SUNDAY GAZETTE #516

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 516, 27. Dezember 2020

MERCEDES-BENZ AUSSTELLUNG IM PANTHEON

JUBILÄUM

NEWS

Mercedes-Benz im Pantheon | 4

Das Pantheon Basel, Forum für Oldtimer, hat die Sonderausstellung Mercedes-Benz eröffnet.Corona hat den sonst für neue Ausstellungen üblichen Halbjahresrhythmus unterbrochen.Mit der 26. Sonderausstellung leuchtet jetzt der Stern aus Stuttgart im Pantheon. Im Museum sind insgesamt 23 besondere Fahrzeuge zu sehen. Angefangen vom Benz Patent Motorwagen von 1886, über den Typ 10/30 von 1924, den 630 K von 1927, den 290, den 230, den Adenauer, die SL Serie… und mehr.

News | 56

Audi museum mobile feiert 20. Geburtstag

20 Jahre ist es her, dass das Audi museum mobile am 15. Dezember 2000 eröffnete. In diesen ersten 20 Jahren des neuen Jahrtausends hat die Audi AG ihre Erfolgsgeschichte um zahlreiche Kapitel fortgeschrieben. Dabei sind automobile Klassiker entstanden und neue Meilensteine in der Technologie-Entwicklung wurden gesetzt.

News | 38

Bentley Blower: Das erste Neufahrzeug seit 90 Jahren

Nach 40.000 Arbeitsstunden hat Bentley Mulliner mit der Auslieferung von Car Zero – dem Prototypfahrzeug für die Blower Continuation Series – den ersten neuen Bentley Blower der nach 90 Jahren fertiggestellt wurde.

News | 24

Echter Kampfgeist: Aston Martin und der Motorsport

Aston Martin ist weltweit für seine Erfolge im Rennsport bekannt. Ein historischer Gesamtsieg in Le Mans und ein dritter Sieg in Folge bei den 1.000 km auf dem Nürburgring machten Aston Martin 1959 zum World Sportscar Champion.

INHALT | AUSGABE 514

News| 18

Mazda H-Kennzeichen Klassiker 2021

Bei Mazda feiern 2021 gleich mehrere legendäre Modelle ihren 30. Geburtstag und avancieren so zu Kandidaten für die Zulassung mit amtlichem H-Kennzeichen, das originale und gut erhaltene Klassiker als historisches Kulturgut würdigt.

News | 52

Range-Rover: Oldtimer mit E-Antrieb

Lunaz, Hersteller von Oldtimern mit E-Antrieb, hat die Produktion einer ersten Tranche von klassischen E-Range Rovern angekündigt. Das Unternehmen mit Sitz im britischen Silverstone wird eine erste Serie von 50 der Luxus-SUVs herstellen, die in der “klassischen Ära” zwischen 1970 und 1994 gebaut wurden.

News | 32

Werksrestaurierung in Perfektion: Porsche 911 S Targa

Vom spektakulären Scheunenfund zum neuwertigen Sammlerstück mit Patina: Der erste in Deutschland ausgelieferte Porsche 911 S Targa ist nach umfangreicher, mehr als dreijähriger Werksrestaurierung wieder auf der Straße.

RETRO CLASSICS Stuttgart Rückblick | 16

Passen Automobile und Kunst zusammen? Ja, sagt das MAC Museum Art & Cars (Südwestdeutschen Kunststiftung, Singen, Bodensee) und zeigte im Jahr 2018 im Atrium der Messe Stuttgart „Art Cars“ von Jeff Koons, Roy Lichtenstein, Andy Warhol, A. R. Penck und vielen weiteren weltberühmten Künstlern und dazu Kunst aus der Ausstellung „Bewegte Farbe“.

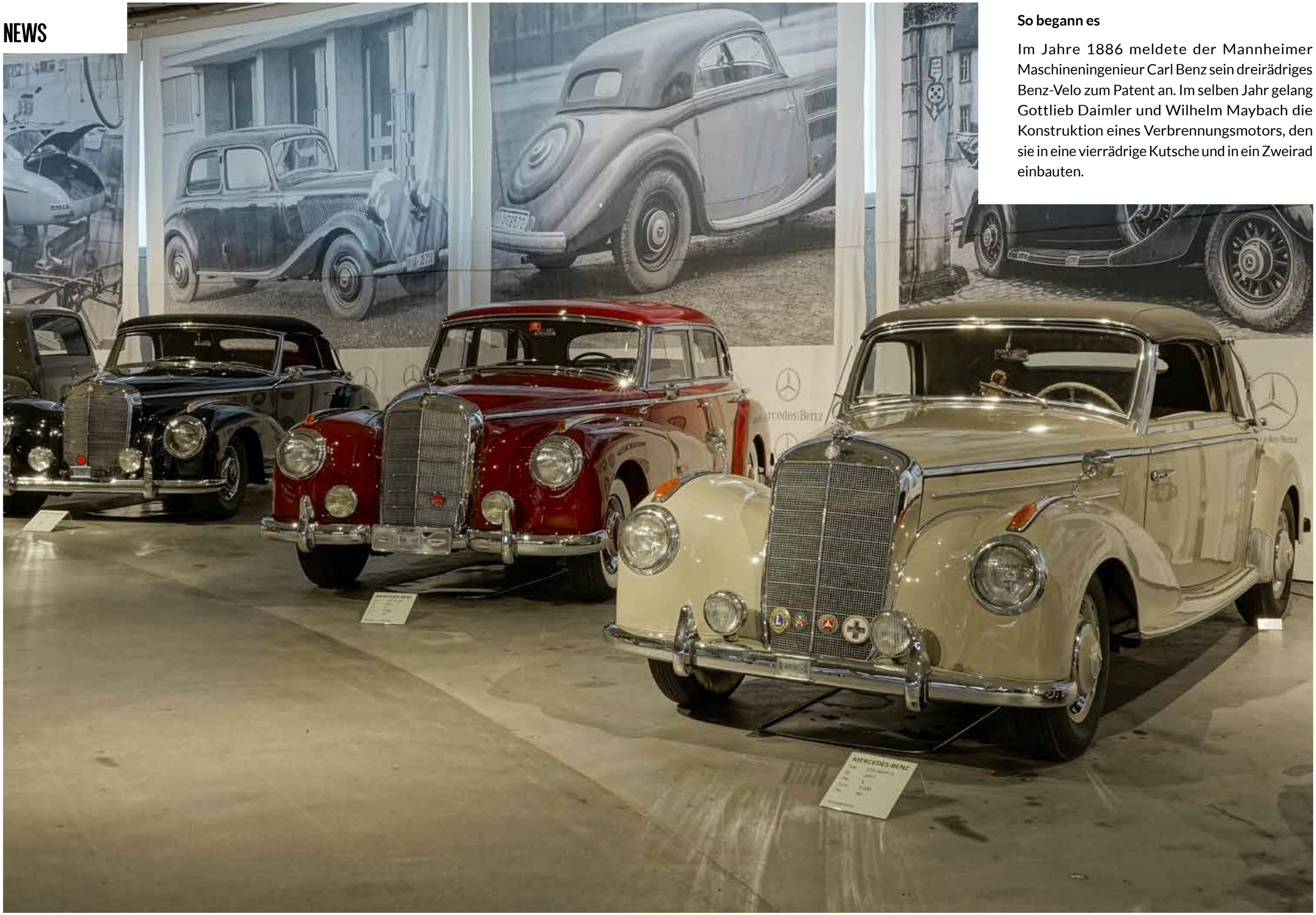
MERCEDES BENZ IM PANTHEON

Fotos: ©Pantheon Basel

Das Pantheon Basel, Forum für Oldtimer, hat die Sonderausstellung Mercedes-Benz eröffnet.
Corona hat den sonst für neue Ausstellungen üblichen Halbjahresrhythmus unterbrochen.

Mit der 26. Sonderausstellung leuchtet jetzt der Stern aus Stuttgart im Pantheon. Im Museum sind insgesamt 23 besondere Fahrzeuge zu sehen. Angefangen vom Benz Patent Motorwagen von 1886, über den Typ 10/30 von 1924, den 630 K von 1927, den 290, den 230, den Adenauer, die SL Serie… und mehr.

Wie immer sind die Wände der spiralförmig angelegten Ausstellung wirkungsvoll zum Thema dekoriert. Eine Augenweide.



So begann es

Im Jahre 1886 meldete der Mannheimer Maschineningenieur Carl Benz sein dreirädriges Benz-Velo zum Patent an. Im selben Jahr gelang Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach die Konstruktion eines Verbrennungsmotors, den sie in eine vierrädrige Kutsche und in ein Zweirad einbauten.

