

SUNDAY GAZETTE #478

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 478, 29. März 2020



KULTWAGEN MIT FLÜGELN



30 Jahre EVO II | S.18



Alleskönner | S. 14

INHALT | AUSGABE 478



Supersportler mit Flügeln: BM C 111-II | 4

Faszinierende Sportwagenikone und Medienliebling, rollendes Labor für die Entwicklung des Wankelmotors sowie zur Erprobung neuer Technologien und nicht zuletzt legendärer Rekordwagen



Toyota MR2 | 22

Der Mister Two von Toyota

Manchmal reichen zwei Plätze, um Geschichte zu schreiben. So geschehen bei „Mister Two“, Sportwagenfans zaubert dieser Spitzname für den zweisitzigen Toyota MR2 mit Mittelmotor sofort ein Lächeln ins Gesicht.



News | 28

Volkswagen und Hotrods

Auch in England hofft man, dass im Juni die größten Auswirkungen der Krise vorbei sind und sich alle Autofans am Samstag und Sonntag 20./21. Juni auf dem großen Gelände von Beaulieu treffen können. Am Samstag heißt es „Simply VW“ und alle Volkswagen sind willkommen, am Sonntag findet die Hot Rod & Custom Show statt.



NeoClassics | 30

Morgan Plus Four

Für alle, die den nostalgischen Look des historischen Morgan lieben, brachte die Morgan Motor Company kürzlich den brandneuen Morgan Plus Four heraus – ein NeoClassics für die Sonnenscheinausfahrt. Das Auto ist ein revolutionärer Nachfolger des Plus 4, eines Modells, das seit seinem Debüt 1950 das Rückgrat der Morgan-Produktion bildet.



Oldtimer-Rallye | 12

in Australien

Die Weite Australiens und die atemberaubende Natur, dazu unbekannte Straßen und jeden Tag ein neues Erlebnis: ‚Bespoke Rallies‘ beweist wieder einmal seinen Ruf, innovative klassische Fahrerlebnisse zu bieten.



RETRO Classics Rothaus | 24

Ein idealer Sonntagsausflug für alle Young- und Oldtimerfans. Natürlich sind auch NeoClassics Fahrzeuge (das sind Sammlerfahrzeuge, die noch keinen Oldtimerstatus haben) herzlich willkommen!

KULTWAGEN MIT FLÜGELN

BM C 111-II

Faszinierende Sportwagenikone und Medienliebling, rollendes Labor für die Entwicklung des Wankelmotors sowie zur Erprobung neuer Technologien und nicht zuletzt legendärer Rekordwagen: Dies und noch viel mehr ist der Mercedes-Benz C 111. Seine zweite Entwicklungsstufe C 111-II mit der 257 kW (350 PS) starken Vierscheiben-Ausführung des Rotationskolbenmotors M 950 F (viermal 602 Kubikzentimeter Kammervolumen) feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag.





Premiere: Vorgestellt wurde der Supersportwagen vor 50 Jahren auf dem 40. Genfer Automobilsalon vom 12. bis 22. März 1970. Der 1.120 Millimeter flache neue Flügeltürer mit 2.620 Millimeter Radstand hat eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK), die mit der Rahmenbodenanlage aus Stahlblech verschraubt ist. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt bis zu 300 km/h. Ein Publikumsmagnet ist er bis heute: Ein Mercedes-Benz C 111-II in der charakteristischen Lackierung „Weißherbst“ ist im Mercedes-Benz Museum im Ausstellungsbereich „Faszination Technik“ zu erleben.

Weiterentwicklung: Der C 111-II entstand auf Basis des im Herbst 1969 präsentierten C 111. Technisch zeichnet er sich insbesondere durch den Vierscheiben-Wankelmotor aus, einen echten Sportmotor. Die Designentwicklung unter der Leitung von Bruno Sacco und Josef Gallitzendörfer begann im Sommer 1969.





