

SUNDAY GAZETTE #520

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 520, 17. Januar 2021

60 JAHRE RENAULT 4



AUKTION



NEWS



60 JAHRE RENAULT R4

Fotos: © Classic-Car.TV

Einer der wohl bekanntesten Vertreter der französischen Oldtimer ist neben der sogenannten "Ente" der kastenförmige Renault 4, der in seiner Bauzeit in den verschiedensten Modellvarianten insgesamt über 8 Millionen mal produziert wurde. Heute findet man von den frühen R4 Exemplaren nur noch wenige auf den Straßen.

Begonnen hatte diese erfolgreiche Historie 1961, als Renault der Presse das Volksauto präsentierte. Es sollte ein günstiges Fahrzeug mit maximalem Nutzen sein. Die erste Bauserie von 1961 bis 1967 unterscheidet sich äußerlich noch sehr von den späteren Serien. Die Front weist noch einen kleineren und runderen Kühlergrill auf. Der Kastenaufbau am Heck war aber auch bereits damals ein typisches Merkmal der R4 Fahrzeuge.

Klicken Sie hier um
das Video zu sehen





Der R4 war ein ganz besonderer Meilenstein der Marke Renault. Es war weltweit die erste serienmäßige Kombi-Limousine mit 4 Türen und einer großen Heck-Klappe. Innen befindet sich ein geräumiges Gepäckabteil und zudem ließ sich erstmals die Rücksitzbank zusammenfalten und nach vorne klappen, was einen enormen Stauraum mit sich brachte. Der Motor liegt hinter der Vorderachse, was dem Frontriebler eine herausragende Straßenlage verleiht. Einzelradaufhängung an Vorder- und Hinterrädern und über Drehstabfedern gefedert verleiht dem R4 die sichere Spurlage. Die Karosserie des R4 ist nicht selbsttragend und ist mit einem Plattformrahmen verschraubt.



Es gab verschiedene Karosserie-Aufbauten für den R4, die typische Limousine, den Kastenwagen und auch die sehr selten gewordene Roadster Version. Der hier gezeigte Renault R4 TL Spezial wurde von 1972 bis 1984 gebaut.

Unter der Motorhaube wirkt ein 845 ccm Reihen-Vier-Zylinder Motor mit einer Leistung von 34 PS. Damit erreicht der Kleinwagen eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 115 km/h. Getriebe und Differential sitzen bei dem R4 vor dem Motor. Dies ist auch der Grund für die bekannte Knüppelschaltung, da konstruktions-technisch eine andere Schaltung schwierig zu verwirklichen gewesen wäre. Das Getriebe besaß anfänglich bei den ersten Modellen 3 Gänge, bei den späteren Modellen wie dem hier gezeigten wurden bereits ein 4-Gang Getriebe verbaut.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





CONTINUATION CARS FÜR CLASSIC-RACING

Fotos: © FORD

Das denkwürdige GT40-Rennen in Goodwood 2013 wurde von F1-Designer Adrian Neweys originalem Exemplar aus dem Jahr 1965, Chassis P/1010, gewonnen, aber viele Plätze in der 27-köpfigen Startaufstellung wurden von Superformance FIA-konformen Evokationen besetzt – echte “Continuation“-Cars, die nach der Spezifikation von 1965 gebaut wurden und deren Teile daher zu 100 Prozent mit denen der Originalfahrzeuge austauschbar sind. Jetzt, im Zuge der Ankündigung, dass 80-minütige “Amon Cup“-Rennen für GT40s aus der Zeit vor ‘66 in diesem Jahr in Donington (1./2. Mai) und Silverstone (30./31. Oktober) stattfinden werden (mit freundlicher Genehmigung von Motor Racing Legends) gibt es eine perfekte Gelegenheit für die großartigen neuen/alten Maschinen von Superformance, wieder einmal zu starten.

Oliver Hulme, Verkaufsdirektor von Le Mans Coupes Ltd, dem langjährigen britischen Importeur von Superformance Produkten: “Es ist großartig, dass so viele Besitzer von originalen GT40s immer noch bereit sind, mit ihnen Rennen zu fahren, trotz ihres ständig steigenden Wertes. Aber für diejenigen, die nicht bereit sind, ihr Auto zu riskieren, oder für Wettbewerber, die gar kein solches Gefährt haben, liegt die optimale Antwort in werkseitig gebauten Superformance-Evokationen.



