

SUNDAY GAZETTE #511

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 511, 15. November 2020

50 JAHRE LAMBORGHINI JARAMA GT



NEWS



AUKTION





Lamborghini Jarama wird 50 | 4

Automobili Lamborghini feiert dieses Jahr das 50-jährige Jubiläum des Jarama GT, der erstmals auf dem Genfer Autosalon im März 1970 präsentiert worden ist. Der Jarama GT galt als jüngste Weiterentwicklung des bewährten 2+2-sitzigen GT-Coupé-Konzepts mit einem vier Liter großen Zwölfzylinder-Frontmotor.



News | 16

Die Geschichte der SEAT-Flaggschiffe

In sieben Jahrzehnten passiert viel, vor allem in der von Dynamik und technischem Fortschritt geprägten Automobilbranche. Anlässlich des 70. Geburtstags des spanischen Fahrzeugherstellers wirft SEAT einen Blick auf die bisherigen Spitzenmodelle.



News | 26

H.P. Müller Motorrad-Weltmeister auf NSU

Zum 50. Mal jährt sich dieser Tage der Motorrad-Weltmeistertitel von Hermann Paul Müller auf NSU. Müller, der auf den Kampfnamen „Renntiger“ hörte, gewann 1955 die Weltmeisterschaft in der 250 cm Klasse als damals erster Privatfahrer.



News | 20

Eine meisterliche Restaurierung

Der preisgekrönte Klassiker- und Oldtimer-Spezialist Thornley Kelham hat ein neues Meisterwerk vollbracht: Die vollständige Restaurierung eines seltenen Mercedes 300SL mit einem äußerst sachkundigen und kritischen Besitzer. Die Anweisung des Besitzers an das Team von Thornley Kelham war einfach: Er sollte perfekt, historisch und bloß nicht in Silber sein...

INHALT | AUSGABE 511



News | 42

Britische Renngeschichte neu aufgelegt

Großbritanniens Formel-1-Team, British Racing Motors (BRM), feiert sein 70-jähriges Jubiläum mit dem Bau von drei „neuen“ 16-Zylinder-Rennwagen – dem kultigen Typ 15 Mk1 BRM V16, der von vielen Fans als der am besten klingende Rennwagen in der Geschichte des Sports angesehen wird.



Auktion | 28

Die Sammlung Jean-Louis Bezemer

Fast sechs Jahrzehnte lang hat der Niederländer Jean-Louis Bezemer (80) systematisch gesammelt. Sein Fachgebiet: Ferrari. Nun hat er entschieden, sich aus gesundheitlichen Gründen von seinem umfassenden und akribisch aufbereiteten Archiv zu trennen.



Auktion | 14

Bigfoot trifft auf Asphaltstreifen

Gewaltig erscheinen die riesigen Reifen des Unimog U 5023 im Vergleich zur Schmalspurbereifung des Mercedes Simplex von 1902. Kein Wunder: Der U 5023 musste beim Höhenweltrekord in Chile letztes Jahr extreme Steigungen bewältigen, und er musste mit scharfkantigem Gestein fertig werden. Da halfen nur Ballonreifen mit abgesenktem Luftdruck. Die Reifen des Simplex hingegen entsprachen den typischen „Asphaltstreifen“ jener Zeit.



LAMBORGHINI: DER JARAMA GT WIRD 50

Der Jarama GT galt als jüngste Weiterentwicklung des bewährten 2+2-sitzigen GT-Coupé-Konzepts mit einem vier Liter großen Zwölfzylinder-Frontmotor. Der Jarama, benannt nach einem nördlich von Madrid gelegenen Gebiet, das für die Aufzucht von Kampfstieren bekannt ist, wurde technisch auf der Grundlage seiner Vorgänger, dem Lamborghini 400 GT und dem Islero, entwickelt, deren mechanischer Aufbau übernommen wurde. Was ihn jedoch unterscheidet, ist die von Marcello Gandini für die Carrozzeria Bertone entworfene Linie, die mit ihren straffen und eckigen Konturen viel stärker an die stilistischen Maßstäbe der 1970er Jahre angelehnt ist.



Der Aufbruch ins neue Jahrzehnt sollte ganz so sein, wie es sich für einen sportlichen Lamborghini gehörte: Das Fahrwerk wurde mit einer Bremsanlage mit vier großen Scheibenbremsen (vorne innenbelüftet) ausgestattet und mit einer um zehn Zentimeter auf 1.490 mm verbreiterten Spurweite und 15-Zoll-Magnesiumfelgen von Campagnolo optimiert.



Der von sechs Weber Doppelvergasern (Typ 40 DCOE) gespeiste Motor war das bewährte V12 Aggregat mit doppelter obenliegender Nockenwelle pro Zylinderreihe, das eine Leistung von 350 PS entwickelte und den Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h erreichen ließ.