Dream-Car: Der C 111 war von Beginn an ein Highlight. Damit geht der Plan des Vorstands der damaligen Daimler-Benz AG auf: Dieser beschloß am 20. Mai 1969, dass der C 111 als „Traumwagen“ vom 11. bis 21. September 1969 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vorgestellt werden soll. Nach dem sensationellen Debüt gastiert der C 111 auf zahlreichen weiteren Messen und Ausstellungen: dem Automobil-Salon in Paris, der London Motor Show (Oktober 1969), dem Turiner Salon (Oktober / November 1969), der Jochen Rindt Show in Wien (November 1969) und Essen (Dezember 1969), dem Automobil-Salon in Brüssel (Januar 1970) und der Chicago Auto Show (Februar 1970). In Genf hat dann im März 1970 die weiterentwickelte Version C 111-II Premiere.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





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)



Rothaus Schwarzwald Classic 2020

Eine Genuss-Veranstaltung mit sportlichem Charakter
Powered by RETRO CLASSICS®

1. Termin: 10. - 13. August 2020 • 2. Termin: 13. - 16. August 2020

Vier Tage pures Hochschwarzwald-Feeling



CARUS FINANCE



RETRO
MESSEN



Allianz



RETRO
PROMOTION

1000
MIGLIA

RETRO CLASSICS



Bilder: Von Bjørn Christian Tørrissen – wikipedia, Bespoke Rallies

OLDTIMER-RALLYE IN AUSTRALIEN



Die Weite Australiens und die atemberaubende Natur, dazu unbekannte Straßen und jeden Tag ein neues Erlebnis: ‚Bespoke Rallies‘ beweist wieder einmal seinen Ruf, innovative klassische Fahrerlebnisse zu bieten. Im November dieses Jahres steht Tasmanien im australischen Bundesstaat Victoria ein 25-tägiges Abenteuer mit einer Länge von 5.763 km auf dem Programm.

Die Rallye ‚Tiger Tasmania‘ wurde nach dem heute ausgestorbenen Beuteltier benannt, das Tasmanien noch in den 1930er Jahren durchstreifte. Die Rallye ist für Autos vor 1985 gedacht. Sie kombiniert elf Tage unübertroffenes Fahren auf vielen Straßen der legendären Targa Tasmania-Rallye mit der Gelegenheit, die Geschichte und Schönheit dieser außergewöhnlichen Insel zu genießen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



70 JAHRE BULLI-REPUBLIC

Am 8. März 1950, rollte der erste Serien-Transporter von Volkswagen von den Bändern in Wolfsburg. Damit begann seine bis heute währende Erfolgsgeschichte. Doch auch andere deutsche Automobilhersteller wussten um die Notwendigkeit eines Lasteneseis in der frühen Nachkriegszeit. Darum zeigt die neue Sonderausstellung „Alleskönner. 70 Jahre Bulli-Republik Deutschland.“ (bis 31. August 2020) auch einige Mitbewerber der Anfangsjahre wie DKW, Goliath oder Lloyd. Gleichzeitig demonstriert sie den stetig gewachsenen Variantenreichtum des Transporters bei Volkswagen, der viel Individualität ermöglichte.

Allein schon für den Wiederaufbau des zerstörten Deutschlands waren Nutzfahrzeuge unverzichtbar und die Nachfrage entsprechend groß. So war es nicht nur das Volkswagenwerk, dass die Marktlücke bei leichten Kleintransportern erkannte, sondern zahlreiche weitere Automobilhersteller ebenso: Goliath, Lloyd, Ford, DKW und Tempo im Westen und Framo im Osten, um nur einige zu nennen.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



