SUNDAY GAZETTE #543

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 543, 26. Juni 2021









VOR 30 JAHREN

Mazdas historischer Sieg in Le Mans

Vor 30 Jahren siegte Johnny Herbert am Steuer eines Mazda beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Als erstem japanischen Hersteller gelang Mazda der Sieg beim berühmtesten Langstreckenrennen der Welt.

Der Mazda 787B mit der Startnummer 55 hatte 362 Runden auf der berühmten französischen Rennstrecke zurückgelegt, und bei seinen 28 Boxenstopps wurde nur einmal Öl nachgefüllt, die Bremsscheiben und -beläge gewechselt und die Nase gewechselt. Abgesehen davon brauchte der 700 PS starke, von einem R26B-Vierzylinder angetriebene 787B nur Kraftstoff und Reifen und stellte die Zuverlässigkeit, Effizienz und Leistung von Mazdas Rotationsmotor-Technologie einwandfrei unter Beweis.

Neben Herbert fuhren auch Formel-1-Kollegen Volker Weidler und Bertrand Gachot das Siegerauto im Rennen. Nach einem starken Start machte Weidler vom 23. Startplatz des 787B Plätze gut, und um 18 Uhr lag die Nummer 55 bereits in den Top Ten. Zur Halbzeit des Rennens um 4 Uhr morgens lag der Mazda aufgrund seines Tempos und seiner Zuverlässigkeit auf dem dritten Platz, und drei Stunden vor Rennende lag der Mazda auf dem zweiten Platz – dann erlitt der bisher führende Mercedes-Benz einen Motorschaden und fiel aus.

Fotos: © Mada







So konnte der Mazda die Runden abspulen und holte den Gesamtsieg für Japan in einem Rennen – eines, das Toyota und Nissan während der gesamten Gruppe C-Ära zu gewinnen versucht hatten. Doch es war der relativ kleine Hersteller aus Hiroshima, der mit seinem Kreiskolbenmotor den ersten Gesamtsieg einer japanischen Marke in Le Mans einfuhr. Bemerkenswert: Mazda wusste bereits, dass der Kreiskolbenmotor 1992 in Le Mans verboten werden würde, so dass der Sieg 1991 die letzte Chance war, damit auf die Strecke zu gehen. Mit einem vom Briten Nigel Stroud entworfenen Chassis war der Mazda 787B auch das erste Auto, das Le Mans mit Karbonbremsen gewann. Zur Krönung eines großartigen Rennens wurde der Schwesterwagen mit der Nummer 18, der Mazda 787B, Sechster und der ältere Mazda 787 mit der Nummer 56 Achter - ein großer Erfolg für Mazda und der Höhepunkt einer Geschichte in Le Mans, die 21 Jahre zuvor, im Jahr 1970, begann.



RETRO CLASSICS

MESSE FÜR FAHRKULTUR

17. – 20. März 2022 Messe Stuttgart















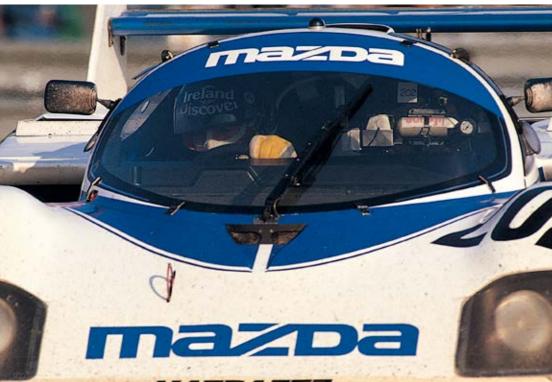


Das sollte sich 1983 für Mazda in Le Mans ändern. Das Team von Takayoshi Ohashi, Mazda Auto Tokyo, wurde in den frühen Achtzigern in Mazdaspeed umbenannt und wurde 1983 zu einer Tochtergesellschaft von Mazda. Damit nahm die Anstrengung mit einem speziell für Le Mans gebauten Sonderfahrzeug einen neuen Anlauf. Der Mazda 717C wurde für die zweite Klasse des neuen Gruppe-C-Reglements entwickelt und sollte nicht um den Gesamtsieg, sondern um den Klassensieg in der neuen Gruppe-C-Junior-Klasse kämpfen. Der zierliche 717C wog nur 800 kg und wurde von einem 310 PS starken 13B-Rotationsmotor angetrieben. Seine abgedeckten Hinterradverkleidungen trugen dazu bei, den Luftwiderstand zu reduzieren, was ihm einen glatten Luftwiderstandsbeiwert von 0,27cd bescherte. Da Mazda einen europäischen Partner für den Einsatz der Autos suchte, wurde das in Silverstone ansässige Unternehmen Alan Docking Racing als Partner gewonnen. Zwei Autos wurden für Le Mans gemeldet - eines mit einer kompletten japanischen Besetzung und das andere mit den britischen Stars Jeff Allam, Steve Soper und James Weaver. Interessanterweise hatte noch ein anderer Gruppe-C-Junior-Teilnehmer einen Mazda-Motor – ein britisches Harrier-Chassis, das vom gleichen 13B-Motor angetrieben wurde wie die kleinen 717c-Werkswagen, aber dieses britische Team konnte sich nicht qualifizieren.



Der 1987 siegreiche Mazda 757 war ein Sprungbrett für den noch schnelleren und leistungsfähigeren vierrotorigen Mazda 767, der 1988 neben einer Solo 757 debütierte, und es war die ältere 757, die einen weiteren Klassensieg errang. 1989 wurden zwei aktualisierte 767Bs und eine 767 eingesetzt. Der 767B mit der Nummer 201 gewann die GTP-Klasse und wurde Siebter in der Gesamtwertung, während das Schwesterauto mit der Nummer 202 den 10. Ein starkes Jahr für Mazda, Le Mans 1989 war ein großer Erfolg.











34. KITZBÜHELER ALPENRALLYE

600 Kilometer auf Alpenstraßen

Auch 2021 findet die Kitzbüheler Alpenrallye im Herbst statt. Vom 15. bis 18. September gehen die schönsten Oldtimer der Automobilgeschichte von der Hahnenkammstadt aus auf große Fahrt. Highlight der 34. Auflage der Traditionsrallye: die Großglockner-Hochalpenstraße.