Die Karosserie der Vorserienmodelle wurde von der Carrozzeria Marazzi in Caronno Pertusella (nahe Varese) zusammengebaut, die gerade erst die Produktion des Islero abgeschlossen hatte. Die Serienmodelle sollten im Werk der Carrozzeria Bertone in Grugliasco (nahe Turin) produziert werden. Die letzten 100 Exemplare des Jarama, die 1972 produziert wurden, sollten ein „Hybrid“ aus von Bertone gepressten und bei Marazzi zusammengebauten Karosserieteilen sein.





Ab dem Genfer Autosalon 1972 wurde die Produktion um die 365 PS starke Version Jarama GTS erweitert, die einen quer verlaufenden Lufteinlass auf der Motorhaube und zwei Luftauslässe hinter den vorderen Radkästen aufwies. Im Interieur gab es ein neues Armaturenbrett mit modifizierten Instrumenten und eine andere Formgebung der Vordersitze für mehr Raumangebot dahinter. Auch die Räder waren beim GTS anders: Der Zentralverschluss fiel weg, und die Leichtmetallfelgen waren weniger aufwendig gearbeitet.

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



RETRO
 MESSEN

RETROWELT PRÄSENTIERT

Messe Stuttgart
 Mitten im Markt 



RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

25. – 28. Februar 2021
 Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



[WWW.RETRO-CLASSICS.DE](https://www.retro-classics.de)



BIGFOOT TRIFFT AUF ASPHALT-SCHNEIDER

Gewaltig erscheinen die riesigen Reifen des Unimog U 5023 im Vergleich zur Schmalspurbereifung des Mercedes Simplex von 1902. Kein Wunder: Der U 5023 musste beim Höhenweltrekord in Chile letztes Jahr extreme Steigungen bewältigen, und er musste mit scharfkantigem Gestein fertig werden. Da halfen nur Ballonreifen mit abgesenktem Luftdruck. Die Reifen des Simplex hingegen entsprachen den typischen „Asphaltschneidern“ jener Zeit.

Nicht nur die Reifen, auch die Karosserie des Simplex - immerhin 1,7 Tonnen schwer - wirkt ausgesprochen zierlich im Vergleich zum mächtigen Unimog mit seinen 5,5 Tonnen. Andersherum verhält es sich beim Hubraum: 5,1 Liter beim Unimog - 6,8 Liter beim Simplex. Beide schöpfen ihre Kraft aus vier Zylindern. Das war's aber schon mit den Gemeinsamkeiten. Bei der Leistung hat der Unimog wieder die Nase vorn: 230 PS gegenüber 45 PS beim Simplex.

Das Stelldichein der beiden ungleichen Brüder fand in Immendingen statt - auf dem Daimler-Testgelände. Zusammen mit eleganten und sportlichen Mercedes-Benz Pkw. Vom berühmten Klassiker 300 SL bis zum aktuellen Hochleistungssportwagen GT. Stars unter sich - und der Gewichtigste war: der Unimog.

Fotos: ©Mercedes-Benz



DIE GESCHICHTE DER SEAT-FLAGGSCHIFFE

Vom SEAT 1500 bis zum Fullsize-SUV

In sieben Jahrzehnten passiert viel, vor allem in der von Dynamik und technischem Fortschritt geprägten Automobilbranche. Anlässlich des 70. Geburtstags des spanischen Fahrzeugherstellers wirft SEAT einen Blick auf die bisherigen Spitzenmodelle: SEAT 1500, SEAT 132, SEAT Exeo und das aktuelle Flaggschiff, den SEAT Tarraco. Diese Reise durch die Zeit vermittelt eindrucksvoll, wie stark sich Antrieb, Ausstattung und die Kundenwünsche über die Jahre entwickelt haben und wo SEAT heute steht.

SEAT 1500: geräumig, bequem, robust und stilvoll

Der Urahn aller SEAT Modelle in der Mittelklasse ist der SEAT 1500. Er hatte ein auffälliges und kantiges Trapezdesign, reichlich Chromverzierungen, diagonale Weißwandreifen und fiel insgesamt großzügiger und dennoch günstiger aus als viele amerikanische Fahrzeuge der damaligen Zeit. Dennoch bot er sämtlichen Luxus, den man sich von einem Auto erträumen konnte. Die Medien beschrieben das Fahrzeug seinerzeit als „Chauffeur-Auto“, das auch den Ansprüchen von Politikern, Konzernchefs und Wohlhabenden gerecht werde. Aber auch für große Familien war der SEAT 1500 ideal, schließlich war er ein 6-Sitzer (vorne konnten drei Personen sitzen) – und damals gerne mit noch mehr Passagieren besetzt. Kein Wunder, dass das geräumige, komfortable und mit einem großen Kofferraum ausgestattete Modell besonders bei Taxifahrern und anderen Fahrerservices sehr gefragt war.