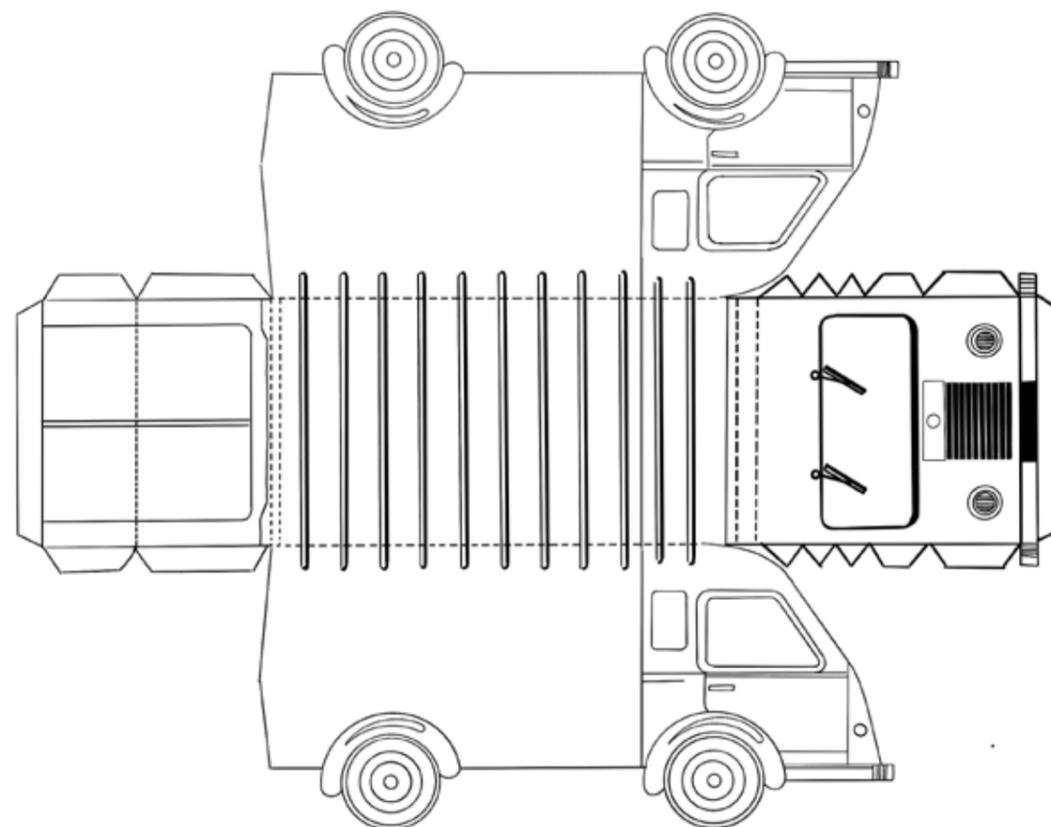


OLDTIMER-GUCKEN IN CORONA-ZEITEN

Um die Zeit für alle @home #wirbleibendaheim ein bisschen mit dem Oldtimer-Hobby zu füllen, hat Classic-car.TV sein Archiv geöffnet. Die Kollegen sichten seit Tagen Material und schneiden. Deshalb können wir jetzt exklusives, bisher unveröffentlichtes Filmmaterial auf www.classic-car.TV zeigen. Wir stellen täglich neue Filme, Bildergalerien usw. online für euch. Kostenfrei. Habt Spaß und Freude daran.

STARTE DEINE OLDTIMERSAMMLUNG JETZT

Für Bastler und Kids gibt es DinA4 Bögen als kostenloses Download. Damit könnt ihr eure eigene Oldtimersammlung starten. Drucken, schneiden, anmalen, kleben ... Viel Spaß! Auch hier gibt es laufend neue Modelle zum Ausmalen, selbst basteln oder mehr ...