Rothaus Schwarzwald Classic 2021

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

12. bis 15. August 2021



NEWS



Als einzige von der Shelby American World Registry zugelassene Continuation Cars erhalten sie als einzige die Fahrgestellnummern der GT40P/2000 Serie und sind optisch nicht von den Originalen zu unterscheiden. Darüber hinaus beginnen die Preise bei nur £118.700 für die rollende Chassis-Option, die typischerweise von den meisten Renn-teams benötigt wird, so dass sie für eine unendlich breitere Palette von Wettbewerbern erschwinglich sind. Rennfertige, schlüsselfertige Exemplare des Superformance GT40 sind auf Anfrage ebenfalls erhältlich.“

Diejenigen, die den Namen Superformance nicht kennen, sind dennoch mit ziemlicher Sicherheit schon mit dem Produkt in Berührung gekommen, denn alle automobilen Stars des Erfolgsfilms Le Mans ,66 waren exakte Nachbildungen der Originale, hergestellt und geliefert von Superformance. Und Fans wissen, dass die Marke an solch ikonischen Veranstaltungen wie den Spa 6 Hours, Silverstone Classic, Le Mans Classic, dem bereits erwähnten Goodwood und anderen prestigeträchtigen internationalen historischen Rennen teilgenommen und sogar gewonnen hat.

Vier Tage pures Hochschwarzwald-Feeling

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



RETRO CLASSICS



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
 MESSEN

RETROWELT PRÄSENTIERT

Messe Stuttgart
 Mitten im Markt



RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

8. – 11. Juli 2021
 Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



WWW.RETRO-CLASSICS.DE



BLUE BIRD

Vom Schulbus zum Wohnmobil

Corona und der Wunsch nach mehr Distanz und mehr Sicherheit fördert auch in den USA die Kreativität. In Oregon baute Craig J. Gordnier einen alten Schulbus in ein Wohnmobil mit allen erdenklichen Annehmlichkeiten um.

Am 10. Mai 2020 begann Craig J. Gordnier ein ehrgeiziges Einzelprojekt, um einen 1999er Blue Bird Schulbus in einen mobilen Wohnraum zu verwandeln. Nachdem er den Bus in South Dakota gekauft hatte, fuhr der Veteran der US-Küstenwache den ganzen Weg zurück nach Massachusetts. Dann folgten 200 Tage harter Arbeit, um ein überraschend geräumiges und gemütliches Zuhause zu schaffen, komplett mit künstlichem Kamin und Espresso-Bar.

Craig begann damit, das ursprüngliche Dach um 20 Zoll zu erhöhen, was zu einer maximalen Deckenhöhe von 8 Fuß und 6 Zoll führte. Der Innenraum ist in Küche, Wohn- und Schlafbereich aufgeteilt, wobei sich das Bett im hinteren Teil des Busses befindet und die Küchentheke im vorderen Teil positioniert ist.



Vom Bett abgetrennt ist eine Regendusche mit Oberlicht. Der Bus verfügt außerdem über einen Herd, der zur Dusche passt, einen künstlichen Kamin, eine 11ft gegessene Epoxy-Küchentheke, eine komplette Espresso-Bar, eine ausziehbare Couch und Edelstahlgeräte. Alles wird zu 100% von der Sonne gespeist, dank der Solarzellen auf dem Dach. Das neue Zuhause wurde von Craig entworfen und gebaut, und er lebt und reist nun Vollzeit in dem 1999er Blue Bird.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



TRACT AMERICA

Zwei Frauen auf großer Fahrt

Die Französinen Fanny Adam und Carolina De Salvo planen Großes: Ab Juni werden sich die beiden auf ein Citroën-Abenteuer in einem Traction Avant begeben und den Pan-American Highway von Alaska nach Feuerland befahren. Damit wollen die Frauen auf das Schicksal von 21 indigenen Völkern aufmerksam machen und deren Botschaften in die Welt tragen.

Die Expedition wird in drei Hauptetappen über drei Zeiträume unterteilt (siehe unten) und durch eine Vielzahl von Landschaften und vier Klimazonen in 14 Ländern führen. Ihr Fahrzeug soll dabei der Vektor der Sympathie für ihre Reise sein.