Sein zuverlässiger 1,5-Liter-Motor mit oben liegenden Ventilen war zugleich Namensgeber des Modells und lieferte 72 PS bei 5.200 U/min, was bei einem Gewicht von 1.200 Kilogramm völlig ausreichte. Die Literleistung von 50 PS wurde damals von der Presse gefeiert. Im Vergleich dazu bietet das aktuelle SEAT Flaggschiff, der SEAT Tarraco, in seiner 1.5-TSI-Version mit 6-Gang-Schaltgetriebe* (Kraftstoffverbrauch Benzin: kombiniert 6,0l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 137 g/km; CO₂-Effizienzklasse: B) mit Turboaufladung 150 PS bei 5.000 U/min – und damit 100 PS je Liter Hubraum. Auch sein Drehmoment ist doppelt so hoch wie das des SEAT 1500 und liegt bereits bei 1.500 U/min an, während das in seinem Urahn erst bei 3.300 U/min der Fall war. Der SEAT 1500 verfügte über ein 4-Gang-Schaltgetriebe, das bereits mit dem Schalthebel neben der Lenksäule synchronisiert war. Da das Auto bis zu 120 km/h auch mit nur einem seiner zwei Vergaser erreichen konnte, fiel der Verbrauch bei dieser komfortablen Reisegeschwindigkeit moderat aus. Darüber hinaus konnte der SEAT 1500 dank seines 60-Liter-Kraftstofftanks auch mit einer großen Reichweite punkten.



Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV

MERCEDES FLÜGELTÜRER

Eine meisterliche Restaurierung

Der preisgekrönte Klassiker- und Oldtimer-Spezialist Thornley Kelham hat ein neues Meisterwerk vollbracht: Die vollständige Restaurierung eines seltenen Mercedes 300SL mit einem äußerst sachkundigen und kritischen Besitzer. Die Anweisung des Besitzers an das Team von Thornley Kelham war einfach: Er sollte perfekt, historisch und bloß nicht in Silber sein...

Der 300SL war das Ergebnis der Entscheidung von Mercedes-Benz, 1952 einen Sport-Rennwagen zu entwickeln. Unter Verwendung des Motors, des Getriebes, der Aufhängung und der Lenkung der bestehenden 300er Luxuslimousine wurde er um einen innovativen neuen Fahrgestellrahmen herum gebaut und mit einer der schönsten Karosserien verkleidet, die je geschaffen wurden. Das Ergebnis war der neue 300 Sport Leicht oder SL, der wegen seiner nach oben öffnenden Türen informell als "Flügeltürer" bezeichnet wird.

Dieser spezielle Mercedes-Benz 300SL Flügeltürer aus dem Jahr 1957 kam in Thornley Kelhams Hauptquartier in den Cotswolds an, nachdem er in seinen Anfängen in Frankreich stand und seit 1981 in Großbritannien ansässig war. Seine frühe Geschichte ist nicht allzu gut dokumentiert, aber eine 1971 bei der Übergabe des Wagens durchgeführte Inspektion ergab, dass er sich "in perfektem Zustand" befand.





Sofort bei der Ankunft für das Thornley Kelham-Team waren die Roadster-Scheinwerfer und -Rückleuchten, mit denen dieses Coupé ausgestattet war, auffällig. Im Jahr 1957 konzentrierte sich Mercedes vor allem auf den Bau von Roadstern, und es bestand der Verdacht, dass es sich bei diesem Auto um eine spezielle Hybrid-Kommission gehandelt haben könnte. Eine gründliche Inspektion des Wagens enthüllte jedoch eine eher gewöhnliche Wahrheit: Unfallbeschädigungen an Front und Heck hatten dazu geführt, dass der Wagen mit Roadster-Teilen wieder aufgebaut wurde.



Glücklicherweise befand sich das Rohrchassis in gutem Zustand, aber die jahrelange Abnutzung bedeutete, dass viele der Mechaniken des Flügeltürers, einschließlich seines 3,0-Liter-Reihensechszylindermotors, erneuert werden mussten. Das hauseigene Motorenbauteam von Thornley Kelham machte sich daran, den Antriebsstrang des Gullwing zu reinigen, von Grund auf neu zu konstruieren oder Teile davon auszutauschen, um sicherzustellen, dass er auch in den kommenden Jahren zuverlässig und mit optimaler Leistung läuft.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





50 JAHRE BMW- AUTOMOBIL WERK DINGOLFING

Vor rund 50 Jahren, auf den Tag genau am 9. November 1970, legten der damalige Bayerische Ministerpräsident Dr. h.c. Alfons Goppel und der damalige Vorstandsvorsitzende der BMW AG, Eberhard v. Kuenheim in Dingolfing den Grundstein für das BMW Automobilwerk 02.40. Sie schufen damit das Fundament für den Aufstieg der BMW AG von einem mittelständischen bayerischen Fahrzeugbauer zu einem globalen High-Tech Konzern für individuelle Premium-Mobilität – und für den wirtschaftlichen Aufstieg einer ganzen Region. Bis heute fungiert das Werk in Dingolfing, in das BMW seither weit über 10 Milliarden Euro investiert hat, als Motor für die Entwicklung Niederbayerns zum Industrie- und Innovationsstandort.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



VOR 50 JAHREN

H.P. Müller Motorrad-Weltmeister auf NSU

Zum 50. Mal jährt sich dieser Tage der Motorrad-Weltmeistertitel von Hermann Paul Müller auf NSU. Müller, der auf den Kampfnamen „Renntiger“ hörte, gewann 1955 die Weltmeisterschaft in der 250 ccm Klasse als damals erster Privatfahrer. Der Mann, der, nicht nur auf dem Zweirad, über 200 Siege einfuhr, gehört zu den deutschen Rennsportlern, denen der zweite Weltkrieg die ganz große Karriere verhinderte.