EVO II STARTETE VOR 30 JAHREN

Starke Premiere vor 30 Jahren: Mercedes-Benz stellte 1990 den 190 E 2.5-16 Evolution II der Baureihe 201 vor. Die Hochleistungs-Sportlimousine war das Homologationsmodell für den gleichnamigen DTM-Renntourwagen. Die in einer Kleinserie von 502 Exemplaren gebaute, stets blauschwarz-metallic lackierte Limousine ist am mächtigen Heckflügel für den Einsatz im Motorsport zu erkennen. **Kompakt-Sportler:** Der 190 E 2.5-16 Evolution II mit 173 kW (235 PS) veränderte die Perspektive auf den „Baby-Benz“. Der von den Fans meist

nur kurz „EVO II“ genannte Sportwagen etablierte die erfolgreiche Kompaktklasse der Baureihe 201 vor 30 Jahren endgültig im Bereich damaliger Hochleistungsfahrzeuge des Marktsegments. Seine Position spiegelte sich auch im Preis wider: Mindestens 115.259,70 DM mussten sportlich ambitionierte Kunden für einen EVO II laut Preisliste investieren. Zum Vergleich: Der eine jugendliche Zielgruppe ansprechende und knapp halb so starke 190 E 1.8 der Baureihe 201 (80 kW / 109 PS) war für weniger als ein Drittel zu haben.

Salon-Debüt: Seine öffentliche Premiere erlebte der EVO II vom 8. bis 18. März 1990 auf dem Genfer Automobil-Salon.

Trieb-Werk:

Der 173 kW (235 PS) starke Vierzylindermotor M 102 wurde unter der Leitung von Dr.-Ing. Jörg Abthoff (Leiter Motorenvorentwicklung) und seinen Mitarbeitern Rüdiger Herzog, Dag-Harald Hüttebräucker und Rudolf Thom auf Basis des Aggregats des EVO I weiterentwickelt. Schon dieser hat einen kürzeren Hub (82,8 Millimeter) und eine größere Bohrung (97,3 Millimeter) als der Motor des 190 E 2.5-16. Im EVO II sind nun zwei Metallkatalysatoren Serienausstattung. Die Abregeldrehzahl liegt bei 7.700 U/min, was unter anderem durch reduzierte Pleuelgewichte, vier statt acht Kurbelwellengegewichte und das Umstellen des Nockenwellen-antriebs von der Duplex- auf eine Einfachrollenkette möglich wird.

Heck-Flügel: Sein markanter Heckspoiler macht den EVO II im Jahr 1990 zu einem der wohl schillerndsten Mercedes-Benz Serienfahrzeuge seit dem 300 SL „Flügeltürer“ (W 198) von 1954. Entwickelt wurde der kastenförmige Spoiler vom Aerodynamiker Rüdiger Faul (Mercedes-Benz Entwicklung in Sindelfingen) gemeinsam mit Professor Richard Läßle von der Technischen Hochschule Stuttgart. Um den stabilisierenden Abtrieb an der Hinterachse zu



optimieren, hat der Spoiler einen herausziehbaren Flap an der oberen Querleiste. Die untere Spoilerleiste im Heck lässt sich kippen, und der Frontspoiler ist in zwei Stufen in Längsrichtung verstellbar.

Sport-Paket: Zu den Maßnahmen, die der EVO II mit Blick auf den DTM-Einsatz erhielt, gehören auch zusätzliche Versteifungen der Karosserie und größere 17-Zoll-Räder. Die Aerodynamikmodifikationen sorgen gegenüber dem EVO I für zusätzlichen Abtrieb: Der maximale Hinterachsabtrieb des EVO II durch den Spoiler liegt bei bis zu 57,1 Kilogramm. An der Vorderachse sind es bis zu 21,2 Kilogramm.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





