtimer zum attraktiven, jungen Oldtimer: Die Mercedes-Benz Baureihe 124 begeistert heute so sehr wie bei ihrer Premiere vor 35 Jahren. Die Limousinen wurden am 26. November 1984 in Spanien erstmals vorgestellt. Ab 1993 trug die Baureihe als erste Generation der oberen Mittelklasse von Mercedes-Benz den Namen E-Klasse und reiht sich damit nahtlos in eine lange Tradition



Bicester Heritage | 19

Weihnachts-Spenden

Die 41 Spezialisten von Bicester Heritage haben sich mit dem Porsche Club GB und seinen Mitgliedern zusammengetan, um die Bicester Foodbank in der Vorweihnachtszeit zu unterstützen.



Warmhouse | 22

Mit Klasse inszeniert

Bei ihren jüngsten architektonischen Entwürfen entwarf die polnische Designerin Karina Wiciak (wamhouse studio) eine Reihe von Häusern, die durch bekannten Logos berühmter Marken inspiriert wurden.



Erdmann & Rossi | 34

Feinste Karossier-Pralinen

Was verbindet einen Chocolatier und einen Karossier? Die Leidenschaft für das Besondere! Der deutsche Karosserieschneider für Luxusautomobile Erdmann & Rossi bringt gemeinsam mit dem Chocolatier Maison de SLIK eine besondere Konfektbox in zwei Formaten heraus.

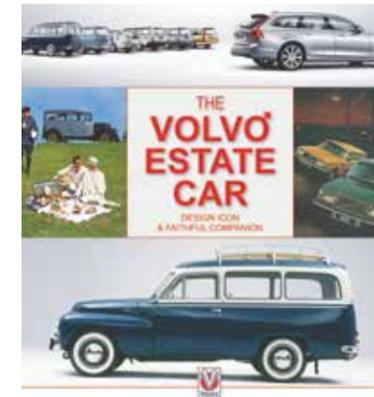
INHALT | AUSGABE 464



Tipps & Tricks | 32

Blecharbeiten

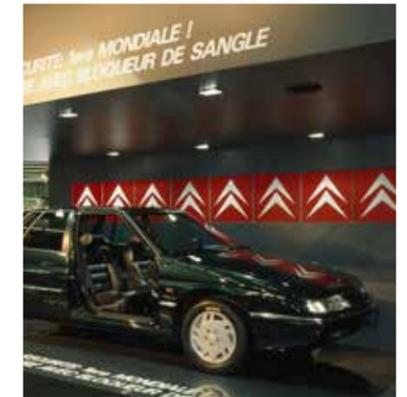
Die Rollenstreckmaschine kann auch zum Glätten von auf dem Sandsack vorgeformten Blechen verwendet werden. Als untere Rolle wird eine Rolle eingesetzt, die dem zu erzielenden Radius der Umformung an nächsten kommt.



Buchtipps | 36

Das Volvo Estate

Eine Publikation, die die Geschichte des vielseitigsten Kombis der Welt, darstellt. Der Volvo Kombi ist weltbekannt als Arbeitstier, das gleichzeitig auch noch ein komfortables Familienfahrzeug ist.