Schon früh fiel heuer die Entscheidung, die Kitzbüheler Alpenrallye wie im Vorjahr im Frühherbst durchzuführen - vom 15. bis 18. September 2021 heißt es in der Hahnenkammstadt wieder: "Ladies and Gentlemen, start your engines". Das Interesse bei den Teilnehmern ist groß – noch sind einige Startplätze verfügbar…

Fotos: ©Kitzbüheler Alpenrallye



Coronabedingt war es 2020 eine Alpenrallye mit einem "Mini-Starterfeld", heuer kann sich die Rallye-Gemeinde mit den jüngsten Öffnungsschritten wieder über normale Verhältnisse freuen: "Wir rechnen für die 34. Alpenrallye wieder mit rund 150 Startern", berichtet OK-Chef Markus Christ über reges Interesse von Oldtimer-Enthusiasten aus dem In- und Ausland. Neben dem Gros an Startern aus Österreich, Deutschland und der Schweiz gibt es bereits Nennungen aus den USA, GB, Spanien, Holland und Tschechien. "Wir freuen uns sehr über normale Verhältnisse, wir werden wir unseren Teilnehmern wieder eine tolle, unvergessliche Rallye mit möglichst wenigen Einschränkungen bieten."

Oldtimerfans dürfen sich jedenfalls wieder auf viele Raritäten im Starterfeld freuen – von den beliebten offenen Rennsportmodellen der 1920er und 30er Jahre über Coupés, Roadster und Limousinen der 50er und 60er Jahre bis hin zu Raritäten der 70er Jahre – ein Querschnitt der Automobilbaukunst aus sechs Jahrzehnten, der in aller Ruhe beim Rallyezentrum am Hahnenkammparkplatz oder in "freier Wildbahn" auf einer der drei Etappen bewundert werden kann. Rund 600 Kilometer stehen auf dem Streckenplan,











DIE ERFOLGS-GESCHICHTE VON PORSCHE IN LE MANS

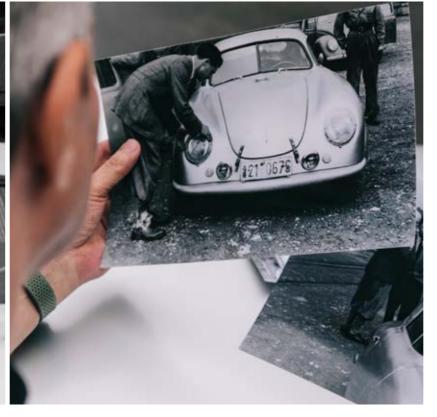
Porsche hat in Le Mans Momente für die Ewigkeit geschrieben. Das Porsche Museum widmet sich in den kommenden Monaten intensiv dem Heritage-Leitthema "Die Erfolgsgeschichte von Porsche in Le Mans". In der ersten Folge sprach Gastgeber Timo Bernhard mit Fritz Enzinger, Leiter Motorsport bei Porsche.

Startpunkt der Serie "Die Erfolgsgeschichte von Porsche in Le Mans" ist das Jahr 1951, in dem Porsche mit dem 356 SL den ersten Klassensieg einfährt. Dem Triumph mit dem Leichtmetall-Coupé folgen weitere 107 Klassen- und 19 Gesamtsiege. 70 Jahre später startet mit "Porsche Moments" nun eine neue Serie, die sich in sechs Episoden dem ruhmreichen Kapitel widmet.

Fotos: ©Porsche







Medial, international und am Standort in Zuffenhausen würdigt das Team die vielen historisch bedeutsamen Momente in Le Mans. "Im neuen Format 'Porsche Moments' beleuchten wir besondere Augenblicke aus unserer Vergangenheit, in denen wir – aus heutiger Sicht – Unternehmens-, Produkt- oder Renngeschichte geschrieben haben. Wir stellen diese Momente mit Zeitzeugen möglichst authentisch nach und laden unsere Fans über unsere Social-Media-Kanäle ein, diese besonderen 'Porsche Moments' noch einmal mitzuerleben", sagt Achim Stejskal, Leiter Porsche Heritage und Museum. Als Gastgeber führt Le-Mans-Sieger und Langstrecken-Weltmeister Timo Bernhard durch die insgesamt sechs Folgen. In Zuffenhausen und Weissach trifft er spannende Zeitzeugen auf vier Rädern und zwei Beinen.

Für die erste Folge von "Porsche Moments" lud sich Timo Bernhard einen Wegbegleiter ein, den er selbst seit zwei Jahren nicht mehr gesehen hat: Fritz Enzinger, Leiter Motorsport bei Porsche. Enzinger führte die Marke zu drei Gesamtsiegen in Le Mans. Das Wiedersehen vor dem historischen Backsteinbau des Werk 1 gleicht dem Treffen zweier Freunde – es ist, als hätten die beiden den Mythos Le Mans nach Zuffenhausen gebracht. "Vertrauen und Freundschaft sind wichtig für den Erfolg im Rennsport", erklärt Enzinger als er aus dem 356 SL steigt. "SL" steht für Super Leicht, das Coupé wiegt dank Aluminiumkarosserie nur 680 Kilogramm. Knapp 120 Kilogramm weniger als die ab November 1949 bei Reutter in Stuttgart gefertigten 356-Coupés mit Stahlkarosserie. "Wilhelm Hild aus der Porsche-Werksmannschaft gab dem 356 SL den Spitznamen Alubüchsle", verrät Enzinger und lacht. Intern trägt das Fahrzeug die Bezeichnung "Typ 514 Porsche Sport für Le Mans 1951".