KULT: DER MISTER TWO VON TOYOTA

Manchmal reichen zwei Plätze, um Geschichte zu schreiben. So geschehen bei „Mister Two“, Sportwagenfans zaubert dieser Spitzname für den zweisitzigen Toyota MR2 mit Mittelmotor sofort ein Lächeln ins Gesicht. Als dieses keilförmig gezeichnete Sportcoupé mit drehfreudigem 16-Ventil-Vierzylinder auf der Tokyo Motor Show 1983 als seriennaher Prototyp präsentiert wurde, war das eine Sensation. Mit Mittelmotor-Layout, klassischem Hinterradantrieb und T-Bar-Roof mit herausnehmbaren Dachhälften differenzierte sich die leichtgewichtige Fahrspaßmaschine klar von konventionellen japanischen Sportwagen und traf exakt den Nerv einer Zeit, in der bezahlbare Zweisitzer vom Aussterben bedroht waren. Seinen internationalen Verkaufsstart feierte der Toyota MR2 deshalb schon im Juni 1984.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





ZEITREISE CANSTATTER WASEN 2020

Eine fantastische Reise zwischen den Welten und durch die Jahrhunderte mit Ritterturnier, Feuershow, Akrobatik, Gauklern sowie Landmaschinen, Nutzfahrzeugen aller Art, Motorrädern und Oldtimern aus längst vergangenen Tagen – das wird für den 14. Juni 2020 zwischen 10 – 18 Uhr auf dem Cannstatter Wasen anlässlich des Jahrhundertmarktes Stuttgart im angrenzenden historischen Reitstadion vorbereitet.

Ein idealer Sonntagsausflug für alle Young- und Oldtimerfans. Natürlich sind auch NeoClassics Fahrzeuge (das sind Sammlerfahrzeuge, die noch keinen Oldtimerstatus haben) herzlich willkommen! Die Teilnahme ist kostenlos. Die angemeldeten Fahrzeuge werden ab 12 Uhr auf



Benzingesprächen. Es werden eine ausgewählte Kulinarik und regionale Köstlichkeiten angeboten, eingebettet in ein besonderes Ambiente zwischen Neckar und der Einfahrbahn des Mercedes-Benz Werkes Untertürkheim. Auch ein Besuch des Mercedes-Benz Museums, des Stuttgarter Straßenbahnmuseums, des Porsche Museums oder der eigentlichen Keimzelle des Automobils der Gottlieb-Daimler-Gedächtnisstätte in Cannstatt können diesen automobilen Sonntagsausflug abrunden.

<https://www.retropromotion.de/retro-classics-zeitreise/>

einer Rampe präsentiert und von einem Fahrzeugexperten dem Publikum vorgestellt. Jedes Teilnehmerfahrzeug erhält neben einer Startnummer auch eine limitierte Erinnerungsplakette sowie zwei ermäßigte Eintrittskarten für den Jahrhundertmarkt Stuttgart im historischen Reitstadion. Zusätzlich parken Sie während dieser Zeit kostenlos auf dem dafür vorgesehenen Parkareal. Bei einer gesammelten Anmeldung als Club wird dem Club eine separate Präsentationsfläche ausschließlich für seine Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Der Club mit den meisten angemeldeten und anwesenden Teilnehmerfahrzeugen, bekommt zusätzlich eine Überraschung! Nicht angemeldete Fahrzeuge können gegen Gebühr geparkt werden.

Nutzen Sie die Möglichkeit für einen zwanglosen Austausch mit Gleichgesinnten zu fachsimpelnden



RETRO
MESSEN



RETRO CLASSICS®

MESSEN FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS
BAVARIA®

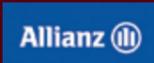
04. – 06.12.2020 | NürnbergMesse
www.retro-classics-bavaria.de

RETRO CLASSICS®
STUTTGART

18. – 21.03.2021 | Messe Stuttgart
www.retro-classics.de



EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Nur
38,80 €
im Jahr
für 4 Ausgaben

DAS RETROWELT-ABO

NIE WIEDER EINE AUSGABE VERPASSEN!

www.retrowelt-abo.de · www.retro-welt.de





BLECHARBEITEN

FORMEN MIT DEM KALIBER

Um Blechteile zu formen, die in gleicher Form reproduziert werden müssen, wird eine Kaliber Form verwendet. Bestenfalls ist dieses aus Stahl oder Kunststoff, es geht aber auch aus Holz. Das Blech wird mit etwas Überstand zwischen die beiden Kaliberhälften und anschließend in den Schraubstock eingespannt.