Im Ersten Weltkrieg tauchte die Idee auf, das Know-how der beiden Automobilhersteller zu bündeln. Im Jahr 1926 schließlich fusionierten die Firmen Benz & Cie und die Daimler-Motorengesellschaft zur Daimler-Benz AG und brauchten ab dann die Markenbezeichnung Mercedes-Benz.

Das Logo

Kaum ein zweites Firmenzeichen hat einen größeren Bekanntheitsgrad erreicht als der Mercedes-Benz-Stern und wohl kein weiteres Firmenzeichen hat seine Strahlkraft über ein Jahrhundert nahezu ungebrochen bewahrt.

Mercedes-Benz beansprucht für sich, die älteste Automobilfirma der Welt zu sein.

Im Jahre 1926 fusionierten die bis dahin auf dem Markt unabhängigen Firmen und verwendeten ab jenem Zeitpunkt auch den Namen Mercedes-Benz für Ihre Fahrzeuge.

Die Ausstellung ist bis 21. April 2021 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

Allianz

RETRO MESSEN

RETROWELT PRÄSENTIERT

Messe Stuttgart
Mitten im Markt

RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

8. – 11. Juli 2021

Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

RETRO PROMOTION · CLASSICBID · AvD Automobilclub von Deutschland · Allianz · Kaiserlicher Automobil-Club Traditionsclub des AvD · Retro Classics Gallery im AvD e.V. · 1000 Miglia · FIVA

WWW.RETRO-CLASSICS.DE

AUTOMOBILE KUNSTWERKE IM ATRIUM

Passen Automobile und Kunst zusammen? Ja, sagt das MAC Museum Art & Cars (Südwestdeutschen Kunststiftung, Singen, Bodensee) und zeigte im Jahr 2018 im Atrium der Messe Stuttgart „Art Cars“ von Jeff Koons, Roy Lichtenstein, Andy Warhol, A. R. Penck und vielen weiteren weltberühmten Künstlern und dazu Kunst aus der Ausstellung „Bewegte Farbe“. Von den berühmten BMW Art Cars bis zum Käfer von James Francis Gill erweiterte sich so noch einmal der Blick auf das Automobil als Kunstobjekt. Die dazu ausgestellten Werke des Künstlers Herbert Vogt ergänzen das Thema „Bewegte Farbe“ um eine weitere Dimension.

Das Atrium ist während der RETRO Classics immer ein Besuchermagnet, da hier Raum für exklusive Sonderausstellungen geboten wird. Auf den Stufen, die dem Ausstellungsplatz zugewandt sind, lässt es sich so wunderbar entspannen mit Blick auf die jeweilige Sonderschau.

Alle Infos zur nächsten RETRO Classics - die übrigens erstmals in ihrer langjährigen Geschichte im Sommer (8.-11. Juli 2021) stattfinden wird - finden Sie hier: www.retro-classics.de

GIPFELSTÜRMER MIT KULTSTATUS

Mazda H-Kennzeichen Klassiker 2021

Bei Mazda feiern 2021 gleich mehrere legendäre Modelle ihren 30. Geburtstag und avancieren so zu Kandidaten für die Zulassung mit amtlichem H-Kennzeichen, das originale und gut erhaltene Klassiker als historisches Kulturgut würdigt. Ein wichtiger Oldtimer-Nachweis ganz besonders für so visionäre und zeitlos schöne Fahrspaßgaranten, wie sie Mazda im Jahr 1991 präsentierte. Allen voran eine große Phalanx aus Pulsbeschleunigern, zu der die Sportcoupés Mazda MX-3 und MX-6 zählten, aber auch die Kreiskolben-Ikone Mazda RX-7 (FD) und der Mazda MX-5 (NA), denn der Erfinder des modernen Roadsters zeigte sich in der ersten limitierten Sammleredition. Mit einem fabelhaften Faltdach und kuppelförmigem Dach mischte der Mazda 121 (DB) die Kleinwagenwelt auf, während der Mazda 323 (BG) mit neuen Ideen in der Kompaktklasse für Furore sorgte.

Er war 1991 die Nummer eins: Der Mazda 323 (BG) erzielte mit über 52.000 Zulassungen einen neuen Jahres-Bestwert für japanische Automobile in Deutschland und zugleich zählte der in nicht weniger als fünf Karosserievarianten angebotene Kompakte zu den meistverkauften Importautos überhaupt. Ein Erfolg, zu dem ein mutiger Crossover-Typ entscheidend beitragen konnte, denn der Mazda 323 F begeisterte als weltweit erstes kompaktes fünftüriges Coupé. Als avantgardistischer Trendsetter mit modischen Klappscheinwerfern gewann der bezahlbare Mazda 323 F auch jene jungen Sportfahrer mit Familie, für die der neue Hochleistungsathlet Mazda 323 GT-R zu kostspielig war. Denn dieses dreitürige Homologationsfahrzeug für Motorsportmodelle nach Gruppe N und A kostete bis zu 44.000 Mark und damit fast so viel wie zwei Mazda 323 in der Basisversion. Andererseits bot der leichtgewichtige, 136 kW/185 PS starke Mazda 323 GT-R mit Allradantrieb inklusive Mitteldifferential und Visco-Sperre spektakuläre Fahrleistungen fast auf Supersportwagen-Niveau, das alles übrigens ausschließlich für Schnellentschlossene. Waren doch nur 500 Einheiten des Turbo-Racers für den deutschen Markt vorgesehen; entsprechend gesucht ist das Kraftpaket heute in der Oldtimerszene.

Die Zeit verändert vieles, eine kraftvolle, sportive Ausstrahlung für großes Fahrvergnügen kennzeichnet aber bis heute das Design aller Mazda Modelle: „Tokimeki", wörtlich übersetzt Herzklopfen, sollte auch schon der Mazda Modelljahrgang 1991 über die Formensprache auslösen und dies mit Linien, die bereits im Stand Dynamik vermitteln. Zu erleben war dies bei den neuen Sportcoupés Mazda MX-3 und Mazda MX-6 sowie beim atemberaubend gezeichneten Supersportler Mazda RX-7 (FD), mit dem Mazda den ersten Sieg eines japanischen Herstellers bei den 24 Stunden von Le Mans feierte. Wie der beim Langstrecken-Klassiker siegreiche Kreiskolben-Rennwagen Mazda 787B wurde auch die dritte und vorläufig letzte Generation des Mazda RX-7 von einem Kreiskolben-Motor zu sportlichen Bestwerten getrieben. Leichter, puristischer und agiler als alle Vorgänger begeisterte der 250 km/h schnelle Sportler mit einem Leergewicht von nur 1.240 Kilogramm, starken 176 kW/240 PS und einem Leistungsgewicht von nur 5,2 Kilogramm pro PS. Mit sequentiellem Twin-Turbo erstarkte der RX-7 auf manchen Märkten sogar auf 206 kW/280 PS und Fahrleistungen fast auf Hyper-Car-Niveau. Italienische und süddeutsche Sportikonen herausfordern konnte 1991 aber auch noch der Vorgänger Mazda RX-7 Turbo (FC), der in jenem Jahr das Finale seiner 1986 begonnenen erfolgreichen Karriere feierte. Bei IMSA-Rennen war dieser RX-7 bis zum Schluss auf Sieg abonniert und auf der Straße ließ sich dieser Sportwagen mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor in gut sechs Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h katapultieren. Für Frischluftfans gab es den RX-7 Turbo (FC) auch als Cabrio – bis heute das einzige jemals in Großserie gebaute Cabriolet mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV

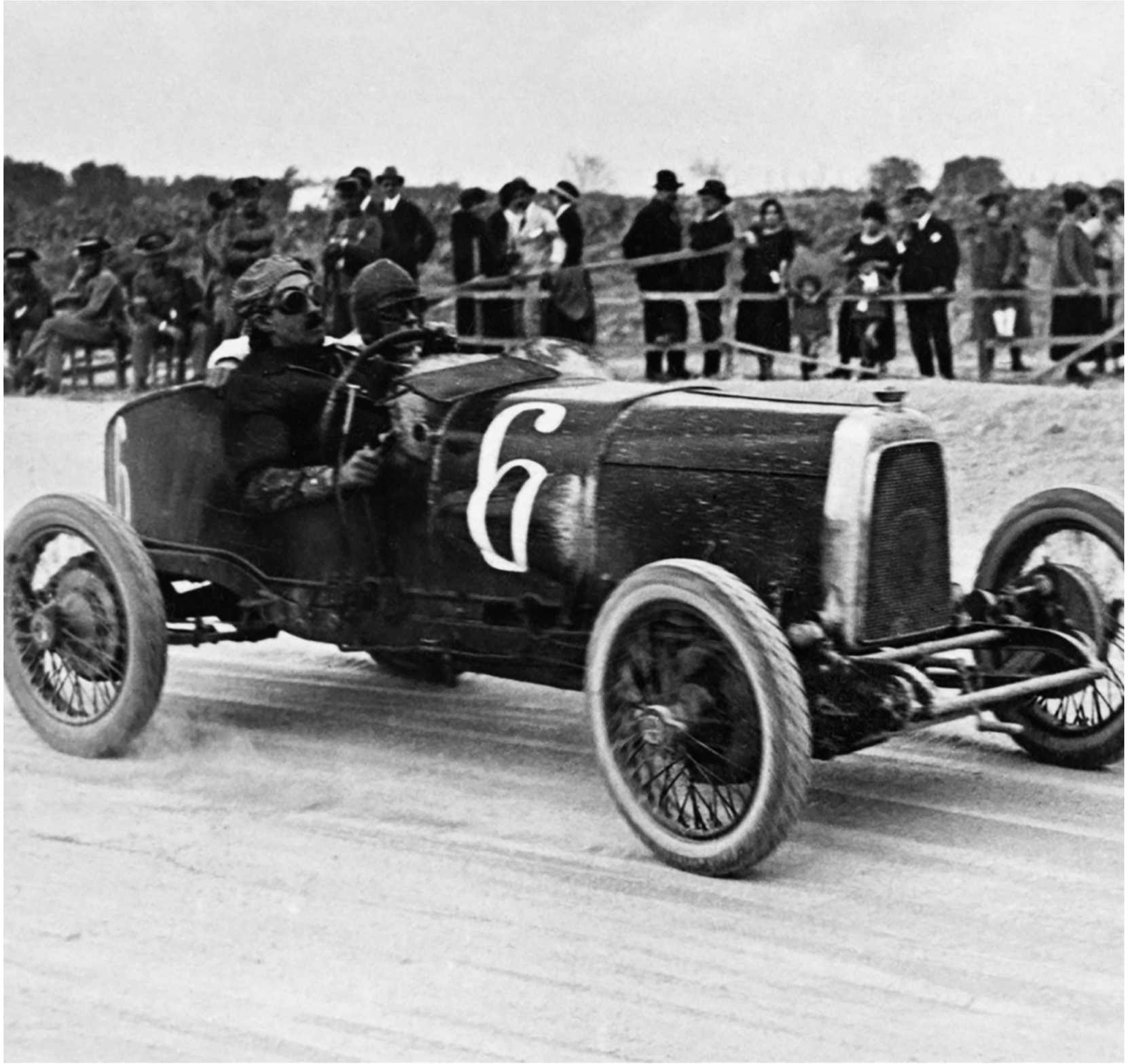
ECHTER KAMPFGEIST

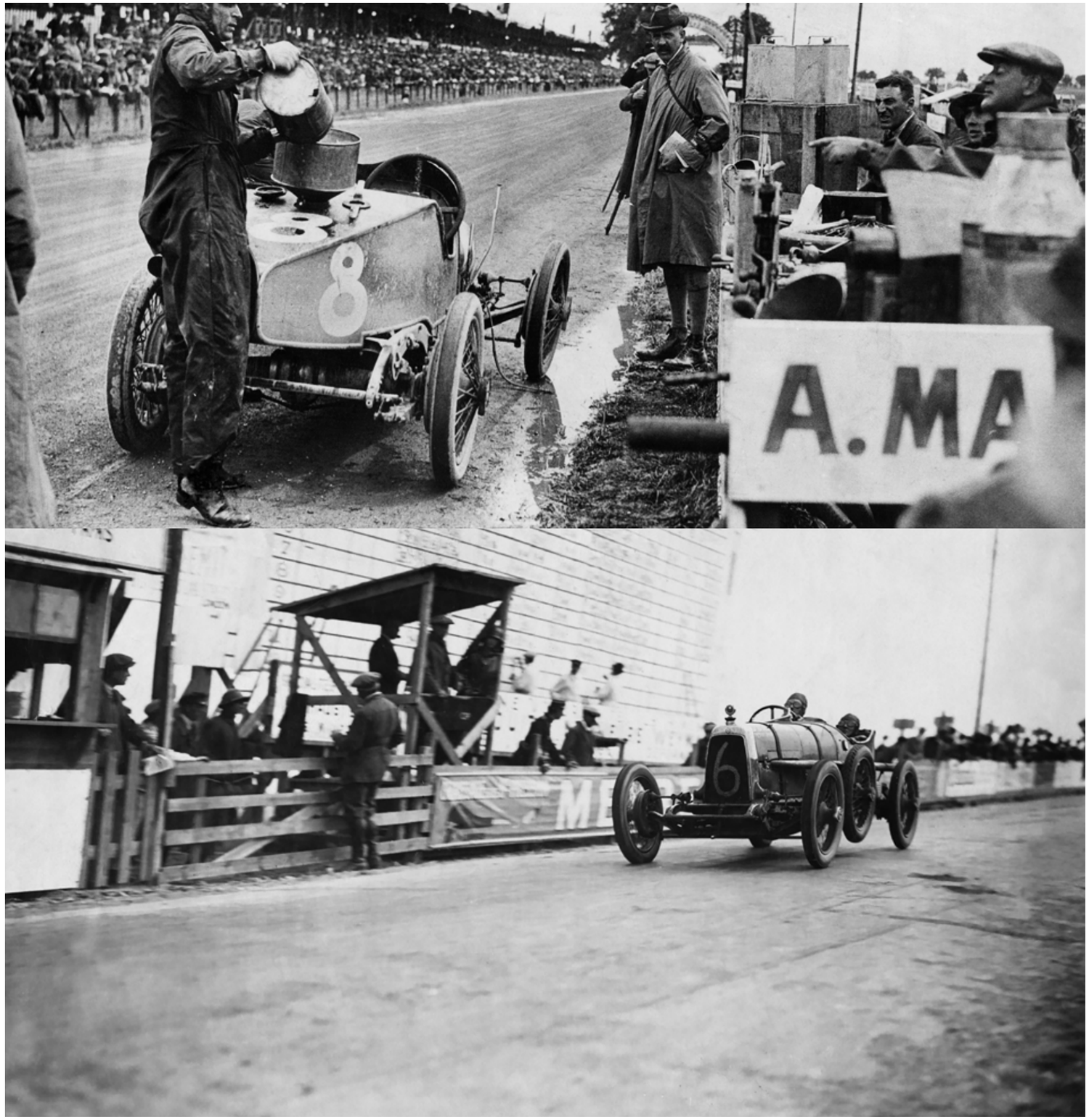
Aston Martin und der Motorsport

Aston Martin ist weltweit für seine Erfolge im Rennsport bekannt. Ein historischer Gesamtsieg in Le Mans und ein dritter Sieg in Folge bei den 1.000 km auf dem Nürburgring machten Aston Martin 1959 zum World Sportscar Champion. Mehrfache Klassensiege in Le Mans reichen von 1931 bis zum diesjährigen Mehrklassensieg, der die GT-Konstrukteurs-WM im Langstreckenrennen sicherte. Zahlreiche Renn- und Klassensiege im Laufe der Jahre haben die Marke als einen der großen Namen im Langstreckensport zementiert.

Weniger bekannt sind hingegen die Erfolge von Aston Martin beim Grand Prix von Europa und später in der Formel 1TM. Diese sind aber ebenso bemerkenswert. Seit den Anfängen von Aston Martin vor 107 Jahren, als das Unternehmen 1913 von Lionel Martin und Robert Bamford in einer kleinen Londoner Werkstatt gegründet wurde, war die Teilnahme an hochkarätigen Autorennen ein fester Bestandteil des Ethos und der Identität des Unternehmens.

Jetzt, da sich die britische Luxusmarke darauf vorbereitet, zum ersten Mal seit mehr als 60 Jahren in die F1TM zurückzukehren, ist der ideale Moment, um auf die Geschichte der Marke in der anspruchsvollsten Motorsportklasse der Welt zurückzublicken.





1920er Jahre

Seit seinen ersten Tagen an der Spitze der jungen Sportwagenfirma träumte Aston-Martin-Mitbegründer Lionel Martin davon, den Namen des Unternehmens, das er zusammen mit seinem Partner Robert Bamford ins Leben gerufen hatte, in die Arena des Grand-Prix-Rennsports zu bringen.