Ab 1948 baut Porsche im österreichischen Gmünd in Kärnten 44 Coupés vom Typ 356/2. Elf weitere Rohkarosserien ziehen mit nach Stuttgart und werden teilweise später dort aufgebaut. Das Fahrzeug in der ersten Folge von "Porsche Moments" ist der historische Pate des Klassensiegers, 1952 fertiggestellt, ein Jahr später als der originale Siegerwagen mit der Nummer 46. "Das muss man sich einmal vorstellen, ein Fahrzeug mit weniger als 50 PS fährt 2.840,65 Kilometer in Le Mans mit einem Schnitt von 118,36 km/h. Im Jahr 1951! Zuvor reist es auf Achse an und fährt nach dem Rennen auf Landstraßen wieder zurück nach Zuffenhausen", sagt Enzinger. Pilotiert wurde das Siegerfahrzeug vom französischen Porsche-Importeur Auguste Veuillet und seinem Landsmann Edmond Mouche, zwei Fahrer für ein 24-Stunden-Rennen, damals gang und gäbe.



RETRO CLASSICS INSIDE



5. Festival of Classic Cars auf Schloss Dennenlohe am 4. Juli 2021

Genießen Sie mit uns das 5. Festival of Classic Cars

Schloss Dennenlohe inmitten der schönsten Automobilklassiker umgeben von einem 26 Hektar großen Landschaftsgarten und wildromantischen Rhododendronpark.

Es ist das Sommerevent der RETRO CLASSICS BAVARIA®, die jedes Jahr auf dem Gelände der NürnbergMesse am ersten Wochenende im Dezember stattfindet.

Wir freuen uns über die bereits angemeldeten Automobilbesitzer mit Ihren Schmuckstücken, die Plätze sind ausgebucht.

RETRO CLASSICS INSIDE





Willkommensind Gästenicht nur mit regionalem Bezugund Freundeder RETRO CLASSICS BAVARIA®, sondern auch Liebhaber, die dem Thema historische automobile Schätze inmitten einer prächtigen und wohl einmaligen Barockkulisse hingegeben sind. Im Jahr 1734 mit all seinen Nebengebäuden erbaut, gilt das Schloss Dennenlohe als eines der schönsten Barockensembles in Bayern.

- Exklusive, historische Automobile bis Baujahr 1970
- Bewertung durch eine professionelle Fachjury, bestehend aus Historikern, Designern und Journalisten
- Preisverleihung der verschiedenen Kategorien ab ca. 16.00 Uhr

Weitere Informationen erhalten Sie unter

https://www.retropromotion.de/events/festival-of-classic-cars/

22 SUNDAY GAZETTE 543



SL-ACCESSOIRES AUS DEM MERCEDES-BENZ CLASSIC SHOP

Die Faszination von Mercedes-Benz SL beginnt natürlichmit den Fahrzeugen. Sie reicht aber auch weit in den Alltag hinein – dafür sorgen zahlreiche Accessoires rund um die Historie der SL-Sportwagen, die der Shop im Mercedes-Benz Museum anbietet. Zum Programm gehören Spielzeug- und Modellautos, die eine umfassende Preisspanne abdecken: vom 300 SL Coupé (W 198) mit Rückzugmotor in Rot oder Silber für jeweils 7,90 Euro bis zum aufwendig handgebauten und patinierten Modell desselben Fahrzeugs im Maßstab 1:8 für 19.990 Euro. Daneben sind dort Fachbücher und Lifestyleprodukte zu finden. Zusätzlich zum Shop im Museum gibt es auch ein umfassendes Angebot online unter

http://www.mercedes-benz-classic-store.com/collection/sl-familie/ .

Die Mercedes-Benz SL setzen seit den 1950er-Jahren Maßstäbe für glamouröse Sportlichkeit. Um Maßstäbe geht es auch bei den Miniaturen der Sportwagen im Shop. Denn sie sind in verschiedenen Größenverhältnissen zu haben. Dazu zählen beispielsweise Modelle des 300 SL Coupé (W 198) und des 230 SL "Pagode" (W 113) im opulenten Maßstab 1:24 (jeweils 29,90 Euro – alle Preise inklusive Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten). delloser Historie zum "Best in Show". Dieser besondere Lotus Eleven hat die Fahrgestellnummer 11-332. Es war ein Werkseinsatz des Team Lotus, der 1957 in Rouen und Reims von Herbert Mackay-Fraser gefahren wurde, einem Amerikaner, der immer als "Mac" Fraser bekannt war.







Sie sind aus Zinkdruckguss mit Kunststoffteilen gefertigt und haben bewegliche Elemente, von den Flügeltüren bis zur Motorhaube. Auch in kleineren Formaten (vor allem 1:38 und 1:43) gibt es zahlreiche Fahrzeuge der gesamten SL-Geschichte bis zur Baureihe R 231. Im Format 1:38 erscheint ebenfalls das Trailerset aus G-Klasse, Anhänger und 300 SL "Gullwing", das in dieser Form exklusiv für Mercedes-Benz Classic zusammengestellt wurde (24,90 Euro). Neben in feinen Details ausgeführten Modellautos bietet das Programm des Shops auch Spielzeugautos mit Zusatzfunktionen wie einem Rückzugmotor bzw. "Pullback"-Antrieb (verschiedene Modelle, jeweils 7,90 Euro). Ob für die Vitrine oder fürs Kinderzimmer – hier finden kleine und große SL-Fans ihren passenden Sportwagen.

Authentische Dokumente

Einen tiefen Einblick in die Epoche jedes Mercedes-Benz SL aus Sicht erfahrener Mechaniker geben die Werkstatthandbücher der jeweiligen Baureihen. Diese Druckwerke entstehen ursprünglich als Fachliteratur des Kundendienstpersonals der Mercedes-Benz Markenwerkstätten: Sie beschreiben Wartungs- und Reparaturarbeiten in einzelnen Arbeitsschritten mithilfe von Zeichnungen, Fotos und Tabellen. Heute sind diese Handbücher als authentische Nachdrucke für alle Liebhaber der Stuttgarter Sportwagen eine wichtige Referenz für den Umgang mit ihrem Klassiker.