1935 war der 1909 in Bielefeld zur Welt gekommene H.P. Müller im sächsischen Zschopau eingetroffen, um für DKW Versuchs- und Werksfahrer bei der Auto Union AG zu werden. Schon auf dem Motorrad kam Müller zu Deutschen Meister-Ehren, ehe er 1937 in den Rennwagen wechselte und zu einem der Helden der legendären Kompressor-Ära aufstieg. Neben Bernd Rosemeyer noch zusammen im DKW-Motorradteam groß geworden, war

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





EIN LEBEN FÜR FERRARI

Die Sammlung Jean-Louis Bezemer

Fast sechs Jahrzehnte lang hat der Niederländer Jean-Louis Bezemer (80) systematisch gesammelt. Sein Fachgebiet: Ferrari. Nun hat er entschieden, sich aus gesundheitlichen Gründen von seinem umfassenden und akribisch aufbereiteten Archiv zu trennen. Als Partner für diese Aufgabe hat der international renommierte Ferrari-Experte das Ladenburger Auktionshaus Ni-Cola Classics gewählt. „Das war eine Frage des Vertrauens“, sagt Jean-Louis Bezemer.

Seine umfassende Sammlung befindet sich bereits in Ladenburg. „Nirgendwo weltweit gibt es etwas Vergleichbares“, so Tobias Friedrich, Gründer und Inhaber von Ni-Cola Classics: „Diese Sammlung gilt unbestritten als einmalig in ihrer Qualität und Quantität.“



Am 20. und 21. November 2020 wird die Sammlung Bezemer online unter den Hammer kommen. Rund 1200 Aktenordner mit weit über 100.000 Blättern, dazu rund 5000 Fotos und Negative sowie etwa 2500 Bücher, Prospekte, Pressemappen und Betriebsanleitungen sind im Angebot.

Jean-Louis Bezemer, der als Autorität in der internationalen Ferrari-Sammlerszene einen exzellenten Ruf besitzt, freut sich, dass nun Enthusiasten aus aller Welt die Chance erhalten, seine Schätze zu übernehmen und weiter zu betreuen. „Mir ist es sehr wichtig, dass die Leidenschaft für diese großartige Marke lebendig bleibt“, sagt Jean-Louis Bezemer: „Dazu möchte ich meinen Beitrag leisten.“

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





Rückblick ins Atrium der Messe Stuttgart

Louwman Museum

Mit Wehmut blicken viele Oldtimerfans auf das Jahr 2020, in dem aus Rücksicht auf die Gesundheit vieler Menschen so wenige Oldtimer-Events durchgeführt wurden. Wir möchten Sie in loser Reihenfolge mit auf Zeitreise nehmen – ins Atrium der Messe Stuttgart.

Die weltweit älteste private Automobilsammlung war 2016 zu Gast im Atrium der Messe Stuttgart während der RETRO CLASSICS. Im Rahmen einer Sonderschau präsentierte das in Den Haag beheimatete Louwman Museum einige seiner wertvollsten historischen Kostbarkeiten.

Es war die 16. RETRO Classics und auf insgesamt 125.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche kamen Fans, Sammler und Händler aus der ganzen Welt zusammen.

Das Louwman Museum ist weit mehr als nur ein Automuseum. Einige der Stücke aus der Sammlung sind wahre Zeitmaschinen und bieten eine greifbare Verbindung mit der Vergangenheit. Die Geschichte der Sammlung selbst begann 1934. Seitdem kamen rund 230 antike und klassische Automobile dazu. Die Sammlung, die von zwei Generationen der Familie Louwman zusammengetragen wurde, umfasst die schönsten Sport- und Rennautos der Welt, Fahrzeuge berühmter Persönlichkeiten, Fahrzeuge, die selbst Filmstars waren (z.B. das Taxi aus dem Film „Der Pate“, der Aston Martin aus den James Bond-Filmen „Goldfinger“ und „Feuerball“). Eine Auswahl der außergewöhnlichen Automobile der Sammlung wurde im Rahmen einer Sonderschau bei der RETRO CLASSICS gezeigt. Eines der Highlights war ein Mercedes-Benz Typ Nürburg 500. Vorbesitzer war der damals im niederländischen Exil lebende letzte deutsche Kaiser Wilhelm II.