Fanny und Carolina werden bei den verschiedenen Stopps, die sie einlegen werden, für mehrere Tage bleiben, um indigene Völker zu besuchen, ein Band des Vertrauens zu schaffen, Dialoge zu führen und mit ihren Gastgebern ihre Lebensweise und ganz allgemein ihre Kultur zu teilen. Mit diesem Meinungsaustausch hoffen sie, deren Kämpfe um ihre Rechte, um Wasser, Land usw. zu verstehen.

Sie werden die üppigen Naturlandschaften des amerikanischen Kontinents durchqueren, die historischen Stätten der alten Maya- und Inka-Zivilisationen, die großen modernen Städte, die überfüllt, laut und atemberaubend sind, ebenso wie die friedlichen Nebenstraßen. Diese Reise soll außergewöhnliche, spontane und ungewöhnliche Begegnungen mit Menschen bringen.



ARNAUD
DE BUYZER
GALERIE - ESPRIT DES RIVES - GABRIEL

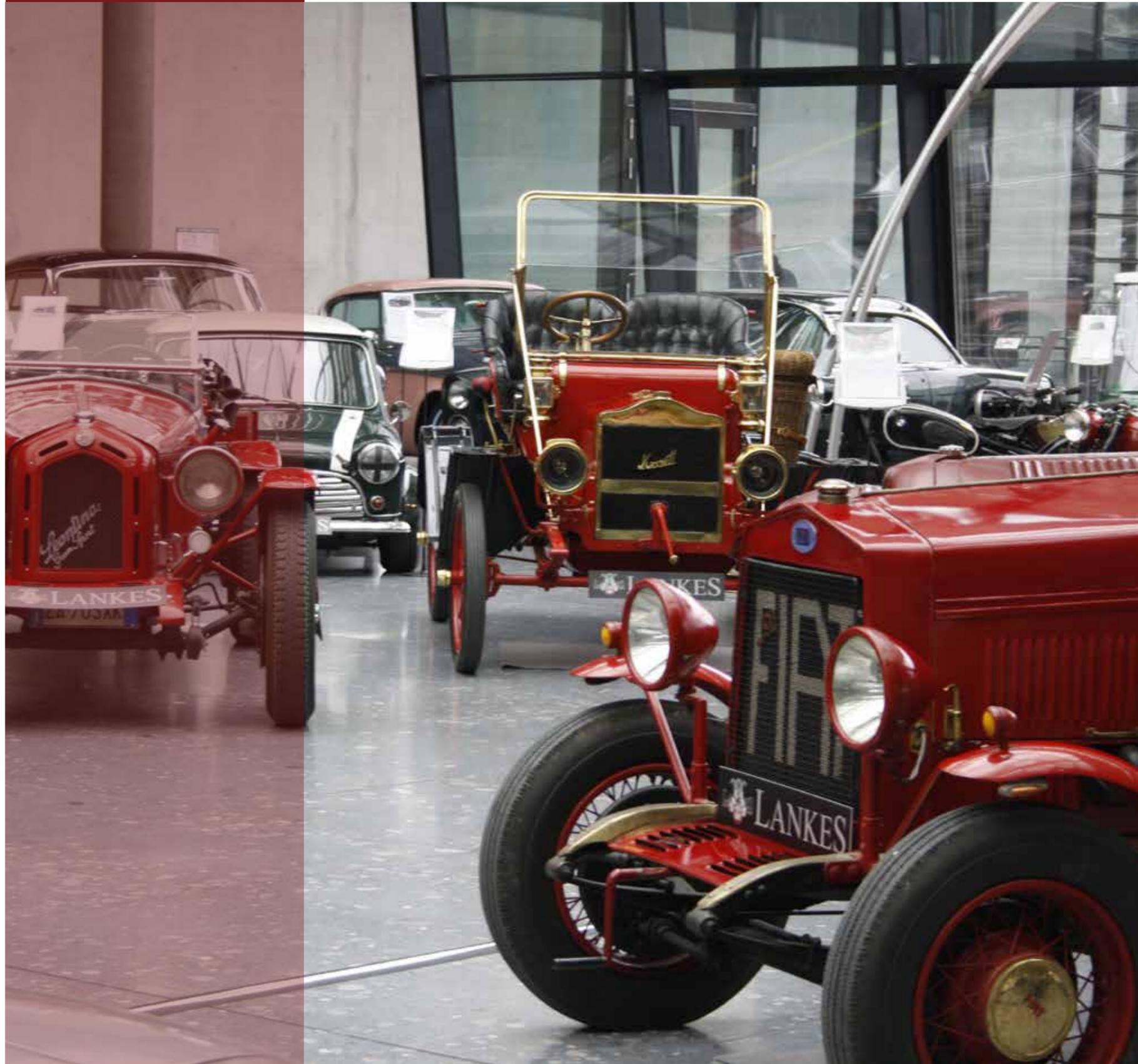


Die Worte der Eingeborenen sollen durch ein Notizbuch, das ganz ihnen gewidmet sein wird und in dem sie sich ausdrücken werden, wiedergegeben werden. Das Notizbuch wird am Ende der Reise an die UNESCO übergeben.

Vom Polarklima bis zum Äquatorialklima, von Prudhoe Bay bei 70° Nord in Alaska bis Ushuaia bei 50° Süd in Feuerland, die Panamerikareise soll die Konfrontation zwischen Entwicklung und Erhaltung der Natur und unterschiedlichen sozialen Kontexten veranschaulichen, während sie vier Klimazonen durchquert und so eine unendliche Vielfalt an Landschaften offenbart: Die Wälder Alaskas, die nordamerikanischen Wüsten, die äquatorialen Dschungel des Isthmus von Panama, die Hochebenen der Anden und die Megalopolen von Vancouver, San-Francisco, Mexiko-Stadt, Panama, Quito, Lima, Valparaiso etc.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





TERMIN ÜBERSICHT EVENTS 2021

EuroMotor	09. - 11.04.2021
Saisonauftakt	11.04.2021
5. Festival of Classic Cars Dennenlohe	04.07.2021
RETRO CLASSICS	08. - 11.07.2021
Rothaus Schwarzwald Classic	12. - 15.08.2021
3. Concours Tegernsee	10. - 12.09.2021
EuroMotor	03. - 05.12.2021
RETRO CLASSICS BAVARIA	03. - 05.12.2021