Citroen | 20

Fahrwerk: Elektronisch gesteuert

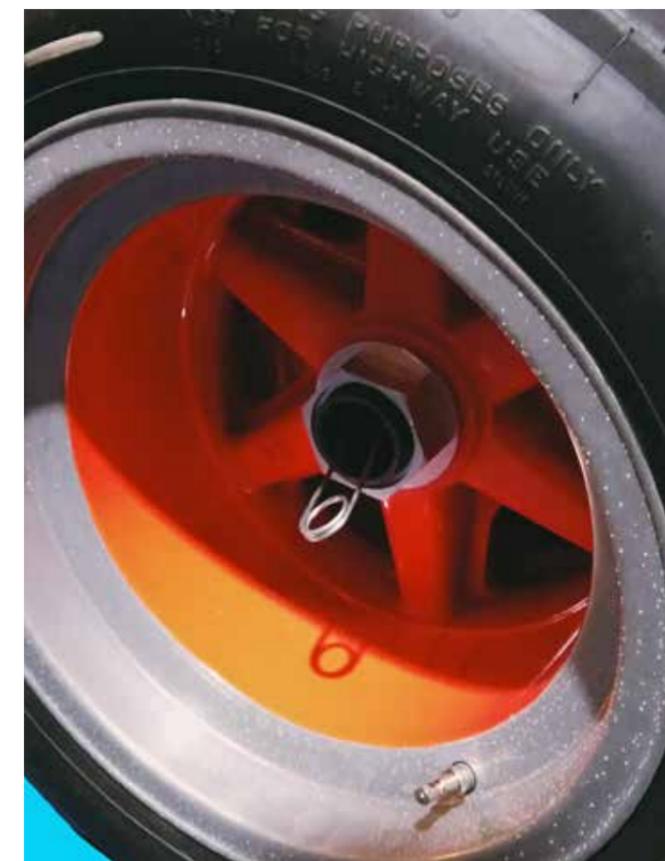
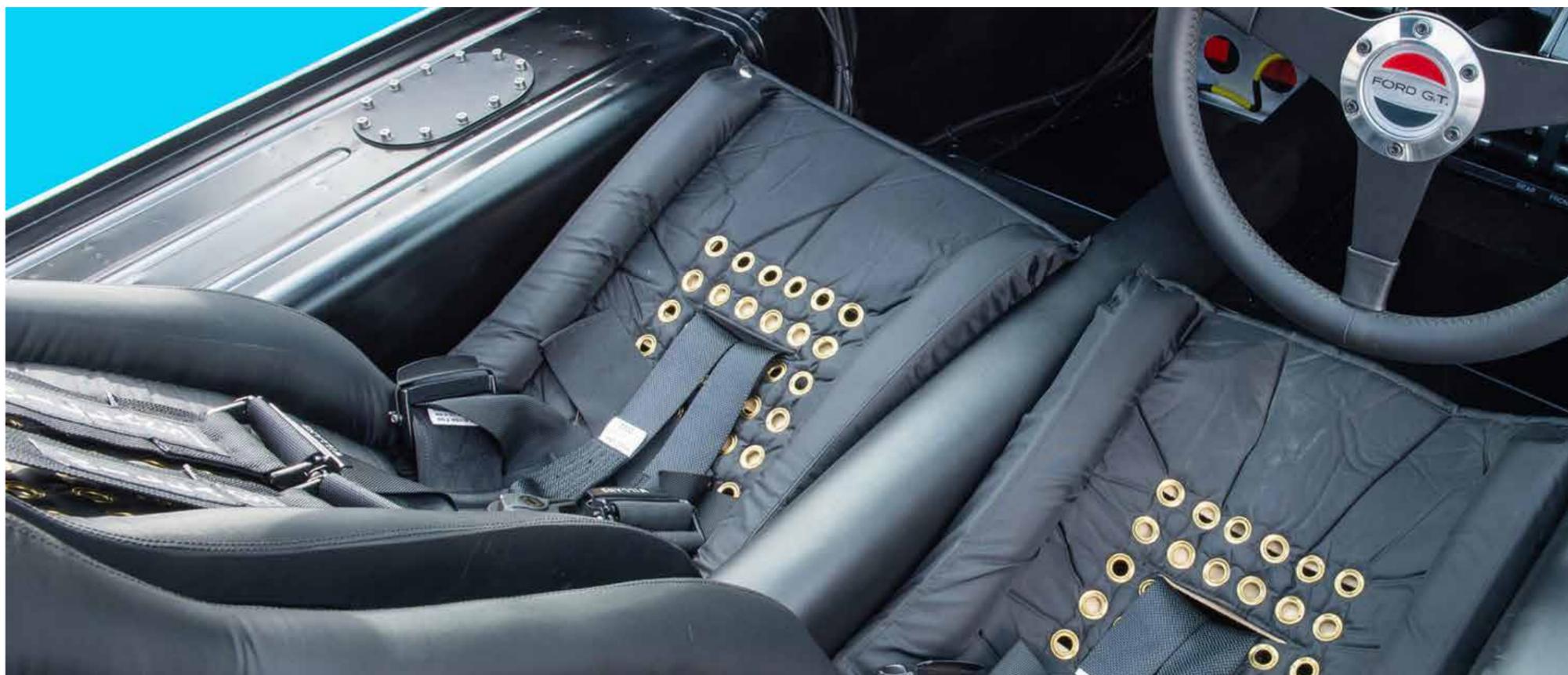
Anlässlich ihres 100-jährigen Jubiläums lässt die Marke Citroën ihre Modellgeschichte Revue passieren. Den Abschluß der Reihe (begonnen wurde mit dem Typ A 10 HP von 1919) macht nun der Citroën XM, der im Mai 1989 in der gehobenen Mittelklasse vorgestellt wurde.

