

# SUNDAY GAZETTE

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 552, 22. August 2021

## VOLKSWAGEN TYP 147 “FRODOLIN”



NEWS



NEWS



# VOLKSWAGEN TYP 147 "FRIDOLIN"

Anfang der 60er Jahre suchte die Deutsche Bundespost nach einem Fahrzeug, das die anfallenden Briefkastenentleerungen und Paketzustellungen in den Großstädten mit ca. 400 Kilogramm Nutzlast übernehmen kann. Ein Versuch mit einem Goggomobil-Lieferwagen brachte die Erkenntnis, dass dieser zu klein ist und mit seinem Zweitaktmotor zu wenig Leistung besitzt. Für den Kurzstreckenverkehr war das Goggomobil auch nicht gut einsetzbar.





Man wandte sich an Volkswagen. Diese wiederum trugen die Anforderungen an die Westfalia Werke heran, wo schon einige Umbauten für unterschiedlichste Postfahrzeuge vorgenommen wurden. Die Anforderungen an den neuen Lieferwagen waren deutlich definiert: Das Ladevolumen sollte ganze zwei Kubikmeter betragen, die Zuladung rund 400 Kilogramm und für das erleichterte Aus- und Einsteigen zwei Schiebetüren. Im Oktober 1963 war der Prototyp fertiggestellt.





# RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

**17. – 20. März 2022**  
Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Der liebevoll als „Fridolin“ bezeichnete Lieferwagen wurde ab 1964 gebaut. Als Basis dient der Zentralrohr-Plattformrahmen des Karmann Ghia Typ 14. Fahrwerk, Motor und Getriebe wurden vom Volkswagen Käfer übernommen. Motorhaube und einige andere Teile stammen vom Volkswagen Bulli und manche anderen Teile wie zum Beispiel die Frontscheinwerfer entstammten dem Typ 3.

Natürlich kamen die „Fridolin“ Transporter auch anderweitig zum Einsatz, wie zum Beispiel bei der Lufthansa auf den Flughafen Vorfeld oder auch bei Firmen als Service- oder Lieferfahrzeug.



Ein Sprintwunder war der Fridolin nicht. Dies war auch nicht notwendig, da er vor allem in der Stadt zum Einsatz kam. Sein im Heck angebrachter 1192ccm Motor mit 34 PS bei 3600 U/min bringt den 935 Kilogramm schweren Fridolin auf maximal 100 km/h.

Dennoch hat der Kleintransporter genügend Kraft auch noch einen Anhänger zu ziehen. Der gezeigte Anhänger wurde ebenfalls in den Westfalia Werken gebaut. Der einachsige Anhänger bietet unter seiner großen Klappe viel Stauraum.

Fotos: © Kay MacKenneth / Classic Car TV / Volkswagen Classic



# HORCH 670V FEIERT 90 JAHRE

Als der Horch 670 V im Jahre 1931 auf den Markt kam, galt er als das revolutionärste Fahrzeug seiner Zeit und als das maximal Mögliche des zeitgenössischen Automobilbaus. 2021 feiert das Fahrzeug sein 90-jähriges Jubiläum - lediglich vier von insgesamt 80 produzierten Fahrzeugen sind bis heute erhalten. Eines davon ist Teil der ZeitHaus-Sammlung der Autostadt in Wolfsburg. Mit dem Fahrzeug erwarben seine Besitzer ein Stück technische Innovation, die der europäische Automobilbau der 1930er Jahre bislang nicht kannte: So verfügte der von Fritz Fiedler konstruierte V12-Motor des Horch über 5.990 cm<sup>3</sup> Hubraum und einen hydraulischen Ventilspielausgleich - dieser sorgte neben dem hohen Maß an Wartungsfreundlichkeit auch für einen extrem ruhigen Lauf. Zudem wurde im 670 ein Vollsynchrongetriebe verbaut. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 145 km/h, gebremst wurde über eine Vierrad-Servo-Bremsanlage von Bosch.

Das Heck des Fahrzeugs schmückten zwei Reserveräder, die beide umgeklappt werden konnten, um den Kofferraum zu beladen. Im Pannenfall war es möglich, das knapp 2,5 Tonnen schwere Fahrzeug über einen hydraulischen, fest verbauten Wagenheber anzuheben und die Räder zu wechseln. Aufgrund des hohen Preises von 23.500 RM konnten sich nur wenige Menschen dieses Fahrzeug leisten, sodass seine Produktion 1934 nach nur drei Jahren eingestellt wurde.



Der Erstbesitzer des Horchs 670 der Autostadt war ein Schweizer. Nach dem Ende des Krieges fand das Fahrzeug über Österreich und Frankreich den Weg in die USA - in den 80er Jahren wurde es nach Deutschland reimportiert und im Auftrag eines Münchner Arztes komplett restauriert.