Mit dem Schweißhammer wird nun der überstehende Rand des Blechs umgetrieben. Dies geschieht in sehr kleinen Schritten, damit das Blech keine scharfen Falten wirft. Wichtig ist auch, dass immer ein gesamter Durchlauf entlang der Kante umgetrieben wird, damit sich das Blech gleichmäßig zusammenstaucht. Hier ist viel Geduld angesagt. In mehreren Durchgängen wird das Blech Stück für Stück umgeschweißt

TIPPS & TRICKS

Sollten sich dennoch schärfere Falten bilden, gibt es einen einfachen Trick, mit dem die Falten nicht zum Problem werden. Man nimmt eine kleine Hammerfläche als Ambos und hält die Fläche gegen die Falte. Mit dem Schweißhammer wird nun die Falte immer leicht versetzt zu dem gegengehaltenen Hammer herausgetrieben. Die Falte verschwindet und der Rand wird dennoch weiter abgekantet. Der Blechrand wird soweit um gebördelt, bis er fast flach auf dem Holz aufliegt und kaum mehr Falten bildet.

Im nächsten Schritt wird das Blechteil aus dem Kaliber genommen und mit einem Fäustling und einem Glättehammer der Rand finalisiert. Der Ambos wird so angehalten, dass die Schlagfläche des Glättehammers immer knapp am Ende des Ambosses den Blechrand trifft und richtet. Besonders in der Rundung des Randes ist es durchaus noch notwendig, den Rand in Form zu bringen.

Mit einem Stift wird eine Linie um den Rand gezogen und der Überstand abgeschnitten. Danach wird das Blech wieder in das Kaliber gesetzt. Dieses Mal hat das Kaliber einen Ausschnitt für eine Sicke. Ein kleiner Kugelkopfhammer wird mit einem Schohammer in die Rundung der Sicke getrieben. Damit wird das Ende der Sicke ausgeformt. Der Rand der Sicke wird dann mit einem Holzstück getrieben. Das Holzstück ist am Kopf etwas abgerundet, damit keine scharfen Kanten im Blech entstehen. Durch das Treiben mit dem Holzstück entsteht die runde Sicke im Blech.

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



VOLKSWAGEN UND HOTRODS

Auch in England hofft man, dass im Juni die größten Auswirkungen der Krise vorbei sind und sich alle Autofans am Samstag und Sonntag 20./21. Juni auf dem großen Gelände von Beaulieu treffen können. Am Samstag heißt es „Simply VW“ und alle Volkswagen sind willkommen, am Sonntag findet die Hot Rod & Custom Show statt.

Fantastische maßgeschneiderte Autos und Hot Rods, amerikanische Klassiker und unglaubliche Motorräder und Trikes werden die Stars der Hot Rod & Custom Show am Sonntag sein, die in Zusammenarbeit mit dem Solent Renegades Club organisiert wird. Dazu gibt es die packende Show mit Retro-Mode und den lebendigen Stil der Custom World inklusive Live-Musik und Tanz.

Simply VW wird von Breeze Volkswagen gesponsert und bietet auf dem Gelände des National Motor Museum eine beeindruckende Sammlung ultra-cooler Volkswagen Autos, Wohnmobile und Werbe-Ikonen.