1968 GULF FORD GT40



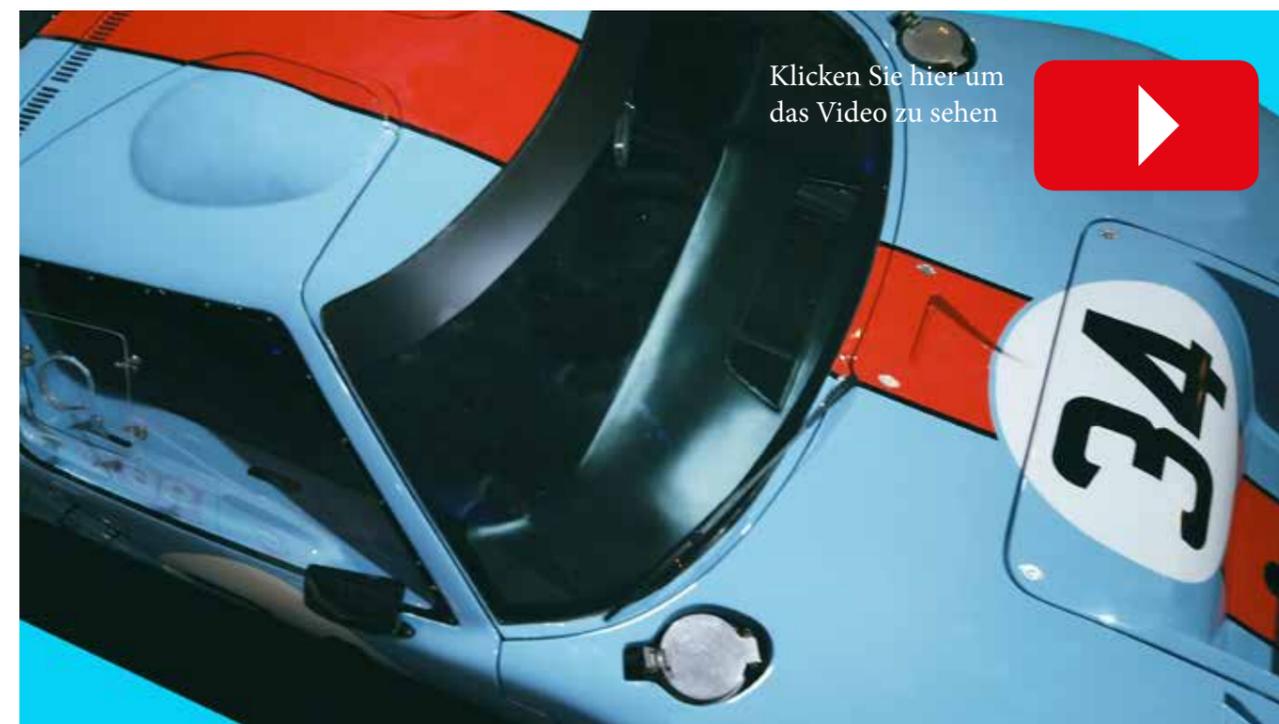
Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums der RETRO CLASSICS Stuttgart findet eine weltweit einzigartige Sonderausstellung der legendären Gulf Rennsportfahrzeuge statt. Insgesamt werden 28 Exponate ausgestellt, welche in den verschiedensten Rennserien der Welt zuhause waren.

Ein Highlight der Ausstellung wird der Ford GT40, Baujahr 1968, sein. Der Ford GT40 entstand aus der Entscheidung von Henry Ford im Jahr 1962, die langjährige Vereinbarung zwischen US-amerikanischen Autoherstellern, nicht direkt in den Motorsport einzusteigen, zu brechen. Ford zielte ursprünglich auf den Indianapolis "500" ab, aber gegen Ende des Jahres wurde Roy Lunn, der in England geborene Leiter des Ford Advanced Vehicle Centers, beauftragt, einen Sportwagen für die Grand Touring Prototype Cars-Klasse zu entwerfen. Eric Broadley von Lola in England arbeitete an einem ähnlichen Projekt und Lunn sah sich den resultierenden Lola MK 6 genau an und entschied sich, das Design als Grundlage für den neuen Ford zu verwenden.



Broadley wurde zusammen mit Lunn und dem ehemaligen Teammanager von Aston Martin, John Wyer, für eine neue Firma, Ford Advanced Vehicles, eingestellt.

FAV stattete den Lola mit dem Indy-Motor aus und testete dieses Fahrzeug mit dem endgültigen GT40. Der von Lunn entworfene GT40 bestand aus einem Stahl-Monocoque-Chassis mit herkömmlicher Doppelquerlenker-Federung, einem Colotti-Getriebe und dem 4195 cm³-Aluminiumblock-Trockenstumpf-Ford V8, der durch vier Weber-Doppeldrossel-Vergasern mit 350 PS und 7200 U / min angetrieben wurde. Das Auto wurde bei MIRA getestet und nach enttäuschenden Tests im April wurde auf Vorschlag von John Wyer ein Heckspoiler angebaut, der die Stabilität des Fahrzeugs erheblich verbesserte. In Le Mans erwiesen sich die GT40 als schnell, aber unzuverlässig.