2-TAKT-SAUSE IN SPEYER

Auch wenn 2020 viele Veranstaltungen des Technik Museum Speyer abgesagt werden mussten, ist dies für das Museumsteam noch lange kein Grund die Planungen auf Eis zu legen. Mit neu gewonnenen Erfahrungen Corona-konformer Aktionen und Events geht es mit Volldampf ins neue Jahr. Traditionsveranstaltungen wie die Modellbautage zu Ostern, der Brazzeltag oder das Science Fiction Treffen sollen, wenn auch abgespeckt, nach den bis dahin geltenden Vorgaben durchgeführt werden. Die Vorbereitungen laufen also auf Hochtouren, denn Verordnungen müssen geprüft und Hygienekonzepte sowie Alternativen ausgearbeitet werden. Neben altbekannten Events steht im Frühjahr auch eine neue Veranstaltung im Kalender. Oldtimern, Motorrädern und Flugzeugen sind bereits seit Jahren Aktionswochenenden gewidmet, doch das Mofa hatte bisher noch keine eigene Plattform. Dies soll sich nun ändern. Gemeinsam mit einem Mofa Experten aus Neulußheim fand man den passenden Partner für die 2-Takt-Sause im Technik Museum.



Die Moped Garage GmbH ist Deutschlands größter Original-Teile-Shop mit 30 Jahren Erfahrung. Seit einigen Jahren sind Inhaber Norbert Edinger und sein Team Aussteller beim Brazzeltag und bieten dort in der Brazzelarena Probefahren mit verschiedenen Mofas an. Die Idee des Museums für ein Mofa Treffen traf bei Norbert Edinger genau ins Schwarze. Schnell waren spannende und lustige Programmpunkte zusammengestellt, um Teilnehmern wie auch Besuchern ein abwechslungsreiches Programm zu bieten. Ob ein 1/12 Mile Rennen, die Bewertung beim Leistungsprüfstand, ein Geschicklichkeitsparcours, die Prämierung verschiedener Klassen, oder ein Hill Climbing Wettbewerb – es ist für jeden etwas dabei. Museumsfan Chris Sass von Sass Motorblog ermöglichte eine Kooperation mit dem Deutschen Motorsport Verband (DMV e.V.), welcher das 1/12 Mile Rennen und die dazugehörige Siegerehrung ausrichten. Bei der Mofa Sause am Samstagabend kann man den Tag mit gutem Essen, Trinken und einer Live-Band ausklingen lassen.