26 SUNDAY GAZETTE 543





Rothaus Schwarzwald Classic 2021

Eine Genuss-Veranstaltung mit sportlichem Charakter

Powered by RETRO CLASSICS®







1000 MIGLIA

Impressionen von Alfa Romeo

Nach einem kurzen Abstecher an die Riviera der Versilia kehrte der Konvoi bei Tagesanbruch auf die Straße zurück und verabschiedete sich von Viareggio mit einem Bild, das den lokalen Flair repräsentierte – ein wahrhaft malerischer Start in den Tag. Das Rennen wendete sich dann in Richtung Pisa entlang des Flusses Arno, bevor es zurück ans Meer ging, obwohl jeder Kilometer der 1000 Miglia voller Überraschungen ist

Ein Design, das Ästhetik und Funktion miteinander verbindet

Zu den Besonderheiten einer Alfa Romeo-Kreation gehört das Design, das auf der Verbindung von Form und Funktion beruht. Der Stil des Fahrzeugs muss einer übergeordneten Ästhetik entsprechen, um den Lauf der Zeit zu überdauern, während die Funktionalität zum Vorteil der aerodynamischen und mechanischen Effizienz erhalten bleibt. Diese Maxime wird in der Giulia GTA verkörpert.





Nach einem kurzen Abstecher an die Riviera der Versilia kehrte der Konvoi bei Tagesanbruch auf die Straße zurück und verabschiedete sich von Viareggio mit einem Bild, das den lokalen Flair repräsentierte – ein wahrhaft malerischer Start in den Tag. Das Rennen wendete sich dann in Richtung Pisa entlang des Flusses Arno, bevor es zurück ans Meer ging, obwohl jeder Kilometer der 1000 Miglia voller Überraschungen ist

Ein Design, das Ästhetik und Funktion miteinander verbindet

Zu den Besonderheiten einer Alfa Romeo-Kreation gehört das Design, das auf der Verbindung von Form und Funktion beruht. Der Stil des Fahrzeugs muss einer übergeordneten Ästhetik entsprechen, um den Lauf der Zeit zu überdauern, während die Funktionalität zum Vorteil der aerodynamischen und mechanischen Effizienz erhalten bleibt. Diese Maxime wird in der Giulia GTA verkörpert.







Leichtigkeit, Aerodynamik und Handling auf jeder Straße

Die Begrüßung in der Toskana während der 1000 Miglia: Auf einem Tuffsteinfelsen thronend, verabschiedete Pitigliano den Konvoi, der sich dann auf die Straßen des etruskischen Kernlandes ins Latium aufmachte. Die Route umfasste die üblichen stündlichen Kontrollen am Westufer des Bolsena-Sees und die Ankunft in Viterbo, wo auf der Piazza del Comune das Punchen stattfand. Vom Lago Bolsena zum Lago Vicoo, dem mit über 500 m über dem Meeresspiegel höchstgelegenen der großen Seen Italiens. Die Pferdestärken der Giulia GTA betragen ebenfalls mehr als 500, nämlich 540: Kraft und totale Kontrolle auf den Straßen, während sie an alten Städten und sanften grünen Hügeln vorbeifahren. Die immer wieder beeindruckenden Panoramablicke bei der 1000 Miglia ändern sich von einem Moment zum nächsten. Aber die Ankunft in Rom belohnt die Crews für all ihre Mühen.





Alfa Romeo: Schönheit und zeitloser Reiz

Wie immer viel Verkehr und noch mehr Aufregung, aber die Verkehrs- und Stadtpolizei war geduldig und freundlich, als sie den Konvoi durch die Straßen der Stadt eskortierte und leitete. Die 1000 Miglia ist ein Fest, das für alle offen ist, und all die zusätzliche Arbeit wird mit einem Lächeln erledigt, in dem Wissen, dass diejenigen, die dabei sind, Zeugen eines seltenen Ereignisses sind. Schließlich sieht man nicht jeden Tag vor der Villa Borghese den 6C 1500 Super Sport (1928), den 1900 Sport Spider (1954), den 2000 Sportiva (1954) und den 1900 Sport Spider (1956), gefahren von außergewöhnlichen Crews, zusammen mit den besten aktuellen Modellen von Alfa Romeo, paradieren. Ein weiterer magischer Moment der 1000 Miglia, verewigt in einem Augenblick auf den Smartphones der Fans, die auf die Vorbeifahrt des Konvois warten. Fast wie ein weiterer Versuch im Blitzlichtgewitter von Fellinis Paparazzi. Es ist kein Zufall, dass die Alfa Romeo Modelle jeder Epoche sich wie die zeitlosen Stars fühlen, die sie sind.

> Lesen Sie mehr auf Classic-Car.TV



KEINE FAHRVERBOTE FÜR OLDTIMER

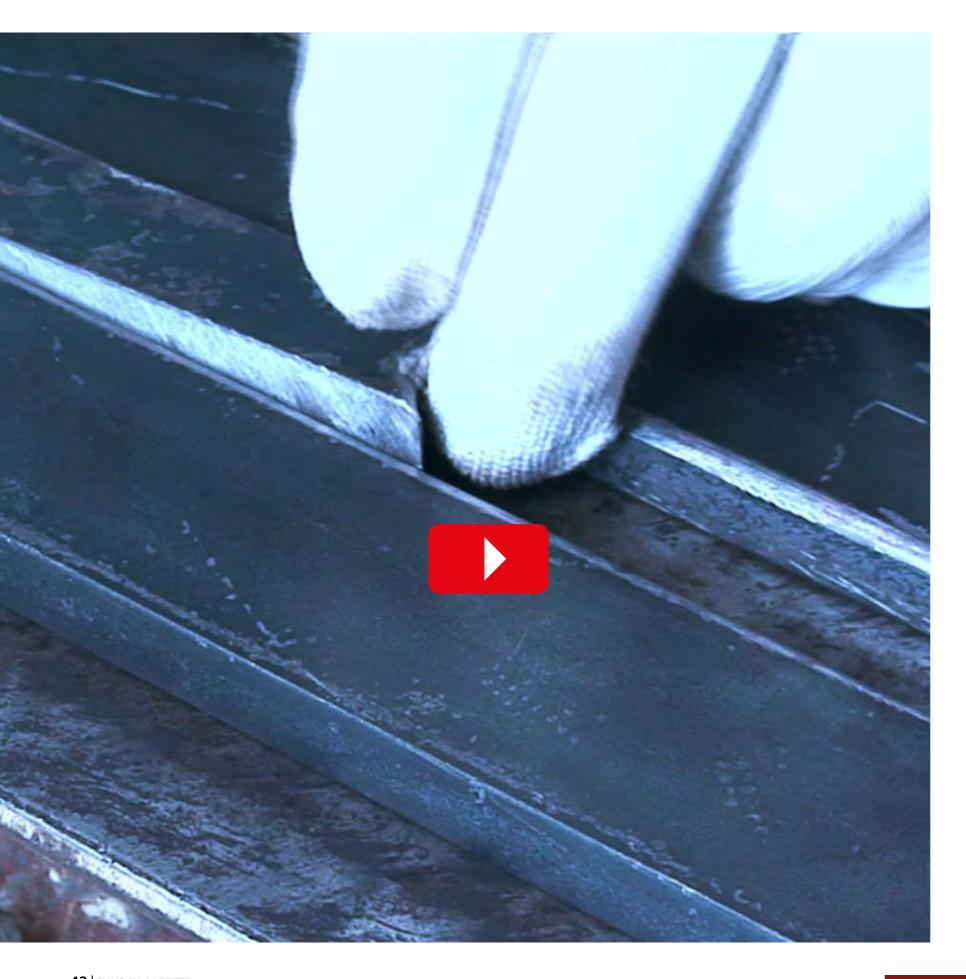
Zu den Diskussionen um die Auswirkungen des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erklärt der Vorsitzende des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) und Braunschweiger CDU-Bundestagsabgeordnete Carsten Müller:

"Fahrverbote für historische Fahrzeuge drohen nicht. Technisches Kulturgut auf zwei, drei, vier oder sogar mehr Rädern wird auch weiterhin auf unseren Straßen erlebbar sein. Die jüngste Änderung am Straßenverkehrsgesetz ändert daran nichts. Alles was auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes heute möglich ist, war auch vor der Änderung bereits möglich. Das Gesetz wurde lediglich sortiert, einfacher formuliert und Ausführungen zusammengefasst. Die Änderung hatte vor allem einen ordnenden Charakter, wie bereits in der Zieldarstellung des Gesetzes betont wird. Inhaltlich geändert wurde lediglich die Absenkung des Alters auf 15 Jahre für den Führerschein AM16.



Auch wenn sich mit der Novelle materiell-rechtlich nichts verändert hat, muss sich die Szene stets der Verantwortung für das Hobby bewusst sein. Mehrheiten zur Neugestaltung von Gesetzen können sich ändern. Bislang gibt es im Deutschen Bundestag eine Mehrheit, um historische Fahrzeuge, Motorräder und Nutzfahrzeuge erlebbar auf den Straßen zu halten. Auch die Gesellschaft verbindet ein weitgehend positives Stimmungsbild mit Oldtimern. Diese Unterstützung muss durch eine rücksichtsvolle Teilnahme am Straßenverkehr bewahrt werden. Für alle Aktiven sollte daher immer gelten: Die Freude an unserem Hobby vermitteln wir am besten, indem wir rücksichtsvoll unterwegs sind, umsichtig agieren und unnötige Aktionen von vornherein unterlassen."

TIPPS & TRICKS



BLECHARBEITEN SICKEN TREIBEN

An fast jedem Fahrzeug befinden sich aus Gründen der Stabilisation der Blechelemente sogenannte Sicken. Diese Sicken können für Ersatzbleche einfach nachgetrieben werden. Sie unterscheiden sich lediglich in Form und Länge.

Wir möchten hier eine der verschiedenen Methoden zeigen, wie Sicken in das Blech getrieben werden.

Vorerst benötigt man entsprechende Eisenleisten, die zu einer Schablone zusammengeschweißt werden. Zwei breitere Schienen werden mit zwei dünneren Elementen, die genau die Breite der Sicke festlegen, zusammengeschweißt.

Damit später durch das Hinzufügen von kleinen Einlegeschienen die Längen der Sicken verändert werden können, nimmt man für die Grundschablone die Maße der längsten Sicke.

Nachdem nun die Schablone zusammengeschweißt ist – im Übrigen kann man diese Schablone auch durchaus durch eine Holzschablone ersetzen – wird die Schablone auf eine schwere Metallunterlage, wie z.B. einen Amboss gelegt. Dies ist wichtig, damit das Blech während des Treibens die volle Kraft des Treibens aufnimmt.

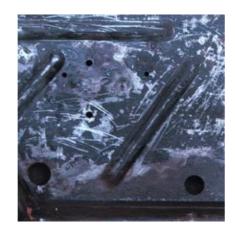
TIPPS & TRICKS

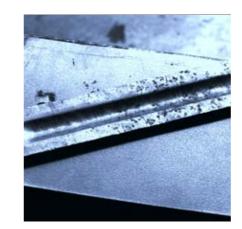
Um die unterschiedlichen Ergebnisse bei zwei verschiedenen Treibhammer Köpfen zu zeigen, verwenden wir einen Hammer mit einem Rundkopf und dem gegenübergestellt einen Kunststoff Treibhammer.

Wir beginnen mit dem Gusseisernen Treibhammer. Das Blech wird auf die Schablone Aufgelegt. Mit gezielten Schlägen beginnt nun das Treiben des Bleches. Für weniger Geübte empfiehlt es sich, das Blech mit Schweißzangen während des Treibvorganges zu fixieren.

Sehr bald lässt sich die klare Form der Sicke erkennen. Um nun die kürzere Sicke zu treiben, wird in die Schablone die vorbereitete Schiene eingelegt. Bei verschiedenen Sickenlängen kann mit diesen Schienen entsprechend die Länge angepasst werden.

In diesem Falle wird nun der Kunststoff-Treibhammer eingesetzt. Man sieht auf Anhieb, dass das Blech sanfter getrieben wird. Im Vergleich erkennt man bei den unterschiedlich getriebenen Sicken, das der Gußhammer deutliche Schlagspuren hinterlassen hat, während bei der Sicke, die mit dem Kunststoffhammer getrieben wurde, kaum Schlagspuren zu erkennen sind und auch optisch gleichmäßiger aussieht. In der Funktionalität sind beide Sicken gleichwertig.