Klicken Sie hier um
das Video zu sehen





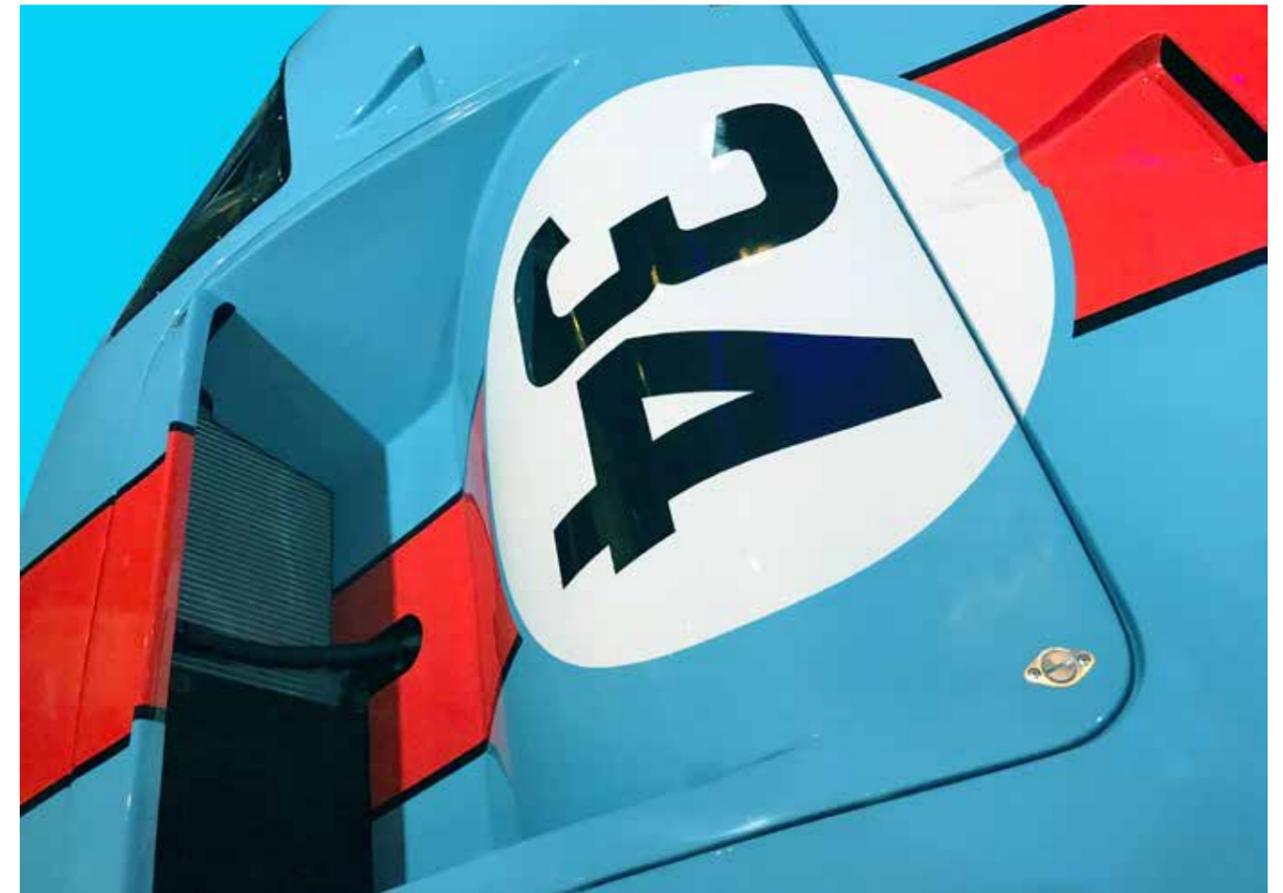
VERSICHERN SIE IHREN
OLDTIMER DORT,
**WO MAN IHRE
LEIDENSCHAFT
VERSTEHT**

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://www.allianz.de/oldtimer)

RETRO CLASSICS INSIDE

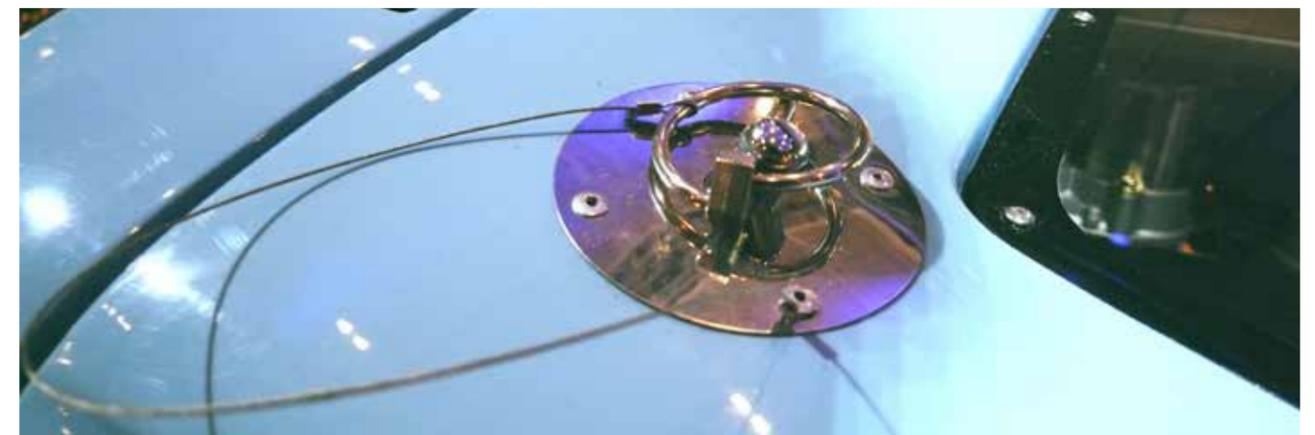


Broadley wurde zusammen mit Lunn und dem ehemaligen Teammanager von Aston Martin, John Wyer, für eine neue Firma, Ford Advanced Vehicles, eingestellt.

FAV stattete den Lola mit dem Indy-Motor aus und testete dieses Fahrzeug mit dem endgültigen GT40. Der von Lunn entworfene GT40 bestand aus einem Stahl-Monocoque-Chassis mit herkömmlicher Doppelquerlenker-Federung, einem Colotti-Getriebe und dem 4195 cm³-Aluminiumblock-Trockenstumpf-Ford V8, der durch vier Weber-Doppeldrossel-Vergasern mit 350 PS und 7200 U / min angetrieben wurde. Das Auto wurde bei MIRA getestet und nach enttäuschenden Tests im April wurde auf Vorschlag von John Wyer ein Heckspoiler angebaut, der die Stabilität des Fahrzeugs erheblich verbesserte. In Le Mans erwiesen sich die GT40 als schnell, aber unzuverlässig.