Besucher können den Auto-Customizer und Event-Botschafter Andy Saunders treffen und seine erstaunlichen Kreationen bewundern - er wird den 1937er Cord 812 Westchester Tetanus, den 1939er Peugeot 202 Metropolis und

sein neuestes Projekt Riley RM mitbringen. Andy wird seinen eigenen Andy Saunders Award für das auffälligste modifizierte Auto überreichen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





NEOCLASSICS: MORGAN PLUS FOUR

Wer den nostalgischen Look des historischen Morgan mag, wird ihn lieben: der Morgan Plus Four ist ein wahrer NeoClassics, ein Sammlerfahrzeug unter 30 Jahren und ohne Oldtimerstatus.

Für alle, die den nostalgischen Look des historischen Morgan lieben, brachte die Morgan Motor Company kürzlich den brandneuen Morgan Plus Four heraus – ein NeoClassics für die Sonnenscheinausfahrt. Das Auto ist ein revolutionärer Nachfolger des Plus 4, eines Modells, das seit seinem Debüt 1950 das Rückgrat der Morgan-Produktion bildet. Jetzt, 70 Jahre nachdem der erste Plus 4 in Morgans Werk in der Pickersleigh Road in Malvern, Großbritannien, vom Band lief beginnt nun ein neues Kapitel.



Design & Dynamik

Der Plus Four basiert auf der CX-Generation-Plattform aus gebundenem Aluminium, die so genannt wird, weil sie im 110. Jahr von Morgan (2019) ihr Debüt feierte. Diese fortschrittliche Plattform ist exponentiell steifer als das abgehende Stahlleiter-Chassis und dennoch mit nur 97 kg erstaunlich leicht. Sie verändert die Fahr- und Handlingfähigkeiten des Autos und macht es wirklich wettbewerbsfähig gegenüber der Konkurrenz des 21. Jahrhunderts. Das berühmte Morgan-Fahrerlebnis des Modells wurde jedoch nicht vergessen - seine Beweglichkeit, Reaktion und Ausgewogenheit sind jedem sofort bekannt, der einen Morgan-Sportwagen in der Vergangenheit oder Gegenwart gefahren hat.

Trotz der gemeinsamen Nutzung der CX-Generation-Plattform mit dem Morgan Plus Six unterscheidet sich das Design des Plus Four deutlich. Vierzylinder-Morgan-Fahrzeuge hat-

ten immer eine schmalere Karosserie als die Modelle mit größerem Motor in der Baureihe, und der neue Plus Four ist keine Ausnahme. Im Vergleich zum Plus Six ist der Plus Four im Mittelkörper um 104 mm schmaler und insgesamt um 78 mm schmaler und verfügt über einzigartig profilierte Flügel.

Der Plus Four hat eine ähnliche Basis wie das Modell, das er ersetzt, bietet jedoch dank der fortschrittlichen Verpackung der CX-Generation-Plattform mehr Platz für Passagiere und Gepäck im Innenraum. Darüber hinaus wurden Ein- und Ausstieg dramatisch verbessert. Zusammen verbessern diese Verbesserungen die tägliche Benutzerfreundlichkeit des Autos und machen es einer noch größeren Anzahl von Kunden zugänglich.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





SIEG FÜR DIE ALPINE A110

Insgesamt nahmen 17.610 Teilnehmer bei der diesjährigen Wahl „Klassiker des Jahres“ in 20 Kategorien aus Vorschlägen der Redaktion „Motor Klassik“ teil. Erstmals erfolgte die Einteilung bei den Klassikern des Jahres nach den Kategorien Cabrios, Coupés, Sportwagen und Limousinen sowie den Länderwahlen für britische, italienische, französische und US-amerikanische Autos. Hinzu kamen „Volks-Klassiker“ und „Volks-Sportwagen“. Die Alpine A110 – vorgestellt im Herbst 1962 – siegte in der Kategorie „Französische Klassiker“. Highlights in der Motorsportkarriere der A110 waren die Gewinne der internationalen Markenmeisterschaft 1971 und der ersten Rallye-Weltmeisterschaft 1973. Das Erfolgsrezept der A110 lag in der Kombination aus Leichtbau und Motorenperformance.

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.