Die 2-Takt-Sause findet vom 26. bis 28. März auf dem Gelände des Technik Museum Speyer statt.

Fotos: ©Technik Museum Speyer

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





BLECHARBEITEN

TEARDROP HUTZE

Tropfenförmige Auswölbungen auf der Motorhaube kommen dann zum Einsatz, wenn der Vergaser mehr Platz braucht. Eine solche Krafthutze ist auch ohne aufwendige Werkstattausrüstung formbar. Als erstes müssen zwei Bretter als Klopfschablone ausgeschnitten werden. Ein Loch für das Stichsäge-Blatt wird als erstes vorgebohrt. Nun kann mit einer Stichsäge die Grundriss-Form der Hutze ausgeschnitten werden. Als Stichsäge verwenden wir in diesem Fall eine kraftvolle Akkubetriebene Stichsäge von Festool.

Klicken Sie hier um
das Video zu sehen



TIPPS & TRICKS

Die Form wird gleichzeitig aus beiden Holzbrettern ausgeschnitten. Sind die Klopfschablonen fertig, wird das Blech zwischen die beiden Schablonen gelegt und mit Schraubzwingen verspannt. Jetzt kann mit einem Klopffhammer die Form in das Blech geklopft werden. Man beginnt erst einmal damit, die Form grob in das Blech zu klopfen. Die Form soll sich zur engen Stelle auch in der Höhe verjüngen, daher wird an dieser Stelle das Material weniger getrieben.

Je mehr das Blech geklopft wird, desto höher muss die Klopfschablone liegen. Eventuell muss die Klopfschablone noch etwas erhöht werden.

Ist die Form in etwa erreicht, werden die Ränder des Blechs entlang der Schablone gekantet. Zu guter Letzt wird mit leichten Schlägen das Blech mit dem runden Klopffhammer geglättet. Die letzten Feinheiten werden mit einem Kunststoffhammer an einem T-Stack geglättet.

Zu guter Letzt erhält man eine perfekt geformte Hutze in der Tropfen-Form.



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





SELTENER PROTOTYP : DER VW ÖKO-POLO

Es gibt ja einige Nischenmodelle von Volkswagen. Aber nicht einmal Ross Cupples, ein lebenslanger Fan, mit Dutzenden Volkswagen in seiner persönlichen Sammlung, hatte jemals vom „Öko-Polo“ gehört – einem seltenen Prototyp aus dem Jahr 1988 mit einem Retro-Regenbogenstreifen über den Türen – aber er erwarb das einzige bekannte Modell in den Vereinigten Staaten.

Volkswagen waren schon immer ein Teil von Cupples' Leben. Mit zehn Jahren verliebte er sich in einen gelben 1972er Käfer im Gebrauchtwagengeschäft seiner Familie in Belmont, NH. Im Alter von 16 Jahren kaufte er sein erstes Auto, einen 1985er Jetta GLI, und begann langsam, Volkswagen-Modelle zu erwerben und zu restaurieren. Seitdem ist seine Sammlung so groß geworden, dass selbst er den Überblick verloren hat.

„Ich habe etwa 70, die meisten davon sind Originalfahrzeuge mit geringer Laufleistung“, sagt Cupples. Seine Sammlung füllt zwei Gebäude, und der Platz in den Innenräumen wird immer knapper, da er versucht, seine Oldtimer vor den Elementen geschützt unterzubringen.



Der Prototyp war so konzipiert, dass er mit nur drei Litern Kraftstoff 100 km weit fahren konnte, was ihn für die damalige Zeit zu einem sehr sparsamen Auto machte. Er hatte einen Zweizylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung und einen G40-Kompressor. Die beiden Zylinder verdrängten nur 858 Kubikzentimeter und ein hitzebeständiger Schaumstoff kapselte den Motorraum ein, um die Motorgeräusche und Vibrationen zu minimieren.