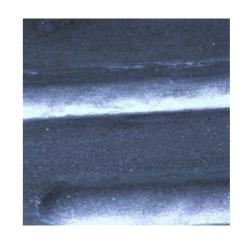




Sehen Sie das Video und Iesen Sie mehr auf Classic-Car.TV













P.S. SPEICHER FEIERT "100 JAHRE AVUS"

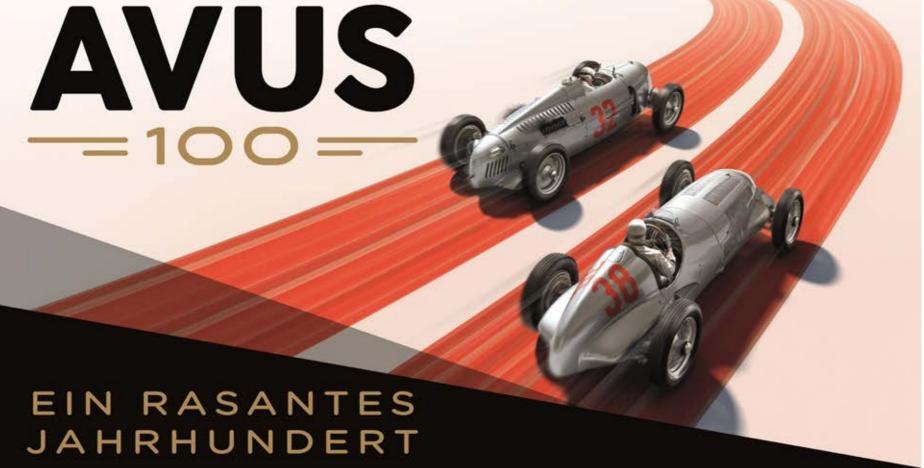
Der PS.SPEICHER im niedersächsischen Einbeck erweitert ab dem 12. September sein Angebot: Eine Sonderausstellung erinnert mit originalen Fahrzeugen an die Rennstrecke und Verkehrsstraße "AVUS".

Sie ist älter als der Nürburgring, war schneller als jede andere Rennstrecke und ist eines der Wahrzeichen Berlins. Die AVUS, einst als "Automobil- Verkehrs- und Übungsstraße" gedacht, ist heute ein Symbol deutscher Geschichte. Dieses Jahr feiert sie ihren 100. Geburtstag. Viele Mythen ranken sich um die einst bis zu 19 Kilometer lange Strecke.

Der PS.SPEICHER und die Initiative "AVUS100" feiern das Jubiläum dieses geschichtsträchtigen Ortes mit einer Sonderausstellung. Das Oldtimermuseum in Niedersachsen zeigt ab dem 12. September zahlreiche Fahrzeuge, die einst die Strecke belebten.

46 SUNDAY GAZETTE 543





"Die AVUS ist nicht nur Berliner Historie, sie ist auch deutsches Kulturgut und genießt einen weltweiten Ruf. Wir präsentieren eine einmalige Auswahl an Exponaten, die in dieser Form noch nie gemeinsam zu sehen waren", verspricht Ausstellungsleiter Sascha Fillies. Zudem informiert die Ausstellung über Details dieses Sinnbilds automobiler Geschichte und erinnert an unzählige Anekdoten.

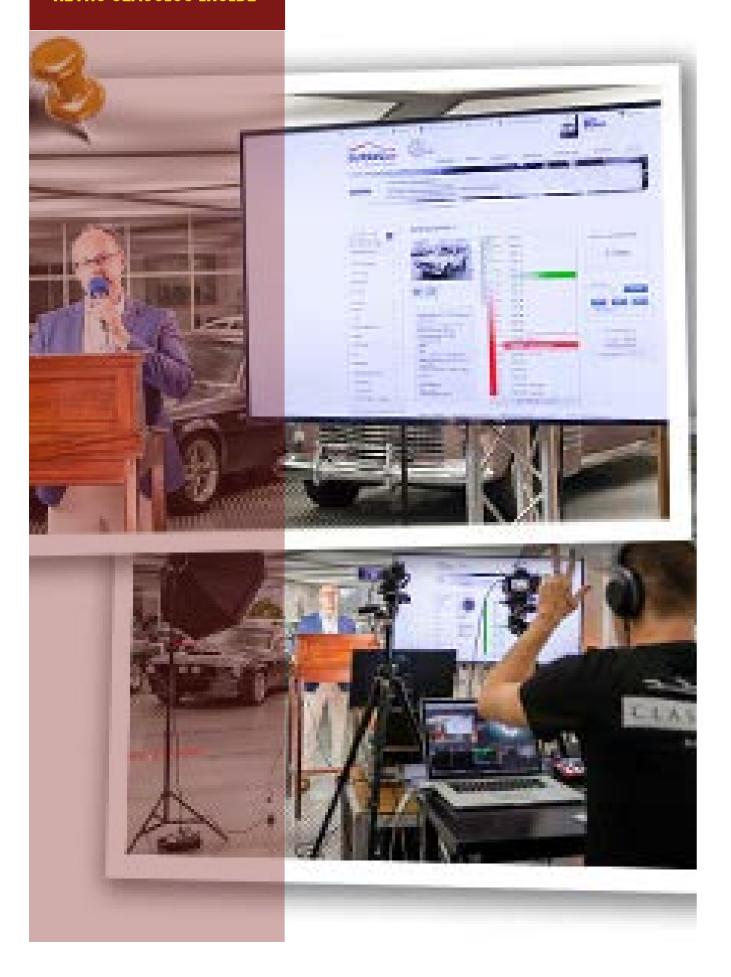
Warum die Wahl auf Einbeck fiel, erklärt AVUS100-Initiator Ulf Schulz: "Mit dem PS.SPEICHER konnte ich einen Partner gewinnen, der es versteht, den Besuchern legendäre Geschichten mit Herz und Hand sowie einem guten Gespür für Ausstellungsästhetik näherzubringen. Zwar liegt der PS.SPEICHER nicht in der Hauptstadt, dafür aber zentral, mitten in Deutschland."