Der Name Aston Martin hatte sich auf den Bergrennstrecken Großbritanniens etabliert und Lionel hatte selbst beachtliche Erfolge am Steuer seines eigenen Wagens, aber er wusste, dass Grand-Prix-Rennen in ganz Europa den größeren Ruhm bringen würden.

Zu Beginn der "Roaring 20s" rückte dieser Traum in greifbare Nähe, als Martin einem jungen Rennfahrer, Graf Louis Zborowski, vorgestellt wurde. Dieser märchenhaft reiche Sohn eines polnischen Grafen und einer amerikanischen Erbin hatte einen unstillbaren Durst nach Geschwindigkeit und eine starke Vorliebe für den Motorsport.

Mit einem Vermögen, das ihn heutzutage bequem als Milliardär einstufen würde, hatte Zborowski reichlich Ressourcen zur Verfügung, die ihm, zusammen mit seinem Wissen über Aston Martin, das Vertrauen gaben, gleich zwei Rennwagen bei der Firma in Auftrag zu geben.

In Zusammenarbeit mit Lionel Martin und seinem Team entstand der Plan, zwei Autos zu bauen, die 1922 an der Isle of Man TT (Tourist Trophy) teilnehmen sollten. Zborowski stellte rund 10.000 Pfund für das Projekt zur Verfügung – ein kleines Vermögen zu dieser Zeit – und das Geld floss nicht nur in die Autos, sondern auch in die Entwicklung eines völlig neuen 16-Ventil-Vierzylinder-Rennmotors mit zwei obenliegenden Nocken.

Der erste Aston Martin Grand Prix mit diesem 1.486-ccm-Aggregat leistete rund 55 PS bei 4.200 U/min. Das Auto wog 750 kg, kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von 85 mph und verfügte über zwei Sitze – einer davon versetzt, wie es das damalige Grand-Prix-Reglement vorschrieb, um den mitfahrenden Mechaniker unterzubringen – ein unverzichtbares Mitglied des Teams, nicht zuletzt, weil seine Aufgabe u.a. darin bestand, den Kraftstofftank über eine Handpumpe unter Druck zu setzen.

Unglaublich, zumindest nach heutigen Maßstäben, dass der Wagen selbst zu den Rennveranstaltungen gefahren wurde, an denen er teilnahm.

Grand-Prix-Debüt

Eigentlich sollten die Chassis TT1 und TT2 bei der Tourist Trophy am 22. Juni 1922 an den Start gehen, doch die Zeit drängte und sie konnten nicht fertiggestellt werden. Stattdessen entschied man sich, die Wagen beim Großen Preis von Frankreich am 15. Juli in Straßburg einzusetzen und dort das Debüt von Aston Martin im Grand-Prix-Sport zu geben.

Zborowski saß am Steuer des TT1, mit Len Martin (nicht verwandt) als Mechaniker, während Clive Gallop den TT2 pilotierte, unterstützt von Mechaniker H.J. Bentley (ebenfalls nicht verwandt).

Vielleicht war es unvermeidlich, dass beide Autos mit Motorproblemen ausfielen, weil die Leistung des Motors geringer war als für die Rennen vorgeschrieben, da sie in Eile entwickelt wurden und Ballast mitführen mussten. Aber die Erfahrung war für das junge Team aus der Abingdon Road in Kensington aufregend genug, um das Abenteuer Grand Prix fortzusetzen.

Die anfangs hastig konstruierten TT-Autos wurden im Laufe der Zeit weiterentwickelt und erreichten in den folgenden Monaten und Jahren mehrere Podiumsplätze, darunter einen zweiten Platz beim Grand Prix de Penya Rhin 1922, der auf der Rennstrecke von Villafranca ausgetragen wurde. Das Team wiederholte dieses Ergebnis bei der gleichen Veranstaltung im folgenden Jahr und wurde Dritter beim Grand Prix de Boulogne, ebenfalls 1923.

Der frühe Unfalltod Zborowskis im Jahr 1924, fast zwangsläufig am Steuer eines Rennwagens, läutete den Anfang vom Ende von Aston Martins erstem Ausflug in den Spitzenmotorsport ein. Ungeachtet vieler erfolgreicher Auftritte als Privatfahrer sollte es weitere 20 Jahre dauern, bis die Marke wieder einen ernsthaften Eindruck im Grand-Prix-Sport hinterließ.

1950er Jahre

Die 1950er Jahre waren eine aufregende Zeit für Aston Martin. Firmeneigentümer Sir David Brown, der das Unternehmen 1947 erworben hatte, bevor er später im selben Jahr die Marke Lagonda hinzukaufte, schuf kontinuierlich fein gestylte britische Sportwagen von wachsender Attraktivität.

Sir David erkannte die Bedeutung des Motorsports für den kommerziellen Erfolg der Marke und heckte 1955 einen kühnen Plan aus, um Autos zu bauen, die es sowohl in der Sportwagen-Weltmeisterschaft als auch in der noch relativ neuen Formel-1-Weltmeisterschaft mit der stärksten Konkurrenz aufnehmen sollten.

Die Geschichtsbücher konzentrieren sich auf die Errungenschaften des DBR1, der Le Mans gewann, und des DB3S, der ihm vorausging, aber der erste Vorstoß in den Einsitzer, DP155, kann als wertvolle Lektion für die Marke angesehen werden und war der Vorläufer der späteren Grand-Prix-Wagen der 1950er Jahre. Parallel zu diesem Projekt begann Sir David mit der Arbeit an einem neuen Motor und einem neuen Straßenwagen-Design, aus dem der DB4 werden sollte.

So entstand dann der Aston Martin DBR4. Er wurde bereits 1957 getestet, aber erst 1959 gab der Wagen sein Wettbewerbsdebüt bei der BRDC International Trophy, die nach Formel-1-Regeln in Silverstone im Mai desselben Jahres stattfand.

Zwei Autos traten an und Wagen Nr. 1, gefahren vom Sieger des 24-Stunden-Rennens von Le Mans, Roy Salvadori, belegte einen beachtlichen zweiten Platz hinter Jack Brabham in einem Cooper-Climax T51. Angetrieben von einem 2.493ccm Sechszylinder RB 250 Motor mit Trockensumpfschmierung, der auf der gleichen Basis wie der DBR1 Sportwagenmotor basierte, war der DBR4/250 ein 256 PS starker Spaceframe-Einsitzer mit einem Gewicht von 575kg.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV

WERKS-RESTAURATION IN PERFEKTION

Vom spektakulären Scheunenfund zum neuwertigen Sammlerstück mit Patina: Der erste in Deutschland ausgelieferte Porsche 911 S Targa ist nach umfangreicher, mehr als dreijähriger Werksrestaurierung wieder auf der Straße.

Sein Besitzer, ein langjähriger Sammler und Porsche-Enthusiast, hat das Fahrzeug in den USA entdeckt. „Fast 40 Jahre stand der Targa dort in einer torlosen Garage, abgedeckt von einer Plastikplane. Der einstige Eigentümer hatte den Wagen wohl schlicht und einfach vergessen“, so Uwe Makrutzki, Leiter Porsche Classic Werksrestaurierung der Porsche AG. „Ausgeliefert wurde der 911 S Targa am 24. Januar 1967 an den Porsche-Händler Hülpert in Dortmund. Die Restaurierung ist für uns ein besonderes Projekt – hier findet einer der ersten 911 Targa seinen Weg zurück nach Zuffenhausen.“

Der 911 S Targa vor der Werksrestaurierung

Als sogenannte Softwindow-Version verfügt dieser frühe Targa über ein weiches Heckfenster statt der ab 1967 erhältlichen Glasscheibe. Lediglich 925 Exemplare mit S-Motor, kurzem Radstand und Softwindow wurden zwischen Ende 1966 und 1968 von Porsche produziert. Der Zustand des seltenen Sportwagens war desolat. Nachdem er dem Porsche-Händler als Vorführwagen gedient hatte, wurde er 1969 in die USA verkauft. Von 1977 bis Ende 2016 parkte der offene Elfer in Long Beach (Bundesstaat New York) in besagter Garage. Dafür war er komplett – besonders erfreulich angesichts der vielen Sonderausstattungen wie Webasto-Standheizung, getönter Frontscheibe, Blaupunkt-Radio Köln, Ledersitzen, Halogen-Nebellampen und Außenthermometer.