Für das Jahr 1965 wurde das Projekt Ford GT40 an Shelby-American übergeben, die ihren 289 ci (4736 ccm) Eisenblock -Ford-Fairlane-Motor montierten. Eines der neuen Fahrzeuge, das für 1965 gebaut wurde, war das Chassis P / 1104, das von Rob Walker in Le Mans eingesetzt und von Bob Bondurant und Umberto Maglioli gefahren wurde. Wie jeder andere Ford im Le Mans von 1965 wurde der Rennwagen danach abgestellt. Nach diesem Débâcle wurde P / 1004 zu Fords Basis in Slough zurückgebracht und demontiert. Über zwei Jahre vergingen, bis das Auto wieder gebraucht wurde.





Während P / 1004 im Lager stand, gewannen weitere GT40s 1966 in Le Mans (Chris Armon und Bruce McLaren in einem MK II) und 1967 (Dan Gurney und AJ Foyt in einem MK VI). Ende 1967 beschränkte die FIA die Prototypen auf 3 Liter Hubraum, schuf jedoch eine neue Kategorie für Wettbewerbs-Sportwagen. Die neue Kategorie erlaubte 5-Liter-Motoren, aber es mussten mindestens 25 Autos gebaut werden. Der alte GT40 war ideal für diese Kategorie und John Wyers JW Automotive baute drei neue Autos für 1968, eines aus einem umgebauten Mirage M1 und zwei aus dem Originalbestand. So wurde das alte P / 1004-Chassis aus dem Lager genommen und von JWA zu einem neuen P / 1084-Rennwagen umgebaut. Die Autos verwendeten anfangs den originalen 4727ccm Motor, der jedoch im Verlauf der Saison auf 4942ccm verbessert wurde. Die beiden Hauptboliden des Teams waren P / 1074 und P / 1075. Der gezeigte Ford GT40 mit der Chassis Nummer P / 1084 wurde im Mai 1968 für das 1000-km-Rennen in Spa-Francorchamps von Paul Hawkins und David Hobbs auf den vierten Platz gefahren.

Einen Monat später gewann das Gulf GT40-Chassis P / 1075, das von Pedro Rodriguez und Lucien Bianchi gefahren wurde, einen dritten Le Mans-Sieg für Ford, und im folgenden Jahr gewann P / 1075 erneut, diesmal von Jacky Ickx und Jackie Oliver.

Vor diesem endgültigen Triumph wurde P / 1084 jedoch wieder in den Ruhestand versetzt und 1969 für Ausstellungszwecke verwendet. 1970 wurde es von Rodney Clarke verkauft, der es als CPI 6H für den Straßengebrauch registrierte.



Weitere Informationen:

www.retro-classics.de

WERKSTATT ALS KUNST- WERK

Der spanische Maler Raúl Contreras fängt Augenblicke ein – fotorealistisch und ausschließlich in Schwarzweiß. Die einzige Farbe, die er nutzt ist weiß auf schwarzem Grund. Manchmal ist das Motiv ein einzelnes Bike und immer häufiger fragen Sammler und Werkstattbesitzer nach einem Unikat, das genau diesen einen Moment festhält: Eine Werkstatt, in der Träume gelebt werden. Aufgeräumt, durcheinander, detailreich – jedes Gemälde ist wie ein Wimmelbild. Man muss einfach hinschauen und die vielen, vielen Kleinigkeiten, die auf Papier gebannt sind entdecken, deren Textur erkennen. Der Betrachter ist fasziniert von der Präzision mit der Raúl Contreras seine Bilder ausführt. „Monochromatischen Hyperrealismus“ ist der Fachbegriff für die Technik, die Auto- oder Roller-Werkstätten und Fahrzeuge in Kunstwerke verwandelt. „Ich habe in Grenada Fotografie studiert. Ich verbrachte viele Stunden beim Entwickeln in der Dunkelkammer. Mit einem hauchzarten Pinsel wurden die Bilder nachgebessert um ein optimales Ergebnis zu erzielen“, erklärt der Künstler den Ursprung seiner Schwarz-Weiß-Leidenschaft. Und er erinnert sich an seinen Großvater, der ihn als Kind an der Hand mitnahm in die Werkstätten der Handwerker ... zum Aquarellmaler, Maler, Goldschmied, Bildhauer. „Raúl“, hatte einst der Großvater gesagt, „wenn du etwas tust, mach es richtig. Wenn nicht – ist es besser, dass du es nicht tust.“ www.classic-motorrad-maler.com





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

Allianz 

NÜRNBERG MESSE

RETROWELT PRÄSENTIERT

Messe Stuttgart
Mitten im Markt 

RETRO
MESSEN



RETRO CLASSICS®

MESSEN FÜR FAHRKULTUR



RETRO CLASSICS BAVARIA®
06. – 08.12.2019 | NürnbergMesse
www.retro-classics-bavaria.de

RETRO CLASSICS® STUTTGART
27.02. – 01.03.2020 | Messe Stuttgart
www.retro-classics.de

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

RETRO
PROMOTION



KAISERLICHER
AUTOMOBIL-CLUB
TRADITIONELLES DER AVD





**COPPA
DELLE ALPI**
by 1000 Miglia

4-7
December 2019

Participants in the Coppa delle Alpi who will enter into the 1000 Miglia 2020* will automatically have access to the benefits offered by the

GOLD PACKAGE

Entries will close on October 30th.