Nach einem Jahr der Erprobung endete 1988 die Serie von etwa 50-75 Öko-Polo-Prototypen. Das Auto wurde aufgrund der hohen Produktionskosten nie in Serie produziert, half aber zukünftigen Modellen, effizienter zu werden. Die neu entwickelten Technologien des Öko-Polo wurden nach und nach auch in anderen Volkswagen Modellen eingesetzt.

Dem Chassis, das Cupples kaufte, fehlten viele Originalteile des Öko-Polo, darunter der Motor und der Kompressor, die ihn wirtschaftlich machten. Er importierte einen Ein-Liter-Polo-Antriebsstrang und baute ihn in die Karosserie ein, so dass das Auto laufen konnte, wenn auch ohne den Öko-Polo-Motor.

Dennoch gehört das Chassis zu den insgesamt nur 50 bis 75 Prototypen und bleibt der einzige bekannte Öko-Polo im Land. Seine Herkunft in den USA ist unbekannt, aber der Verkäufer in Wisconsin erwarb das Chassis bei einer staatlichen Auktion.

Fotos: © Volkswagen USA



BONHAMS SCOTTSDALE

Oldtimer-Schätze in Arizona

Zum zehnten Mal findet im Westin Kierland Resort die Scottsdale Arizona-Auktion von Bonhams statt. Zum Jubiläum stehen 37 ganz besondere automobile Schätze zum Verkauf. Dieser Kompressor Mercedes-Benz ist mit der Wertvollste:

Mercedes-Benz Kompressor, Baujahr 1930

Der prächtige Mercedes-Benz 540K war zusammen mit seinem Vorgänger 500K das wohl bemerkenswerteste Serienmodell der Stuttgarter Firma in den 1930er. Der 540K ist eine Weiterentwicklung des 500K, dessen Einzelradaufhängung er sich teilt, und wird von einem 5,4-Liter-Reihenmotor mit Kompressoraufladung angetrieben. Der 540K ist eines der ersten Modelle, die unter dem neuen Chefindgenieur von Mercedes, dem ehemaligen Rennfahrer Max Sailer, dem Nachfolger von Hans Nibel, entwickelt wurden. Er wurde zum Flaggschiff von Mercedes-Benz und verfügt über das berühmte Roots-Kompressorsystem, bei dem das Betätigen des Gaspedals bis zum Anschlag den Kompressor aktiviert und gleichzeitig die alternative Luftansaugung zum Vergaser verschließt. Dieses System hatte sich bereits in der vorangegangenen Serie der von Dr. Ferdinand Porsche konzipierten S-Wagen bewährt, die in den 1920er Jahren den Rennsport dominiert hatten.



RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021
NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Bei seiner Vorstellung auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1936 beschwört Mercedes-Benz mit dem 540 K "Visionen von atemberaubenden Leistungen von Rennwagen und Fahrern von Weltruf, aber auch von höchstem Komfort und Karosserien von erlesener Schönheit, von feinem Lack, blank poliertem Metall, feinsten Harthölzern und Leder, von wuchtigen und doch überaus attraktiven Karosserien – kurz: der Wagen für den Kenner". Im Mai 1938 wurde der 540 K von der britischen Zeitschrift Autocar getestet und erreichte die schnellste Höchstgeschwindigkeit aller bis dahin auf der Straße getesteten Autos: Mit drei Passagieren an Bord erreichte der Wagen 104,65 mph (168,5 km/h) auf der Rennstrecke in Brooklands. Der Fuß geht hart nach unten, und ein fast dämonisches Heulen setzt ein", berichtete Testfahrer H. S. Linfield. Der Drehzahlmesser und die Tachonadeln springen um ihre Skalen: Es gibt vielleicht kein anderes Autogetöse auf der Welt, das so unverwechselbar ist wie das, das der Mercedes-Kompressor erzeugt.



Ende 1938 erschien ein überarbeiteter 540K mit ovalen Chassisrohren anstelle von Kanalrahmenelementen, während die Einführung von natriumgekühlten Ventilen der sehr erfolgreichen Rennpraxis des Unternehmens folgte. Die Produktionszahlen des 540K verraten seinen exklusiven Charakter: 1936 wurden 97, 1937 145, 1938 95 und 1939 69 Exemplare hergestellt, bevor der Krieg die Serienproduktion beendete. Seit den Anfängen des Autosammelns gehören diese großen Kompressor-Mercedes aufgrund ihrer Seltenheit, ihres Stils und ihrer Leistung zu den begehrtesten Oldtimern, wenn sie auf den Markt kommen.