Die Arbeiten an der Karosserie des 911 S Targa

Die Philosophie der Porsche Classic Werksrestaurierung ist es, die Fahrzeuge so originalgetreu wie möglich wieder aufzubauen. Insbesondere die Suche nach authentischen Kleinteilen wie Kabelschellen, Gummitüllen, Verschlussstopfen für den 2,0-Liter-S-Motor gestaltete sich schwierig. „Nachfertigungen von Drittanbietern kommen für uns nicht in Frage. Glücklicherweise können wir in solchen Fällen in unsere ‚Schatztruhe' greifen", sagt Makrutzki. Porsche Classic hat nicht nur Zugriff auf das Zentrallager mit aktuell mehr als 60.000 verschiedenen Originalersatzteilen. Den werkseigenen Spezialisten stehen zudem die originalen Richtsätze, Rahmenlehren, Datenblätter und technische Zeichnungen zur Verfügung.

Sonderanfertigung als Dachbezug des 911 S Targa

Die zweite große Herausforderung war die Außenhaut des Targa-Daches. „Das heutige Material ist anders genarbt und robuster als das Original. Aber es gefiel unserem Kunden nicht. Also haben wir eigens für dieses Projekt einen optisch identischen Bezug anfertigen lassen. An dessen Verarbeitung, also das Kleben und Nähen, mussten sich unsere Experten trotz jahrzehntelanger Berufserfahrung erst herantasten", so Makrutzki. Vorteil: Für den nächsten 911 Targa Softwindow liegt der passende, zeitgenössische Targadach-Bezug nun bereits auf Lager.

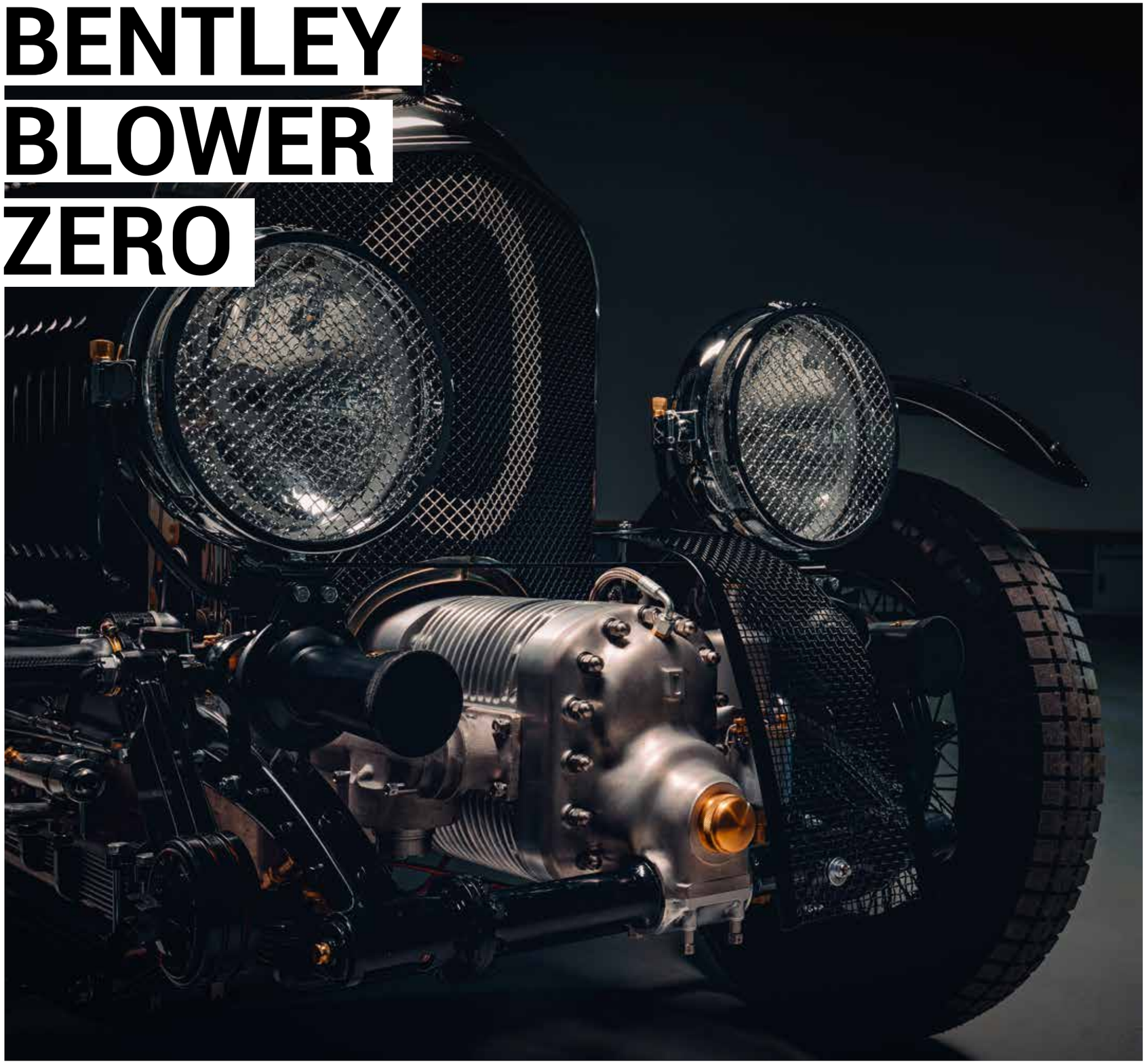
Die Lackierung des 911 S Targa

Einen besonderen Wunsch hatte der Auftraggeber auch bei der Beschichtung von Fahrwerksteilen, Motorverblechung und der Luftfilteranlage: Statt der heute üblichen, besonders robusten Pulverbeschichtung entschied er sich zugunsten absoluter Originalität für eine Lackierung mit einem Zwei-Komponenten-Lack in Schwarz – entsprechend dem Auslieferungszustand von 1967.

Fotos: ©Porsche

Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV

BENTLEY BLOWER ZERO



Das erste Neufahrzeug seit 90 Jahren

Nach 40.000 Arbeitsstunden hat Bentley Mulliner mit der Auslieferung von Car Zero – dem Prototypfahrzeug für die Blower Continuation Series – den ersten neuen Bentley Blower der nach 90 Jahren fertiggestellt wurde.

Die hochexklusive Serie von zwölf Customer Cars – alle bereits verkauft – wird nach den Konstruktionszeichnungen und Werkzeugvorrichtungen gefertigt, die für die ursprünglichen vier Blower verwendet wurden, die von Sir Henry "Tim" Birkin in den späten 1920er Jahren gebaut und gefahren wurden. Insbesondere Bentleys eigenes Team Car (Chassis HB 3403, Motor SM 3902, Registrierung UU 5872 – Team Car #2) diente als Vorlage für die Serie. Jedes einzelne Bauteil wurde dafür im Rahmen einer umfassenden Restaurierung per Laser gescannt.

Aus diesen Daten wurden 1.846 Einzelteile konstruiert und handgefertigt, um den neuen Blower zu bauen. 230 dieser Teile sind eigentlich Baugruppen – eine davon ist der Motor –, so dass sich die Gesamtzahl der Teile auf mehrere Tausend beläuft, wenn man Befestigungen und Innenverkleidungsteile miteinbezieht. Jedes dieser Teile und Baugruppen wurde von einem Projektteam, bestehend aus Bentley Mulliner-Ingenieuren, Facharbeitern und Technikern in Zusammenarbeit mit einer Reihe von britischen Spezialisten und Zulieferern entwickelt.

Blower Car Zero ist ein Test- und Entwicklungsprototyp, der im Vorfeld der zwölf Kundenfahrzeuge gebaut wurde und jetzt Haltbarkeits- und Leistungstests unterzogen werden wird. Der in glänzendem Schwarz lackierte Wagen mit einer Innenausstattung aus ochsenblutrotem Leder von Bridge of Weir wurde anlässlich der offiziellen Eröffnung des neuen Bentley Motors Campus in Crewe vorgestellt. Der Campus wurde durch die Schließung der Pyms Lane - Bentleys Adresse seit 1946 - möglich und erweitert den Hauptsitz von Bentley auf eine neue, größere Fläche.