*After verifying the eligibility for this event and compliance with the Regulation.

FOLLOW US
coppadellealpi.it



1000MIGLIA



NEWS



WEIHNACHTS- SPENDEN

Die 41 Spezialisten von Bicester Heritage haben sich mit dem Porsche Club GB und seinen Mitgliedern zusammengetan, um die Bicester Foodbank in der Vorweihnachtszeit zu unterstützen.

Durch die Bereitstellung von Lagerräumen in Bicester Heritage und die gemeinsamen Spenden der 41 Oldtimer-Fachbetriebe vor Ort sowie der lokalen Mitglieder des Porsche Club GB wurden knapp über 200 Lebensmittelpakete gesammelt. Natürlich wurden die Spenden im klassischen VW Doka-Pick-up des Porsche Clubs zugestellt.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



ELEKTRONISCH GESTEUERT

Anlässlich ihres 100-jährigen Jubiläums lässt die Marke Citroën ihre Modellgeschichte Revue passieren. Den Abschluß der Reihe (begonnen wurde mit dem Typ A 10 HP von 1919) macht nun der Citroën XM, der im Mai 1989 in der gehobenen Mittelklasse vorgestellt wurde.



HYDRACTIVE-FAHRWERK

Der Citroën XM war weltweit das erste Serienfahrzeug, dessen Fahrwerk die Intelligenz der Elektronik und die Flexibilität der Hydraulik zusammengeführt: Das Hydractive-Fahrwerk, eine Weiterentwicklung der unter anderem von der DS bekannten Hydropneumatik, war geboren. Beim Hydractive-Fahrwerk wurde eine variable Federung mit elektronisch kontrollierter, veränderbarer Feder- und Dämpfungsabstimmung realisiert.

AUSZEICHNUNGEN

Bereits kurz nach seiner Präsentation wurde der Citroën XM zum „Auto des Jahres 1990“ gewählt und konnte darüber hinaus insgesamt vierzehn nationale und internationale Preise gewinnen.

FAHRZEUGVERSIONEN UND

UMBAUTEN

Von Mai 1989 bis Juli 1994 wurde die erste Serie (Y3) des von Bertone entworfenen Citroën XM im Werk Rennes-La-Janais (Bretagne) produziert. Die von August 1994 bis Juni 2000 produzierte zweite Serie (Y4) unterschied sich äußerlich durch das mittig angebrachte Markenemblem sowie einen geänderten Heckspoiler.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





Fotos: wamhouse.com

MIT KLASSE INSZENIERT

Bei ihren jüngsten architektonischen Entwürfen entwarf die polnische Designerin Karina Wiciak (wamhouse studio) eine Reihe von Häusern, die durch bekannten Logos berühmter Marken inspiriert wurden. Für das Projekt, das Trihouse, Crosshouse, Rhombhouse und Pyrahouse umfasst, hat Wiciak die ursprünglich zweidimensionalen Formen in dreidimensionale Volumen aus Beton und Glas umgewandelt.

Für Oldtimer-Liebhaber klassisch in Szene gesetzt mit einem Mercedes-Benz mit Sonderkarosserie wurde das erste von Wiciak entworfene Haus „Trihouse“, das aus drei Betonstreifen besteht, die durch große Glasscheiben voneinander getrennt sind und zusammen die Form eines Dreiecks ergeben. Mit diesen Glaselementen können die Bewohner durch die gesamte Breite des Hauses sehen, was eine offene Atmosphäre schafft und natürliches Licht in die Tiefe des Volumens bringt. Im Inneren, zwischen den Fenstern, gibt es auch Glaswände, die den Raum in kleinere Räume unterteilen. Sie können jedoch auch optisch mit Jalousien oder Vorhängen abgetrennt werden. Die Fläche des gesamten Trihouse beträgt ca. 560 m² und ist auf vier Stockwerke aufgeteilt. www.wamhouse.com.



MARCO POLO WIRD 35

Vor 35 Jahren wurde ein venezianischer Entdecker zum Namensgeber für ein kompaktes Reisemobil: 1984 feierte der erste Marco Polo von Mercedes-Benz seine Premiere. Anlässlich dieses Jubiläums bringt Mercedes-Benz das Sondermodell ArtVenture auf den Markt.

Der erste Marco Polo basiert auf dem Mercedes-Benz 209 D – auch bekannt als „Bremer Transporter“. Sein Erkennungsmerkmal: eine Stummelhaube und der bahama-beige Lack, der in den 1980er Jahren besonders modern war, ebenso wie das in beige-braun gehaltene Interieur. Angetrieben wurde er vom OM 617. Fünf Zylinder und 88 PS sorgten für eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h. Dazu kamen 172 Nm Drehmoment - für damalige Verhältnisse ein dynamisches Paket. Seine Breite von 1,98 m sowie sein Wendekreis von 10,9 m machten den ersten Marco Polo zu einem selbst in Innenstädten handlichen Fahrzeug.