Die Ausstellung im PS.SPEICHER ist nur ein Teil des AVUS-Jubiläums: Pünktlich im September erscheint das gleichnamige Buch "Ein rasantes Jahrhundert" von Ulf Schulz. Das Werk entstand in Zusammenarbeit mit Co- Autor Sven Wedemeyer und erscheint im Prestel-Verlag. Zusätzlich findet am 24./25. September auf der alten Nordkurve der AVUS in Berlin ein Publikumsevent statt. Ferner arbeitet der Fernsehsender arte an einer Dokumentation und die Deutsche Post bringt eine Sonderbriefmarke zum 100. Geburtstag auf dem Markt. Das Hörspiel "Leo und die Abenteuermaschine" rundet die AVUS100-Aktivitäten ab. In der Folge bringen die Akteure den Kindern die Erfindung des Autos und die AVUS als Rennstrecke in Berlin näher. Die AVUS ist somit europaweit in aller Munde.

Fotos: ©PS.SPEICHER



RETRO CLASSICS INSIDE



RETRO CLASSICS und Classicbid virtuell am Start!

Freuen Sie sich auf unsere virtuelle RETRO-CLASSICS-Auktion powerd by Classicbid am 10. Juli mit zahlreichen automobilen Klassikern und diversen Automobilia.

Lieber Klassiker-Freund,

Wir führen das erfolgreiche Format der virtuellen RETRO-CLASSICS-Auktion powerd by Classicbid fort und bietet Ihnen auch diesmal wieder etwas ganz Besonderes. Freuen Sie sich daher jetzt schon auf Samstag, den 10. Juli 2021 um 15 Uhr!

Denn an diesem Tag findet unsere nächste spannende, virtuelle Klassiker-Auktion statt – und wird selbstverständlich auch wieder per Live-Stream übertragen.

Bei unserer virtuellen Klassiker-Auktion haben Sie natürlich auch wieder die Möglichkeit auf unserer Partnerseite www.autobid.de online mitzubieten.

Alle weiteren Informationen dazu und unser Anmeldeformular erhalten Sie hier auf www.classicbid.de

50 SUNDAY GAZETTE 543



Summer-Opening im Classicbid Zentrum Rheinhessen

Am gleichen Tag veranstalten wir auf dem Parkplatz unseres Oldtimer-Zentrums in Grolsheim unser "Summer-Opening" mit vielen kleinen und großen Highlights. Sie haben noch nichts vor am 10. Juli? Dann kommen Sie vorbei und erleben Sie endlich wieder Oldtimer-Feeling hautnah.

(Live-Stream der Veranstaltung ab 10 Uhr)

Sie sind mehr am Verkaufen interessiert?

Dann versteigern Sie Ihr Fahrzeug doch gleich bei dieser Auktion. Alle Informationen zur Einlieferung hierzu finden Sie auf www.classicbid.de.

Ob Kaufen oder Verkaufen – die Vorfreude auf unsere ganz spezielle Klassiker-Auktion steigt täglich. Sind auch Sie dabei? Wir freuen uns schon drauf!