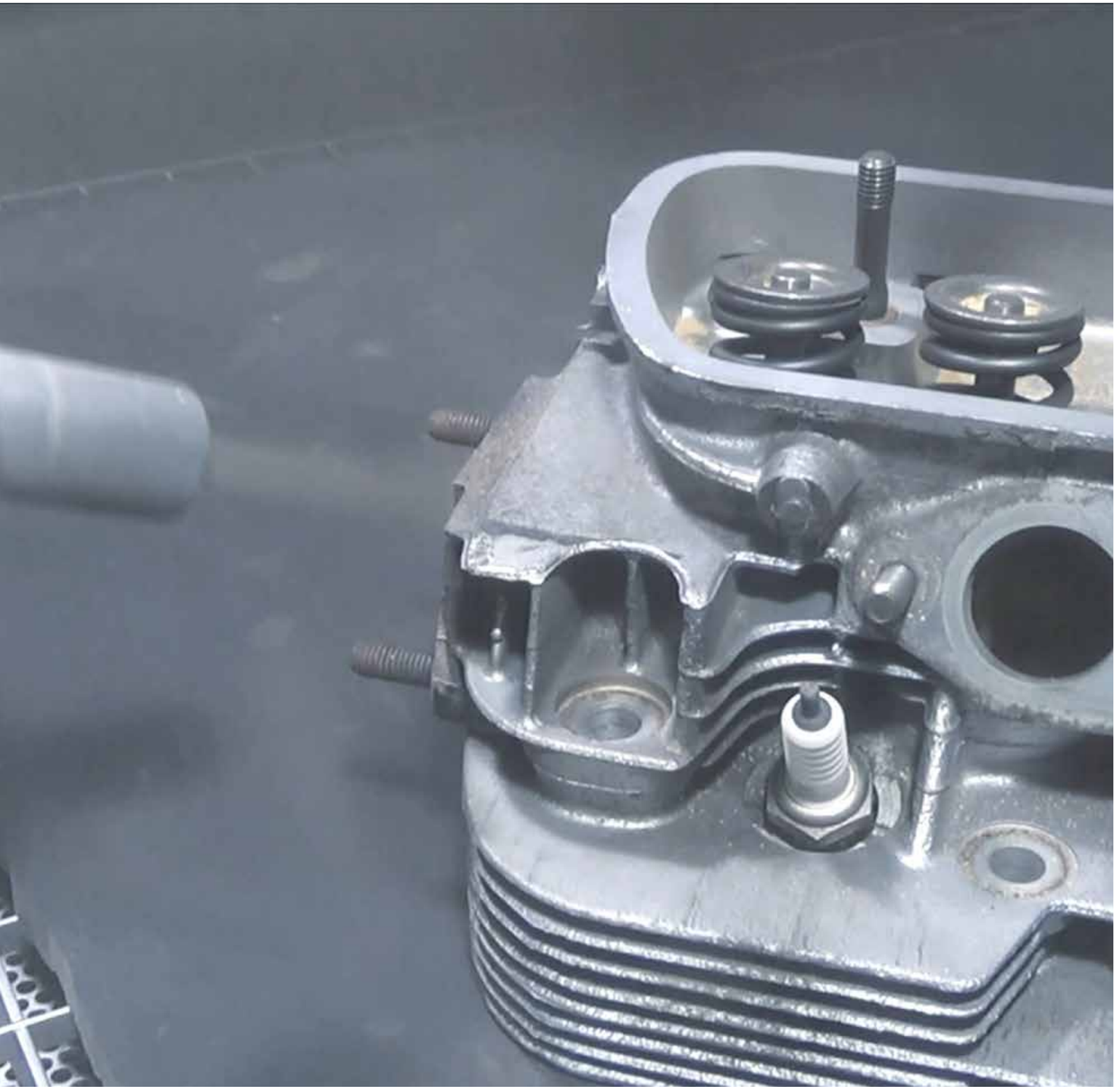
Adrian Hallmark, Chairman und Chief Executive von Bentley Motors, hatte die Ehre, Car Zero zur Feier des Tages die Pyms Lane hinunter zu chauffieren: Es war ein Privileg, den ersten neuen Blower seit 90 Jahren zu fahren, und die Qualität des Wagens würde selbst Sir Tim Birkin stolz machen. Die Handwerkskunst ist exquisit, und ich freue mich, sagen zu können, dass sich der Wagen genauso schön fährt wie unser originales Team Car."

Blower Car Zero – ein Projekt von Zeichnern und Handwerkern

Der erste Schritt bei der Entwicklung von Car Zero war eine umfangreiche Analyse der originalen Konstruktionszeichnungen und Entwürfe, die bei der Entwicklung der originalen Blower Team Cars verwendet wurden, zusammen mit Archivfotos der Fahrzeuge. Nach einer Stück-für-Stück-Demontage des Teamwagens Nr. 2 im Besitz von Bentley (wahrscheinlich der wertvollste Bentley der Welt) und einem außergewöhnlich präzisen Laserscanning des Rahmens und seiner Komponenten wurde ein komplettes digitales CAD-Modell des Blower erstellt.

Von dort aus wurde ein Team von Spezialisten rekrutiert, um mit der Herstellung der Komponenten zu beginnen. Das Chassis wurde von den Spezialisten von Israel Newton & Sons Ltd. aus schwerem Stahl gefertigt, von Hand geformt und heiß vernietet. Das 200 Jahre alte Unternehmen mit Sitz in der Nähe von Derby stellt traditionell Kessel für Dampflokomotiven und Zugmaschinen her und verfügt daher über die Fähigkeiten, Metall auf traditionelle Weise zu schmieden und zu formen.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



TECHNIK

MOTORENTEILE MIT NUSSSCHALEN REINIGEN

Besonders im Hinblick auf die neue Sichtweise, Oldtimer eher möglichst original zu belassen und die Spuren der Zeit nicht zu beseitigen, werden neue Verfahren gebraucht, die ein schonendes Restaurieren ermöglichen. Natürlich soll die Technik trotzdem sauber und funktionsfähig sein. Um nun Motorenteile entsprechend sanft zu reinigen und die Oberfläche möglichst „patiniert“ zu erhalten, können Nussschalen für das Strahlen der Bauteile verwendet werden. Nussschalen Granulat ist zwar hart, hinterlässt aber keine Veränderung an der Oberflächenstruktur, da die Nussschalen stumpf auf der Oberfläche wirken und von der Konsistenz her weicher sind. Die Nussschalen reinigen die Oberfläche, lassen aber die ursprüngliche Patina unverändert. So behält zum Beispiel der Vergaser sein „antikes“ Aussehen. Der Vorteil des Nussschalenstrahlens ist auch, dass das Granulat nicht in die feinen Düsen und Kanäle eindringen kann und so der Vergaser nicht verstopft werden kann.

Klicken Sie hier um das Video zu sehen

Nitrierte oder gehärtete Teile des Motors, wie Kurbel- oder Nockenwelle oder Ventile, werden am besten mit Nussschalen bei ungefähr 3 Bar gestrahlt. Nussschalen besitzen die Eigenschaft, sehr gut zu reinigen, die Oberfläche durch ihre geringe Härte nicht anzuritzen (Anmerkung: man spricht in der Fachsprache von Ritzen, wenn ein Material mit einer höheren Mohs Härte das angegriffene Material verändert). So werden zwar Harz und Ölrückstände sehr gut beseitigt, aber die Oberflächen werden nicht beschädigt. Soda ist bereits zu hart und kann bei zu hohem Druck die Oberfläche beschädigen. Auch beim Strahlen von Zylinderköpfen können mit dem Nussschalen Granulat beste Ergebnisse erreichen, denn auch hier zeigt sich das Material äußerst schonend für die Ventilsitze und die Brennkammern. Die scharfen Kanten der Brennkammern werden nicht abgestumpft.

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

UNSER BLACK FRIDAY & WEIHNACHTSANGEBOT

Hangar44

KURSE

STATT 99,99

29,99

Schritt für Schritt wird Ihnen anhand eindrucksvoller Aufnahmen das WIG Schweissen nähergebracht. Ein praxisorientiertes Video, das die Technik des WIG Schweissens erklärt und über Anwenderbeispiele und Übungen mit Fehleranalysen das WIG Schweissen erlernbar macht.
WIG Schweissen wird bei dem Verbinden von Aluminium, Stahl, Edelstahl und Kupfer zur Anwendung gebracht. Zahlreiche Beispiele, praktische Tipps und Nahaufnahmen der TIG Flamme ermöglichen es dem Anfänger, aber auch den Fortgeschrittenen interessante Einblicke in die Technik zu erhalten.

In dem Video MIG und MAG Schweißen Teil 1 können Sie anhand von praktischen Beispielen das Schutzgasschweißen erlernen. Das optimale Schweißergebnis hängt zu einhundert Prozent von Gasfluss, Drahtvorschub und der richtigen Spannung ab. Mit diesem Video kann der Anfänger die wichtigsten Schweißtechniken trainieren. Was bedeutet aber die perfekte Schweißnaht oder der perfekte Schweißpunkt und wie erreicht man diesen? Bevor man mit dem Schweißen beginnt und mit dem Gerät noch nicht vertraut ist, empfiehlt es sich, einige testpunkte zu schweißen. Ferner kann sich der Hobbyschrauber für seine eigene Werkstatt den ein oder anderen Kniff aneignen. Erklärt werden im Einzelnen Techniken wie das Punktschweißen, die Stumpfnaht, Kehlnaht und die Rundkehlnaht. Schweißprofis entwickelten außerdem Übungen, mit denen der ein oder andere Fehler analysiert und eliminiert werden kann. Anhand von detaillierten Fehleranalysen und der eingehenden Erklärung, welches Ergebnis aufgrund welcher Ausgangssituation entsteht, ist das Handwerk des MIG und MAG Schweißens nachvollziehbar erklärt.