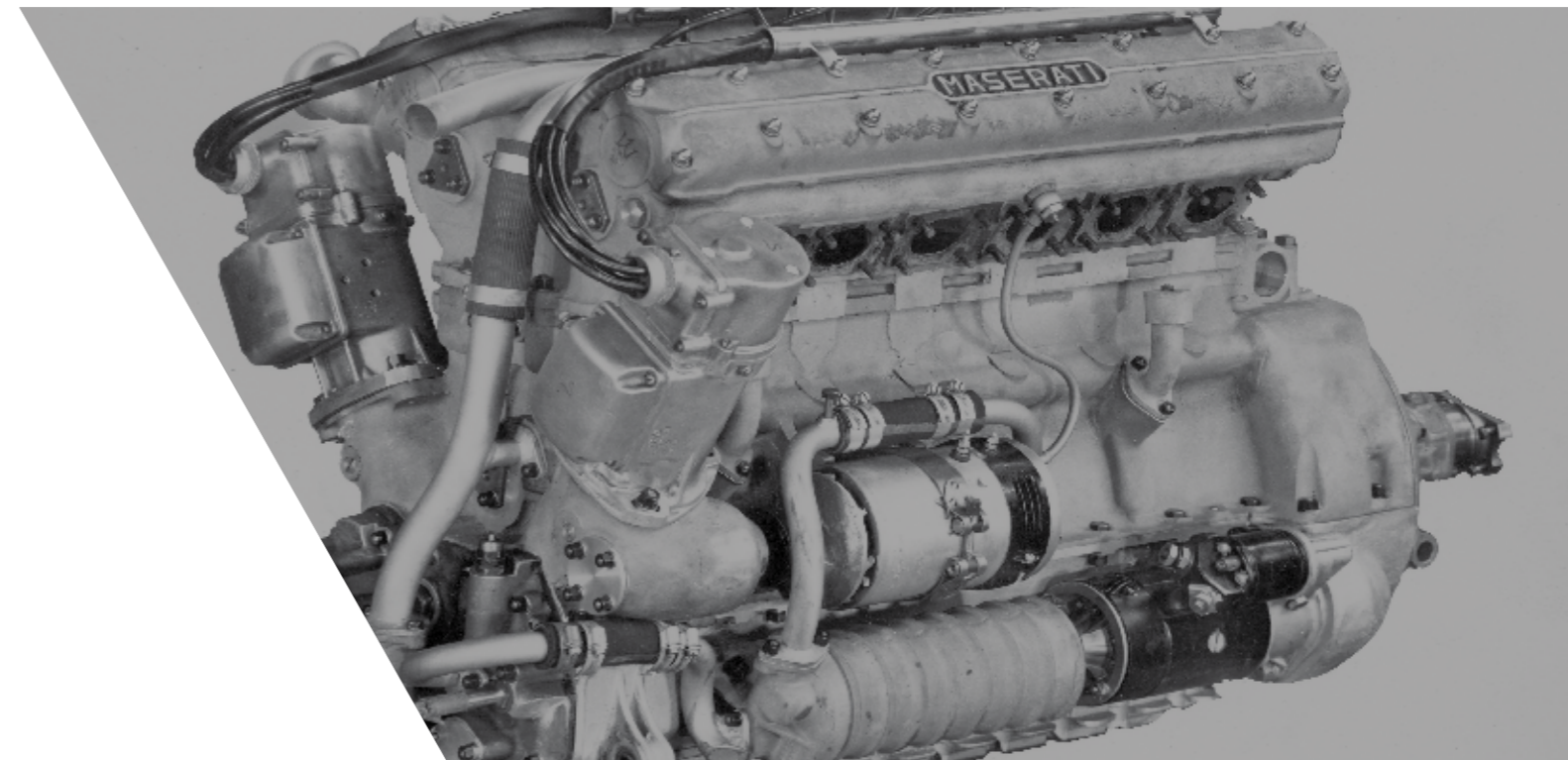
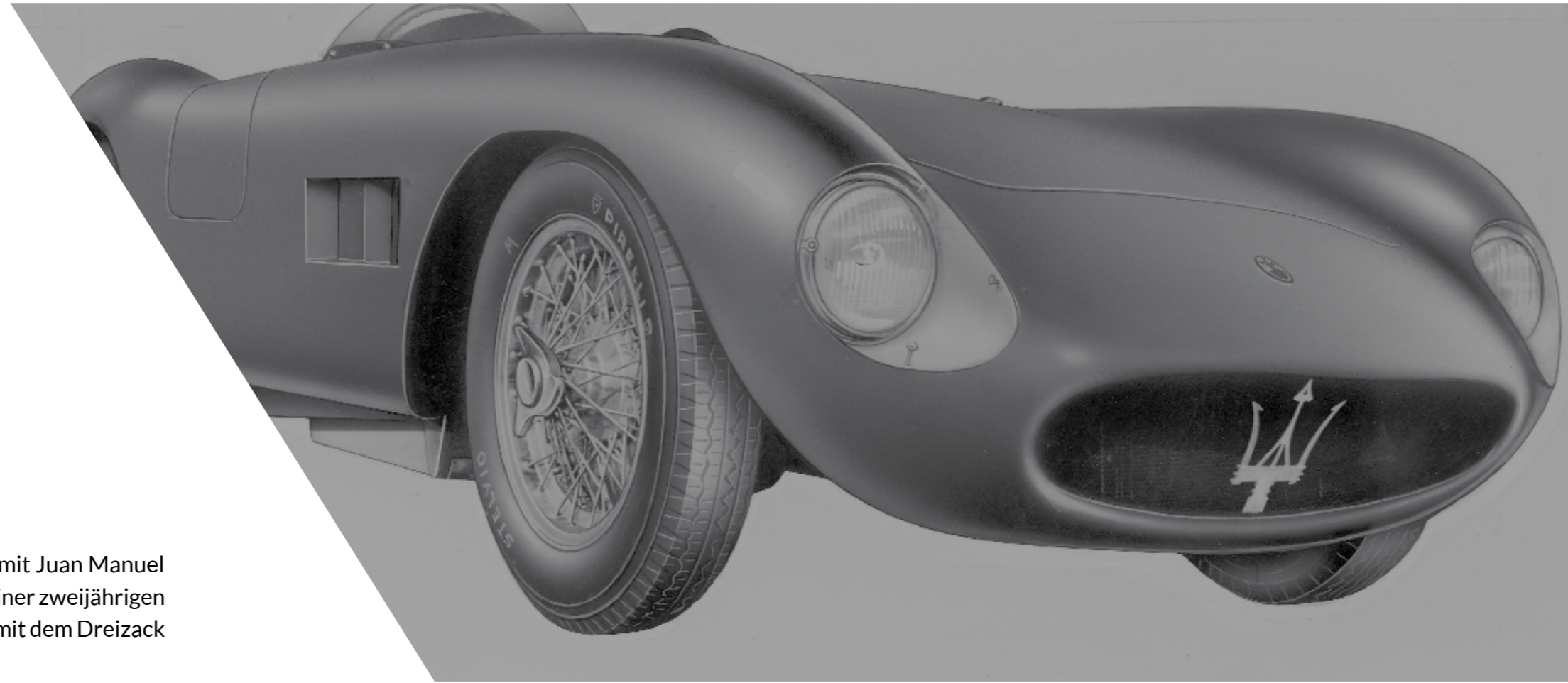
Jedes einzelne Automobil erzählte seine ganz eigene Geschichte und lieferte einen eigenständigen Beitrag zur Historie des Automobils.