Ihr Classicbid Team

1. Mercedes-Benz 230 C (W123)

Ausrufpreis 14.000 €

Baujahr: 1978

Hubraum (ccm): 2.277 Leistung (kW/PS): 80 / 109

Zylinder: 4

Getriebeart: Automatik

Tacho (abgelesen): 132.400 km

Farbe (innen): grün Interieur: Stoff

2. Opel Diplomat B

Ausrufpreis: 7.500 €

Baujahr: 1978

Hubraum (ccm): 5.303 Leistung (kW/PS): 169 / 230

Zylinder: 8

Getriebeart: Automatik Tacho (abgelesen): 81.400 km

Farbe (innen): rot Interieur: Stoff 3. Audi Ur-Quattro 20 V

Ausrufpreis: 85.000 €

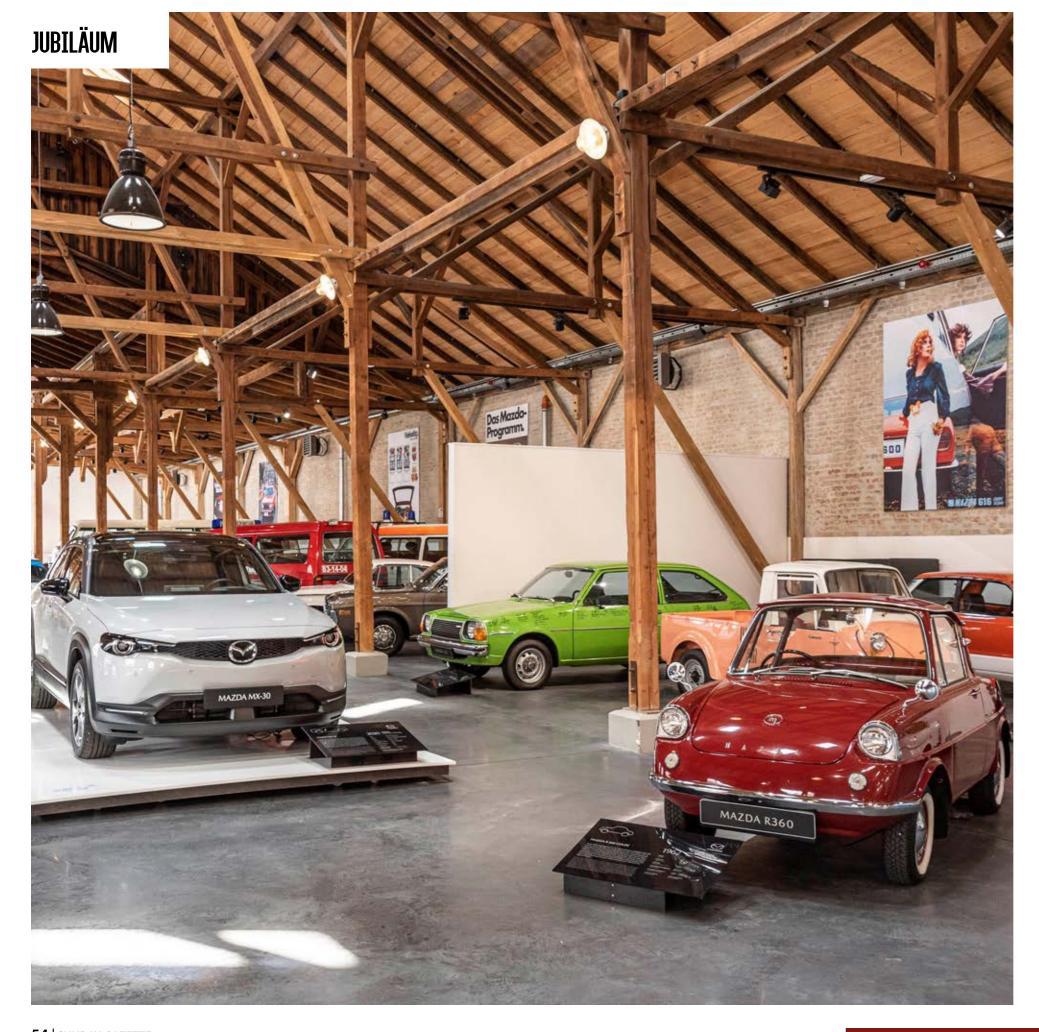
Baujahr: 1989

Hubraum (ccm): 2.226 Leistung (kW/PS): 162 / 220

Zylinder: 5

Getriebeart: Schaltgetriebe Tacho (abgelesen): 182.000 km

Farbe (innen): grau Interieur: Teilleder



WIEDER-ERÖFFNUNG DES MAZDA MUSEUMS

Das Warten hat ein Ende: Seit dem 24. Juni hat das Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg wieder seine Türen geöffnet. Nach fast achtmonatiger Pause aufgrund der Covid-19-Pandemie kann das erste Mazda Museum außerhalb Japans nun endlich wieder Besucher in der runderneuerten Fahrzeugsammlung begrüßen.

Highlights aus der über 100-jährigen Geschichte des japanischen Unternehmens lassen sich hier im einzigartigen Flair eines historischen Straßenbahndepots aus nächster Nähe erleben: vom ersten Mazda Pkw, dem R360 Coupé von 1960, bis hin zum weltweit ersten Fahrzeug mit Zweischeiben-Kreiskolbenmotor, dem Mazda Cosmo Sport 110 S.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt in diesem Jahr auf der Karosserieform Kombi. Ob als Raumwunder oder als Designerstücke: Kombis und Familienautos besitzen bei Mazda seit jeher einen hohen Stellenwert. Gezeigt werden acht – teils noch nie ausgestellte – Exponate vom frisch restaurierten, eleganten Mazda 1500 Bertone Kombi, über den Mazda B360 Kombi, Mazda 626, Mazda 818 bis hin zum Mazda RX-4 Station Wagon mit Oberklasse-Flair und Kreiskolbenmotor.





Eine weitere Neuerung ist das Cosmo Bistro Augsburg, das während der Pandemie in den Innenhof des Museums eingezogen ist. Neben einem stilvoll eingerichteten Innenraum mit Blick in die offene Küche, lädt bei diesen Temperaturen vor allem die ruhige Terrasse zu einem kühlen Getränk und einem guten Essen ein. Montags bis samstags zwischen neun und zwölf Uhr können die Gäste aus der breit gefächerten Speisekarte oder einer wechselnden Wochenkarte auswählen. Mehr Informationen finden Sie unter: www.cosmo-bistro.de.

Das Mazda Museum ist aus einer der weltweit größten privaten Sammlungen entstanden und befindet sich mitten in der Augsburger Innenstadt (Wertachstraße 29b, 86153 Augsburg). Es ist donnerstags bis sonntags von 10 bis 18 Uhr geöffnet.





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



Die Wiedereröffnung des Mazda Museums ist nicht die einzige gute Neuigkeit für Fans und Fahrer der Mazda Klassiker. Für seine beiden Ikonen MX-5 und RX-7 produziert der Hersteller nun verschiedene Originalteile nach. Damit ist der Nachschub an Ersatzteilen langfristig gesichert. Im Angebot sind mehr als 100 Teile für den MX-5 der ersten Generation (NA), darunter auch das Verdeck, Holzlenkrad, Schaltknauf und Original Alufelgen sowie rund 90 Teile für den RX-7 der Generationen RC und FD. Bestellbar sind die Teile über die Mazda Händler.

Fotos: ©Mazda Museum



KLASSISCHE FAHRZEUGE IM DOROTHEUM VÖSENDORF

Fahrzeug-Raritäten mit Geschichte werden bei der Auktion "Klassische Fahrzeuge" am 3. Juli 2021 im Dorotheum großgeschrieben: 74 Autos und Motorräder von der Frühzeit der Automobilgeschichte bis hin zu neuesten Entwürfen.

Eine bessere Provenienz kann ein Mercedes-AMG GT R wohl nicht haben als Toto Wolff, den Teamchef, der das Mercedes Formel 1 Team zum erfolgreichsten seiner Zeit entwickelt hat. Mercedes' Kampfansage an den Porsche 911, sein Supersportwagen aus 2018 mit der Höchstgeschwindigkeit von 319 km/h weist nur 2500 km Laufleistung auf, d. h. er ist praktisch wie neu (Schätzwert € 190.000 – 250.000).





RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021 NürnbergMesse





















Seit seinem Baujahr 1971 ist das Glanzstück der Auktion, der weiße Dino 246 GT bei ein und demselben Besitzer geblieben. Mit original rund 50.000 km Laufleistung und matching numbers macht dieses nach Enzo Ferraris Sohn benannte, im Originalzustand belassene Kunstwerk auf vier Rädern gute Figur. Schon in den 1970er Jahren schwärmten Reporter von der Schönheit dieses Dino: "The shape alone is beautiful to the point of being propably the greatest thing that Pininfarina ever did" (€ 350.000 - 450.000). Einen ganz ähnlichen Lebenslauf kann der in Blutorange gehaltene Porsche 911 E 2,2 vorweisen, der genauso seit 50 Jahren in Erstbesitz war (€ 90.000 - 130.000).

Fotos: ©Dorotheum





GOODWOOD REVIVAL 2021 PRORAMM

Das Goodwood Revival findet in diesem Jahr wieder Start. Hier das Programm für den Kultevent vom 17. bis 19. September.



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.