STATT 59,99

21,99

Jetzt Ihren Video-Online Kurs buchen:

www.hangar44.de

Rothaus Schwarzwald Classic 2021

Eine Genuss-Veranstaltung mit sportlichem Charakter

Powered by RETRO CLASSICS®

12. bis 15. August 2021

Vier Tage pures Hochschwarzwald-Feeling

RETRO MESSEN

RETROWELT PRÄSENTIERT

NÜRNBERG MESSE

RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021

NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

RETRO PROMOTION

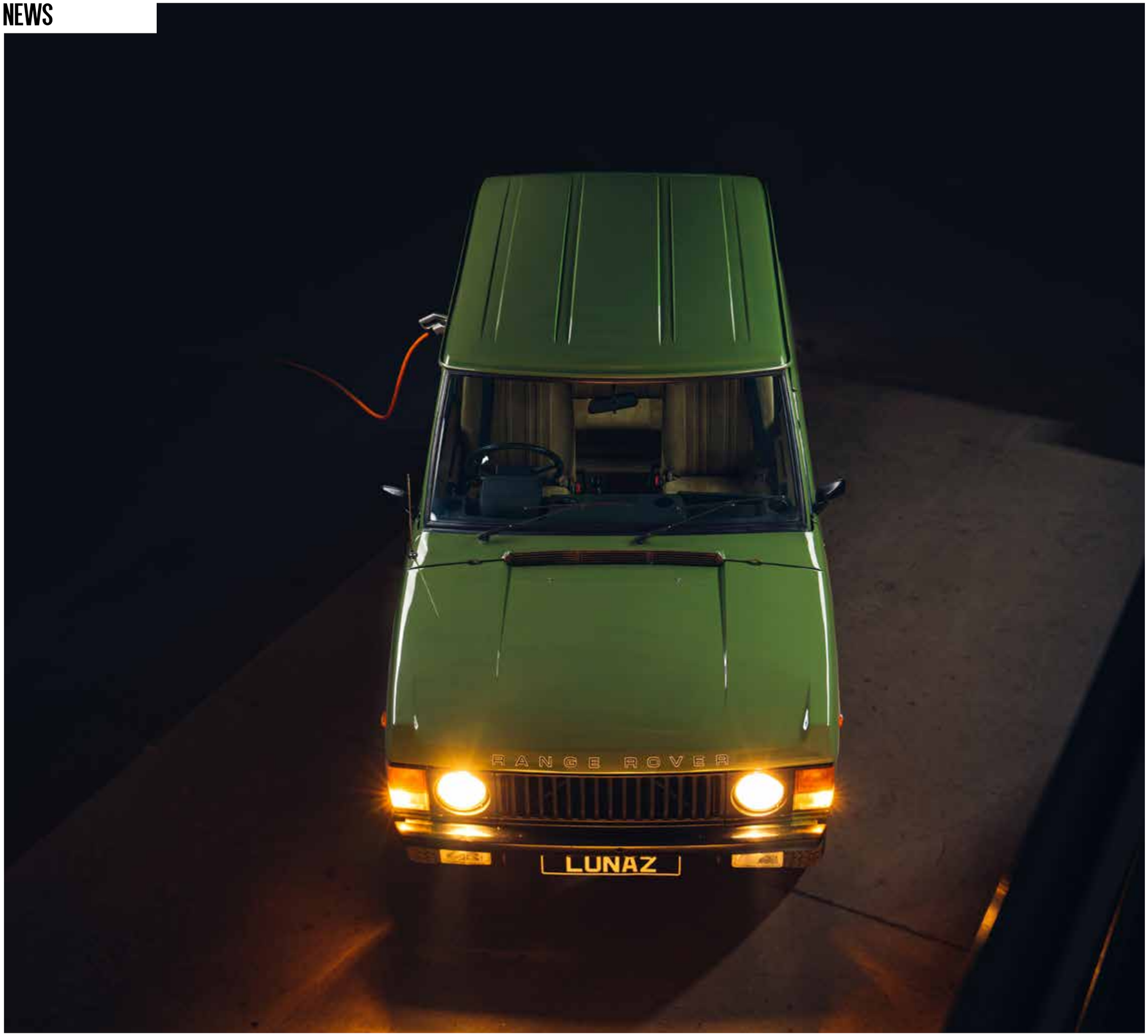
WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE

RANGE ROVER: OLDTIMER MIT E-ANTRIEB

Lunaz, Hersteller von Oldtimern mit E-Antrieb, hat die Produktion einer ersten Tranche von klassischen E-Range Rovern angekündigt. Das Unternehmen mit Sitz im britischen Silverstone wird eine erste Serie von 50 der Luxus-SUVs herstellen, die in der "klassischen Ära" zwischen 1970 und 1994 gebaut wurden.

Die klassischen E-Range Rover von Lunaz werden sowohl in der "Town"- als auch in der "Country"-Spezifikation angeboten. Die urbane Variante dieser Fahrzeuge wird mit erhöhtem Fokus auf Rücksitz- und Fahrerkomfort präsentiert, was ihre doppelte Verwendung als selbstfahrende Luxusfahrzeuge oder mit Chauffeur widerspiegelt. Diese Fahrzeuge werden sowohl mit Standard- als auch mit langem Radstand erhältlich sein.

Die 'Country'-Spezifikation wird eine ganze Reihe von technischen, technologischen und Design-Merkmalen beinhalten, die zum ersten Mal ein volles elektrisches klassisches Off-Road-Erlebnis ermöglichen. Jedes Fahrzeug von Lunaz durchläuft vor der Umrüstung auf den firmeneigenen Elektroantrieb einen kompletten Restaurations- und Re-Engineering-Prozess.



Die elektrischen Range Rover von Lunaz verfügen über einen Allradantrieb, eine aktualisierte Aufhängung mit Stabilisatoren und verstärkte Bremsen. In der Fahrerkabine wird der reine Nutzwert des ursprünglichen Innenraumdesigns deutlich erhöht. Design-Direktorin Jen Holloway und ihr Team arbeiten in enger Absprache mit den Kunden, um das Fahrzeug genau auf deren Bedürfnisse abzustimmen. Materialpaletten, die das textile Interieur des klassischen Range Rover würdigen, werden ebenso angeboten wie traditionellere Polstervarianten aus feinstem Leder und Holz. Die Kunden können zwischen der klassischen dreitürigen Konfiguration und den viertürigen Modellen wählen.