Der Wagen zur Auktion

Laut Mercedes-Benz Werksunterlagen wurde der hier angebotene 540K, Fahrgestell- und Motornummer 408371, als Linkslenker unter der Kommissionsnummer 311463 am 29. April 1939 an einen Kunden in Paris ausgeliefert. Die Karosserie ist werksseitig als Cabriolet A verzeichnet. 408371 sollte jedoch kein "normales" Cabriolet A sein, sondern wurde mit einer schräggestellten Windschutzscheibe bestellt, ein Merkmal, das bei den Spezial-Roadstern der damaligen Zeit zu finden war und das sowohl die Länge der Frontpartie als auch den kräftigen Schub der vorderen Kotflügel betonte. Nur ein einziges ähnliches Exemplar eines solchen Special Cabriolets, das auf der früheren 5.0-Liter 500K Plattform produziert wurde, ist bekannt. Das Cockpit bietet luxuriöse Sitzplätze für zwei weitere Passagiere hinter den Vordersitzen, und im Kofferraum befindet sich ein 3-teiliges Einbaugepäck. Da dieser Wagen gegen Ende der 500/540K-Produktionsserie fertiggestellt und voll entwickelt wurde, ist er mit dem begehrten 5-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet, ein erstaunliches Merkmal zu der Zeit, als die meisten Autos auf der Straße 3-Gang-Getriebe hatten.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV



OLDTIMER IN FONTAINE- BLEAU

Beim französischen Auktionshaus Osenat standen im Dezember 36 Autos zum Verkauf. Das Auktionshaus wählte dazu das prestigeträchtige Schloss Fontainebleau als Standort aus. Dabei wurde ein Umsatz von 1,2 Millionen Euro erzielt – allerdings lief der Verkauf nicht so, wie erwartet, ähnlich wie bei Mitbewerber Artcurial, blieb man auf einigen Angeboten "sitzen".

Der Star des Osenat-Sales war ein Ferrari 330 G. Geschätzt zwischen 150.000 und 200.000 €, kam er für 244.200 € unter den Hammer.

Drei weitere Autos sollten eigentlich auch hohe Preise erzielen: Ein 550 Maranello von 1997 wurde zwischen 80.000 und 100.000 € geschätzt, ein Porsche 911 2.4S von 1972 zwischen 95.000 und 115.000 € und ein 993 RS zwischen 170.000 und 210.000 €. Dennoch erregten sie nicht so viel Aufmerksamkeit wie der Ferrari 330 G und sind immer noch erhältlich.





Fast die Hälfte des Katalogs bestand aus französischen Wagen, z.B., drei Vorkriegs-Cabriolets: Das 1936er Berliet 944 Cabriolet ging für 24.000 € weg (Schätzung 20.000-30.000 €), während das 1935er Renault Primastella Cabriolet mit seinen 6 Zylindern für 40.200 € (Schätzung 35.000-45.000 €). Der sportlichere Georges Irat MDU Roadster von 1937 mit seiner schönen Patina wurde für 37.200 € verkauft (Schätzpreis 30.000-35.000 €). Der Delahaye 132 Coach von 1936 mit Sical-Karosserie endete bei 38.400 €, fast das Doppelte der Schätzung (15.000-20.000 €)!

Der Facel III aus der Nachkriegszeit, geschätzt zwischen 45.000 und 55.000 €, erreichte 55.200 €. Der ältere, von Letourneur et Marchand gebaute Delahaye 148L von 1949 war nicht so erfolgreich (Est. 40-50.000 €) und blieb liegen.



Ein restaurierungsbedürftiger 1954 Peugeot 203 Sedan ging mit 3120 € (Est. 6.000-8.000 €) weit unter Schätzpreis weg, während ein 1965er Panhard PL17 Comfort S Break seine Schätzung mit 24.120 € (Est. 15.000-20.000 €) übertraf.

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





LUST ZUM STÖBERN?

Verlassene oder abgestellte Oldtimer haben ihren ganz besonderen Reiz. Auf dem Instagram Account <https://www.instagram.com/ruralrideshunter/> sind sehr spannende Bilder aus Canada und den USA zu finden. Viel Spaß beim Stöbern.

Sehen Sie mehr 

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.