Maserati Tipo 300S

Rennlegende der 50er Jahre

Am 6. November 1955 siegte der Maserati Tipo 300S mit Juan Manuel Fangio am Steuer beim GP von Venezuela. Der Beginn einer zweijährigen Zeitspanne großer Erfolge, die das Ansehen der Marke mit dem Dreizack auf internationaler Ebene stärkten.

In diesen Tagen gedenkt Maserati dieses wichtigen Sieges, um seine starke Verbindung zur Welt des Motorsports zu unterstreichen. Maserati wurde auf der Rennstrecke geboren, aus einer einzigartigen Rennsport-DNA und aus der Kühnheit, zuerst der Maserati-Brüder und dann der Fahrer. Eine Tradition und Geschichte von Siegen auf Straßen und Rennstrecken auf der ganzen Welt, wo der Dreizack mit seinen Siegen zu einem Maßstab für italienische Exzellenz geworden ist. Der Rennsport war schon immer der natürliche Lebensraum von Maserati: Im Wettbewerb entstand der Mythos der Marke, und auch jetzt, in der neuen Ära, baut die Marke ihre Zukunft auf diesen Wurzeln auf. Mit dem neuen Supersportwagen MC20 kehrt Maserati in die Welt des Rennsports zurück.

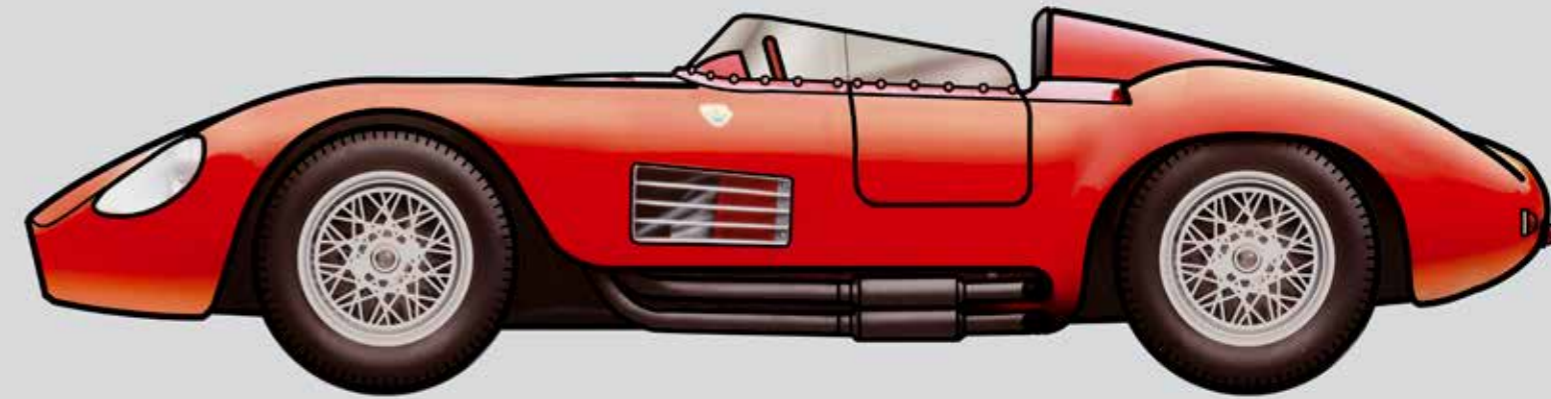




Rothaus Schwarzwald Classic 2021

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

12. bis 15. August 2021



Maserati Tipo 300S

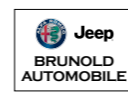
Der Tipo 300S entstand 1955 als Weiterentwicklung des Einsitzers 250S und war bis 1959 das Symbol von Maserati im internationalen Rennsport. Mit der Entwicklung des Prototyps 250S, der mit einem 2,5-Liter-Motor mit 230 PS ausgestattet war, der von der Einheit des in der Formel 1 eingesetzten 250F-Rennwagens abgeleitet war, begann das technische Team von Maserati 1954 damit, den Hubraum und die Leistung zu erhöhen. Das Ergebnis war der Reihensechszylinder mit 3,0 Litern Hubraum, leistungsstärker und leistungsfähiger, aber mit weniger mechanischen Belastungen aufgrund des niedrigeren Verdichtungsverhältnisses und einer beruhigend niedrigen Drehzahl, trotz der höheren Kolbengeschwindigkeit.

Die übrige Architektur und die Details des Motors waren die gleichen wie beim Reihensechszylinder mit 2,5 Litern Hubraum, einschließlich zweier oben liegender Nockenwellen und Doppelzündung: Die Grand-Prix-Konstruktionskonzepte waren auf einen Sportwagen übertragen worden, und in Zukunft sollten die gleichen Mechanismen auch für die Serienproduktion übernommen werden.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



Vier Tage pures Hochschwarzwald-Feeling



RETRO CLASSICS®

OUTLIER- MAN'S ROADS



Futterstoff für Autonarren

„Outlierman's Roads“-heißt das Muster, das in vielen Produkten von The Outlierman zum Einsatz kommt. Hier treffen sich Kult-Oldtimer, Fahrleidenschaft und Elemente des „Gentleman Driver“-Stils treffen sich in einem Design voller Details, das die „Emotionen und die Essenz des Fahrens der ikonischsten Autos der Welt an atemberaubenden Orten“ einfangen soll.

Das Innenfutter mit dem Outlierman's Roads“-Muster besteht aus 100% Baumwoll-Drill-Gewebe, ist weich im Griff und dennoch mit einer starken, äußerst strapazierfähigen Textur ausgestattet, die für die abenteuerlichsten großen Touren in den kommenden Jahren bereit ist.

Innenfutter findet sich in allen Favoriten der Kollektion, wie z.B. der Dokumententasche aus vollnarbigem Outlierman-Leder und der Weekenders aus vollnarbigem Leder. Das neue Futter wird in den kommenden Monaten auch in der Reisetasche aus Vollleder eingeführt.



Dokumententasche aus vollnarbigem Leder

Die Dokumententasche ist so konzipiert, dass sie alles aufnimmt, was die Hände oder Taschen der Besitzer überladen kann: vom Schlüssel bis zum Smartphone, vom Tablett bis zur Brieftasche, von der Brille bis zur Krawatte und den Fahrhandschuhen. Ausgestattet mit einem doppelten Innenfach, einem Reißverschluss und einem Außengriff, der einen bequemeren Griff ermöglicht, ist die Dokumententasche aus einem sorgfältigen Design entstanden. Das "Outlierman's Roads"-Muster ist eine Hommage an die Innen- und Außenfarben legendärer Oldtimer. Das Innenfutter wird in allen Farben der Document Case"-Reihe verwendet, einschließlich britischem Grün über Hellbraun und Blau über Hellbraun.