Trotz der kompakten Grundfläche bot er ein hohes Maß an Wohnkomfort mit Doppelbett im Hochdach, Sitz-Liegebank im Fond, drehbaren Fahrer- und Beifahrersitzen und einer Küche mit Spüle, Zweiflammenkocher und Kühlschrank. Dieser konnte mit Gas, 12-Volt-Bordnetz und 220-V-Landstrom betrieben werden.

An diesem Grundkonzept aus Stil, Komfort, Funktionalität und Dynamik hat Mercedes-Benz bis heute festgehalten.



Vom „Bremer Transporter“ zur V-Klasse

Der Umbau der Mercedes-Benz Vans zum Marco Polo erfolgt seit 1984 bei Westfalia, dem traditionsreichen Aufbauhersteller für Reisemobile in Rheda-Wiedenbrück. Seit 2014 gib es den Marco Polo in seiner jetzigen Form, basierend auf der V-Klasse. Erst in diesem Jahr wurde eine Modellpflege eingeführt.



ArtVenture Sondermodell

Wie ihr Name vermuten lässt, setzt das ArtVenture Sondermodell anlässlich des 35-jährigen Jubiläums des Marco Polo ein besonderes farbliches Ausrufezeichen – ganz im Sinne seines bahama-beigen Urahnen. Der aquamarinfarbene Faltenbalg im Aufstelldach macht den ArtVenture zu einem echten Blickfang. Passend dazu gibt es drei optional wählbare Dekors für die Fahrzeugseiten, alle in mattschwarz und ebenfalls mit aquamarinfarbenen Akzenten. Auch Komfort erfährt im ArtVenture spezielle Betonung. Ein funktionales Highlight ist die Frontöffnung im Faltenbalg.

Für Fahrspaß sorgt der dynamische und gleichzeitig effiziente Vierzylinderdiesel OM 654, bekannt aus den aktuellen Serienmodellen der Marco Polo Familie. Der OM 654 ist in verschiedenen Leistungsstufen verfügbar. Als Marco Polo 300 d (Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,1 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 161 g/km)[1] mit 239 PS und 500 Nm Drehmoment erreicht der ArtVenture eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h.





35 JAHRE MERCEDES W 124

Vom beliebten Youngtimer zum attraktiven, jungen Oldtimer: Die Mercedes-Benz Baureihe 124 begeistert heute so sehr wie bei ihrer Premiere vor 35 Jahren. Die Limousinen wurden am 26. November 1984 in Spanien erstmals vorgestellt.

So modern wie vor 35 Jahren: Das ist die Mercedes-Benz Baureihe 124. Am 26. November 1984 stellte die Stuttgarter Marke zunächst die neuen Limousinen (W 124) in Sevilla (Spanien) vor. Im Dezember desselben Jahres kamen sie auf den Markt. Ihre Premiere war ein bis dahin beispielloser Technologiesprung der Motoren- und Karosserieentwicklung in der oberen Mittelklasse von Mercedes-Benz. Später folgten auch T-Modell (1985, S 124), Coupé (1987, C 124), Limousine mit langem Radstand (1989, V 124), Cabriolet (1991, A 124) und ein Fahrgestell für Sonderaufbauten.

Heute gehören vor allem die Topmotorisierungen der Limousinen sowie die Coupés und Cabriolets dieser Generation der oberen Mittelklasse von Mercedes-Benz zu den attraktiven Sammlerfahrzeugen. Das bilden auch aktuelle Bewertungen ab wie der „Emerging Classics“-Index im Rahmen des Mercedes-Benz Classic Index (MBC-Index) der Historic Automobile Group International (HAGI).

Hier gehören beispielsweise die V8-Variante 500 E, die AMG-Topmodelle sowie die Cabriolets und Coupés zu den besonders vielversprechenden Youngtimern der Marke mit dem Stern, erläutert Dietrich Hatlapa von HAGI. Der MBC-Index hat sich seit seiner Auflage Ende 2011 bis Ende September 2019 mehr als verdoppelt.

„Zu den Highlights der Baureihe 124 gehören neben den Performance-Limousinen immer wieder auch die sportlichen und eleganten Zweitürer“, bestätigt Patrik Gottwick, bei Mercedes-Benz Classic für ALL TIME STARS verantwortlich. Beispiele aus den vergangenen Jahren: ein Coupé des Typs 320 CE mit Sportline-Ausstattung von 1992 sowie einen 300 CE-24 mit Vierventiltechnik aus dem Jahr 1991.