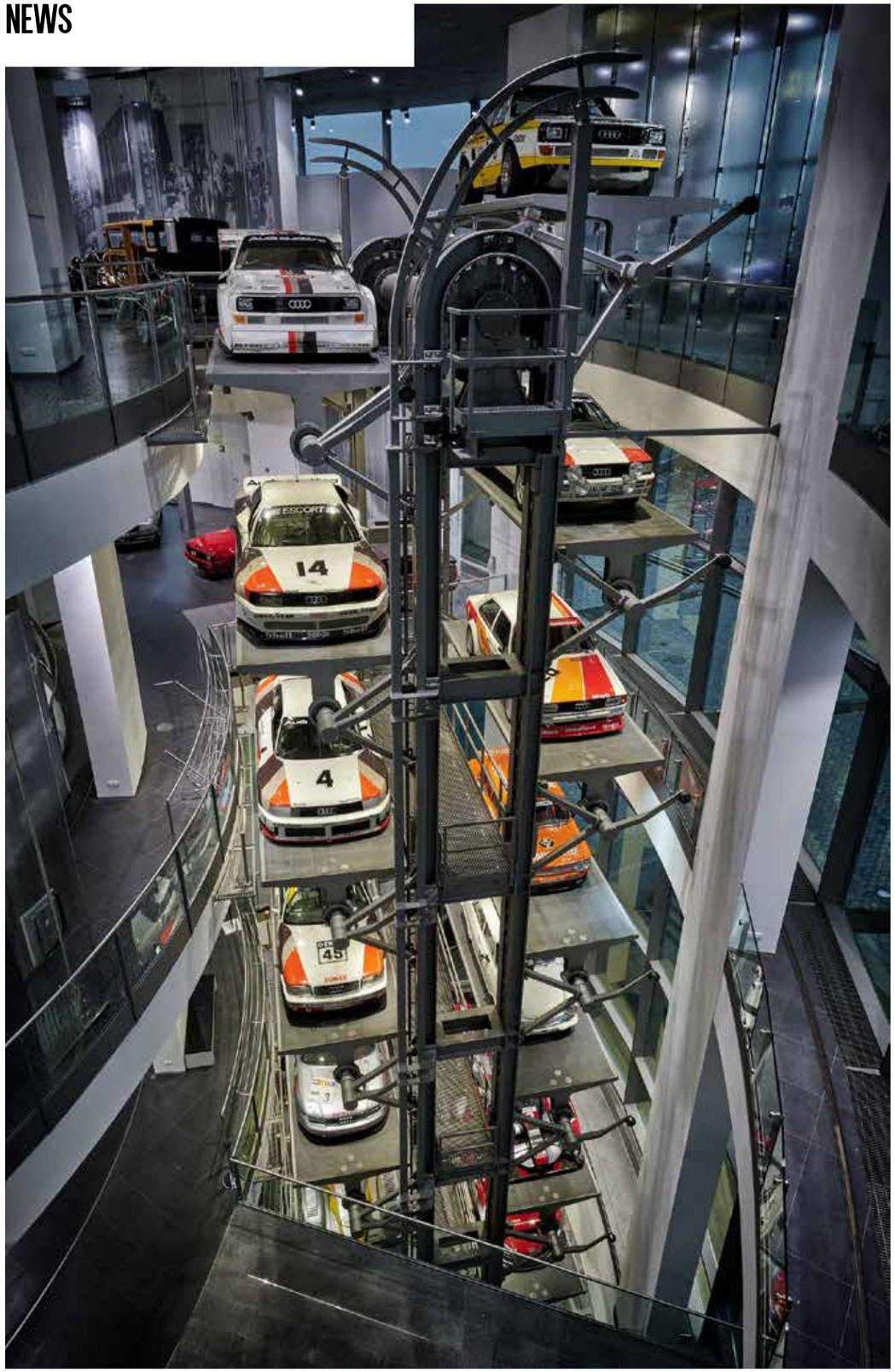
Die Preise für die klassischen elektrischen Range Rover von Lunaz beginnen bei £245.000 ohne lokale Steuern. Die erste Produktionstranche von 50 Fahrzeugen wird derzeit gefertigt, die ersten Kundenauslieferungen werden für den Sommer 2021 erwartet.

Fotos: © Lunaz

20 JAHRE AUDI MOBILE MUSEUM

20 Jahre ist es her, dass das Audi museum mobile am 15. Dezember 2000 eröffnete. In diesen ersten 20 Jahren des neuen Jahrtausends hat die Audi AG ihre Erfolgsgeschichte um zahlreiche Kapitel fortgeschrieben. Dabei sind automobile Klassiker entstanden und neue Meilensteine in der Technologie-Entwicklung wurden gesetzt. Eine Lücke, die nun anlässlich des 20. Geburtstages geschlossen wird, um den Besuchern des Audi museum mobile auch die jüngeren Jahre der Audi-Geschichte näher zu bringen. 34 neu ausgestellte historische Automobile erwarten die Gäste des Audi museum mobile ab dem 15. Dezember.

Zu einem Augenschmaus für alle Motorsportfans wird hierbei der große Paternoster. Dort, wo bisher Exponate zu speziellen Themen wechselten, wird sich fortan die Motorsportgeschichte der AUDI AG drehen. Mit Ausnahme der Auto Union Silberpfeile, die an ihrem angestammten Platz im dritten Stock des Museums verbleiben, präsentiert sich nun alles, was Audi seit den 1960er Jahren zur sportlichen Marke aufsteigen ließ, auf den umlaufenden Plattformen, welche die Besucher über alle vier Stockwerke begleiten.



Diese Umstrukturierung erlaubte die bisherige Motorsport-Ausstellungsfläche im zweiten Obergeschoss frisch zu gestalten und mit Audi-Ikonen jüngeren Datums auszustatten. Die Besucher sehen dort künftig die Design-Ikone Audi TT Coupé, den legendären Audi A2, mit dem Audi A8 einen Zeugen von Audis Rückkehr in das Luxussegment. Gleiches gilt für den Audi RS 4 und das Audi Cabrio mit Fünfzylinder-Motor, welche für die neue Sportlichkeit der Marke stehen sowie den Audi Allroad quattro von 2001, der bei Audi das äußerst erfolgreiche SUV-Segment einläutete. Abgerundet wird dieses Feld durch den Audi Duo III, mit dem die Marke mit den vier Ringen schon in den 1990er Jahren die Elektromobilität erprobte. Technikfans dürfen sich obendrein über drei Modelle von besonderen Motoren aus der Unternehmensgeschichte freuen. Auf der Vorkriegsetage im Obergeschoss ist künftig ein funktionsfähiger Nachbau von August Horchs erster Innovation, dem stoßfreien Motor aus dem Jahr 1901 zu sehen. Im zweiten Obergeschoss stehen neben den anderen Motoren-Schnittmodellen nun auch ein DKW Reihen-Zweizylinder-Zweitakt-Motor aus den 1950er Jahren sowie ein NSU/Wankelmotor aus dem Jahr 1968.

Nach 20 Jahren ist es aber auch erforderlich, einige Exponate durch gleichwertige Ausstellungsstücke zu ersetzen, da die lange Standzeit den historischen Automobilen auf Dauer nicht zuträglich ist. So verlässt mit dem Horch 303 von 1927 der erste deutsche Achtzylinder das Museum.

Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV

DRIVE TOWARD A CURE

Benzingespräche für den guten Zweck

CarCulture.TV sammelte am Thanksgiving-Wochenende Spenden für die Non-Profit-Organisation Drive Toward a Cure und deren Kampf gegen die Parkinson-Krankheit.

Die Online-Plattform für Autofans stellte einen ‚Drive-In Chat' für ‚Conversations for a Cause' auf die Beine. Hier teilten Oldtimersammler ihre Geschichten und Erfahrungen und außerdem wurden dabei schöne und historisch bedeutende Autos präsentiert. Die Veranstaltung kam den landesweiten, regionalen Parkinson-Zentren in Gebieten wie Portland, Atlanta, Houston und New York zugute.

Alexander Davidis, CEO von www.dfmedia.productions , dem Mutterkonzern von CarCulture.TV, und Jeff Ehoodin, Vice President of Content bei CarCulture.TV, leiteten das Event im Auftrag von Drive Toward a Cure. Viele begeisterte Sammler nahmen an der Spendenaktion teil, die die finanziellen Ziele deutlich übertraf. Das emotionale Ziel des Tages war es, die positive Energie der Autokultur für einen guten Zweck zu kanalisieren, der Bedürftigen zukommt.

Laut Deb Pollack, der Gründerin von Drive Toward a Cure, haben die Kreativität und die Beziehungen, die während der „Drive-In Chats“ entstanden sind, das Mantra der Stiftung „Autos und Kameradschaft“ auf eine ganz neue Ebene gehoben: „Alexander und Jeffs Vision für die ‚Drive-In Chats‘ eröffnete neue Kommunikationskanäle, die unter Fans geteilt werden können, die oft eine ebenso große Liebe für Autos haben wie für den Aufbau einer Gemeinschaft.“

Zu den Autos, die bei diesem Event gezeigt wurden, gehörten:

- 1928 Bentley VDP Tourer mit 4,5 Liter Hubraum
- 1958 Jaguar XK150
- 1958 Porsche 356 A Outlaw
- 1946 Lancia Aprilla
- 1962 Aston Martin DB4
- 1972 DeTomaso Pantera
- 1970 MG MGB
- 1971 Maserati Ghibli Spyder
- 1991 Honda Beat Cabrio

Mehr Infos unter www.drivetowardacure.org.

Fotos: ©drivetowardacure

EIN JEEP AUS LEGO-STEINEN

Vorhang auf für den LEGO Technic Jeep Wrangler – das erste LEGO-Modell eines Jeep Geländewagens.

Das neue Modell viel Spaß für LEGO-Fans jeden Alters, wenn sie das leistungsstarke 4x4-System, die robusten Reifen, die umklappbaren Rücksitze und den klassischen Sieben-Schlitz-Kühlergrill in LEGO Technic-Form nachbauen.

Der LEGO Technic Jeep Wrangler ist für Jeep und LEGO Fans ab 9 Jahren geeignet. Er wird ab dem 1. Januar 2021 auf LEGO.com, in LEGO Stores und bei anderen Einzelhändlern weltweit zu einem Preis von 49,99€ erhältlich sein.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV

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 , Veröffentlchung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.