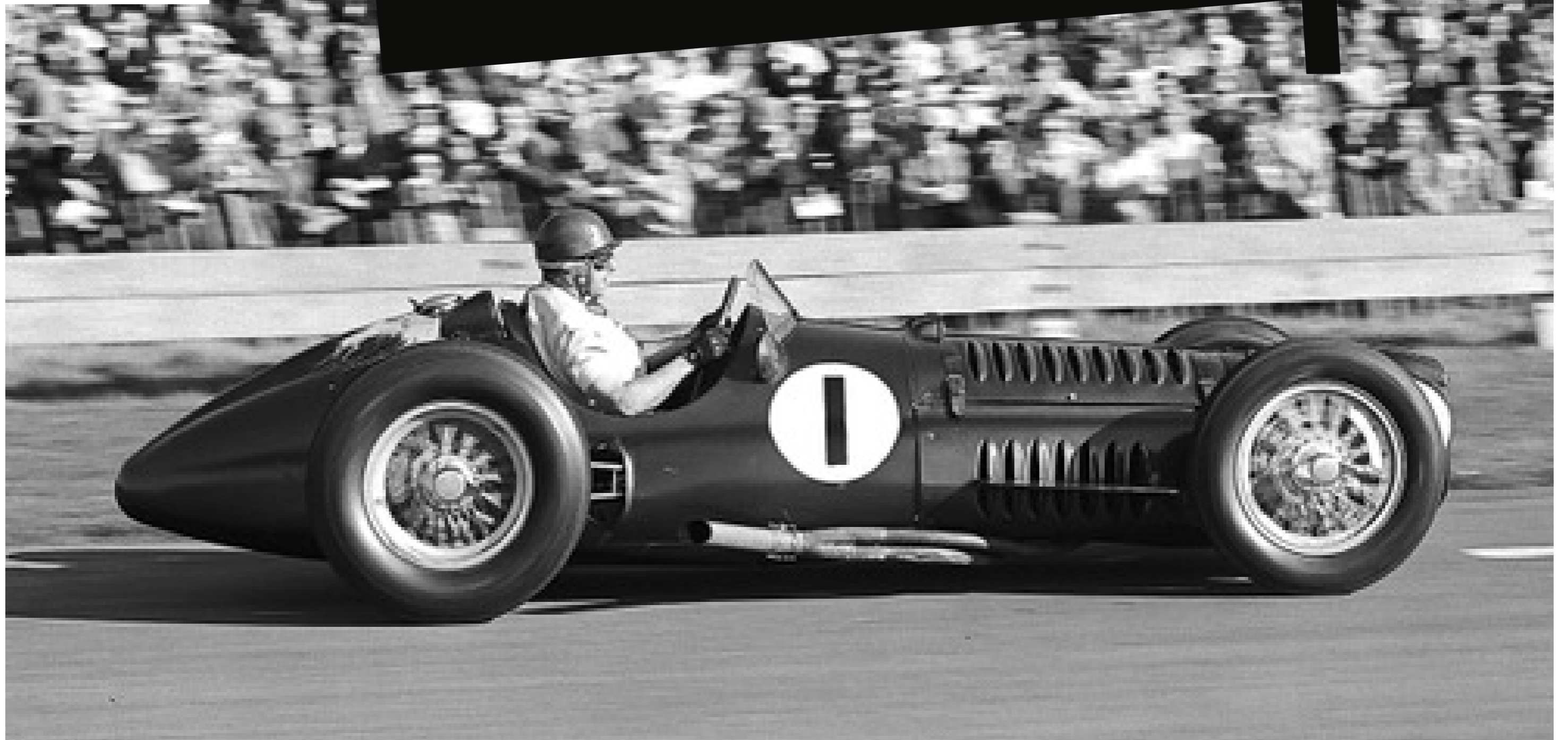
Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



70 JAHRE

BRM

Großbritanniens Formel-1-Team, British Racing Motors (BRM), feiert sein 70-jähriges Jubiläum mit dem Bau von drei "neuen" 16-Zylinder-Rennwagen – dem kultigen Typ 15 Mk1 BRM V16, der von vielen Fans als der am besten klingende Rennwagen in der Geschichte des Sports angesehen wird.





Der erste Wagen, der voraussichtlich im nächsten Jahr ausgeliefert wird, geht an die Owen-Familie und erfüllt einen lang gehegten Wunsch eines der ältesten überlebenden Mitglieder der Familie – diesen britischen Rennwagen noch einmal in Aktion zu sehen und vor allem zu hören.

John Owen, heute 81, war gerade zehn Jahre alt, als er zum ersten Mal das einzigartige Heulen des V16-Motors hörte, der dank seiner Fähigkeit, sich mit unglaublichen 12.000 Umdrehungen pro Minute zu drehen, 600 Pferdestärken entwickelte – weit jenseits der Reichweite vieler Straßen- und Rennwagen auch 60 Jahre später.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





DER NEUE US-PRÄSIDENT IST KURVENSICHER

Der neue US-Präsident Joe Biden dürfte sich 2016 mit diesem Video in die Herzen der Oldtimerfahrer gedrückt haben. In der TV-Sendung Jay Leno's Garage zeigte der damalige Vice Präsident einen Burnout in einer 1967 Corvette Stingray. Und er erzählt, wie er zu diesem Klassiker kam.

<https://youtu.be/mP-hyDSImUs>

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.