Aber auch Fahrzeuge aller anderen Typen der Baureihe 124 haben das Potenzial, zu attraktiven jungen Klassikern zu werden. Besonders gefragt sind Automobile in gutem Originalzustand, mit geringer Laufleistung und mit kompletten



Dokumenten. Derzeit bietet ALL TIME STARS beispielsweise eine Limousine des Typs E 200 aus dem Jahr 1995 in silberner Lackierung mit schwarzer Innenausstattung an.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





BLECHARBEITEN

ROLLENSTRECKEN GRUNDLAGEN TEIL 5

Die Rollenstreckmaschine kann auch zum Glätten von auf dem Sandsack vorgeformten Blechen verwendet werden. Als untere Rolle wird eine Rolle eingesetzt, die dem zu erzielenden Radius der Umformung am nächsten kommt. Bei leichtem bis mittlerem Druck wird das Blech nun durch die Rollen geführt. Die beim Treiben entstandenen Dellen werden damit sehr zügig geglättet. Durch das Führen des Blechs durch die Rollen werden die Unebenheiten gestreckt und gestaucht. Die Grundform, die zuvor in das Blech getrieben wurde, bleibt bei gleichbleibendem mittlerem Druck unberührt. So lässt sich ein Blech auf dem Sandsack vorgeformen und anschließend die Form Glätten.

Sehen Sie das Video
und lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





FEINSTE KAROSSIER- PRALINEN

Erdmann & Rossi kann man jetzt auch schmecken dank der Luxus-Konfektbox für Oldtimerfreunde aus dem Maison de Slik

Was verbindet einen Chocolatier und einen Karossier? Die Leidenschaft für das Besondere! Der deutsche Karosserieschneider für Luxusautomobile Erdmann & Rossi bringt gemeinsam mit dem Chocolatier Maison de SLIK eine besondere Konfektbox in zwei Formaten heraus. Ein tolles Geschenk für alle Oldtimer-Fans, denn die Box enthält gut sortierte Köstlichkeiten aus Bitterschokolade, Nougat, getrockneten Früchten und mehr und nachdem der Inhalt der Box vernascht ist, ist die lederbezogene Holzbox weiter verwendbar.

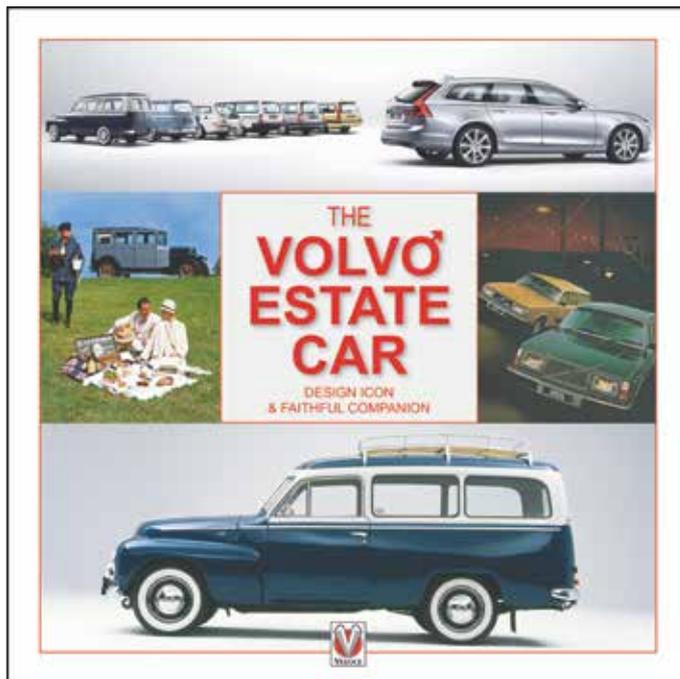
Ganz nebenbei gibt es beim Genuss der feinen Pralinen und Süßigkeiten mit jeder Hülle, Details von Erdmann & Rossi-Fahrzeugen – das ist das Einpackpapier fast zu schade zum Wegwerfen

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



Oldtimer-Foto: Rex Gray, Wikipedia Chocolatier Maison de SLIK





BUCHTIPP : DAS VOLVO ESTATE

Eine Publikation, die die Geschichte des vielseitigsten Kombis der Welt, darstellt. Der Volvo Kombi ist weltbekannt als Arbeitstier, das gleichzeitig auch noch ein komfortables Familienfahrzeug ist. Die schwedische Antwort auf das deutsche Volksauto kam etwa 20 Jahre früher und ebnete schnell den Weg für sichere und zuverlässige Fahrzeuge. In diesem Buch wird die Entwicklung des Volvo-Kombis dokumentiert, wobei jedes Modell vorgestellt wird. Unabhängig davon, ob Volvo-Liebhaber oder nur ein allgemeine Autointeressierter - dieses Buch bietet einen informativen und interessanten Einblick in ein Auto, das trotz seines enormen weltweiten Verkaufserfolgs und der Zuneigung, die ihm entgegengebracht wird, nur eine geringe Medienberichterstattung geschafft hat. Diese neue Ausgabe wurde mit Details der neuesten Modelle im Jahr 2019 aktualisiert.

Buch: Das Volvo Estate von Ashley Holleb

ISBN: 9781787116078

IMPRESSUM

RETRO Classics Sunday Gazette

ist der Newsletter von **RETRO Messen GmbH Retro Promotion GmbH**
und Classic-Car.TV | Produktion: Classic Media Group, Effnerstr. 106, 81925 München |
Herausgeber: RETRO Messen GmbH & Classic Media Group, info@sundaygazette.de
Verantw. i.S.d. Pressegesetzes: Désirée Rohrer | **Chefredaktion:** Kay Mackenneth
Erscheinungsweise: wöchentlich, Auflage: 30.000, ISSN 2198-3291

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der CMG München 2014.
Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.