#### Technische Daten Horch 670 V

V-Zwölfzylinder, Bohrung x Hub 80 x 100 mm, Hubraum 6.021 cm<sup>3</sup> (nach damaliger Steuerformel 5.990 cm<sup>3</sup>), Leistung 88 kW/120 PS bei 3.000/min; Leergewicht ca. 2.500 kg, Radstand 3.450 mm, Höchstgeschwindigkeit 145 km/h; damaliger Neupreis: ab 23.500 RM. Produktionszeit: 1931 bis 1934; Stückzahl: 80 (600/670; 670: 53).

#### Unternehmensgeschichte Horch

Mit August Horch, einem der Pionieringenieure des deutschen Automobilbaus, begann die Geschichte des legendären Horch 670 V. Geboren am 12. Oktober 1868, gründete Horch 1904 in Zwickau die August Horch & Cie. Motorwagenwerke AG. Nach dem Ausscheiden aus seinem Unternehmen folgte 1918 die Umbenennung in Horchwerke AG Zwickau, deren Chefkonstrukteur 1922 Paul Daimler wurde - der Sohn Gottlieb Daimlers ebnete den Weg der Marke Horch zum führenden deutschen Luxuswagen-Bauer - diesen Weg führte Fritz Fiedler ab 1930 fort. 1932 schlossen sich die Horchwerke mit Audi, DKW und Wanderer zur Auto-Union zusammen.

Jede der vier Marken erhielt ein eigenes Marktsegment zugeordnet: DKW - Motorräder und Kleinwagen; Wanderer - Automobile der Mittelklasse; Audi - Automobile im gehobenen Mittelklassensegment; Horch - Luxusautomobile der Oberklasse.



# BUGATTI FEIERTE IN PEBBLE BEACH

Am 15. August, jährte sich der Concours d'Elegance in Pebble Beach zum 70. Mal. Auch für Bugatti gibt es Grund zum Feiern: Schon beim allerersten Concours war die französische Marke zugegen, der heute als die renommierteste Oldtimer-Ausstellung der Welt gilt. Der erste Concours im Jahr 1950 war eine Autoparade auf der Zielgeraden am Ende des Pebble Beach Straßenrennens. Einer der ausgestellten Highlightfahrzeuge war ein 1938 Bugatti Type 57 Coupe de Ville, er gehörte John Edgar und dessen Sohn Will, der auch in diesem Jahr bei der 70-Jahrfeier in Pebble Beach dabei war.

„In den ersten Jahren wurde den klassischen Modellen keine besondere Wertschätzung beigemessen und die Teilnahme am Concours wurde auch nicht besonders beworben. Interessant waren vor allem die neuen Modelle“, erläutert Sandra Button, Vorsitzende des Pebble Beach Concours d'Elegance. „Die Situation änderte sich Mitte der 1950er Jahre, nachdem die Organisatoren begannen, die höheren Auszeichnungen an klassische Modelle und nicht an Neufahrzeuge zu vergeben.“

# 3. Concours d'Élégance TEGERNSEE

SPONSORED BY RETRO CLASSICS®

2021



## Althoff Seehotel Überfahrt

18. CONCOURS D'ÉLÉGANCE  
GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND  
10. – 12. SEPTEMBER 2021



RETRO  
MESSEN

STUTT GART | NÜRNBERG

Concours d'Élégance  
Tegernsee

Althoff  
SEEHOTEL  
ÜBERFAHRT

Tegernsee



Der erste von neun „Best in Show“-Titeln für Bugatti

Die französische Luxusmarke konnte ihren ersten Sieg 1956 verzeichnen, als die Autos an der Lodge am 18. Loch des Golfplatzes von Pebble Beach vor der atemberaubenden Kulisse der glitzernden Carmel Bay präsentiert wurden. In jenem Jahr gewann der Type 37 Grand Prix von Dr. Milton R. Roth den Titel „Best of Show“. Seit diesem Zeitpunkt waren Modelle von Bugatti auf fast jedem Concours am 18. Loch vertreten. Die Marke konnte die begehrte Auszeichnung „Best of Show“ häufiger als jeder andere Hersteller gewinnen und kann die Rekordzahl von bisher neun Titeln vorweisen.

„Die Marke Bugatti nimmt einen ganz besonderen Platz in der Geschichte von Pebble Beach ein. Beide Namen sind eng miteinander verknüpft und jedes Jahr ziehen die Bugatti Modelle am 18. Loch des Golfplatzes die Besucher und auch die Jury völlig in ihren Bann“, so Button. „Es ist tatsächlich keine Übertreibung zu sagen, dass Pebble Beach die internationale Anerkennung, die der Concours heute genießt, Bugattis spektakulärem Auftritt im Jahr 1985 zu verdanken hat.“

RETRO CLASSICS®



Die Veranstaltung, auf die sich Button bezieht, ist die einzigartige Präsentation aller sechs Bugatti Type 41 Royale in Pebble Beach 1985 – das bisher einzige Mal, bei dem alle Fahrzeuge zusammen gezeigt wurden. Der zwischen 1926 und 1933 produzierte Royale war ein Fahrzeug, wie es die Welt noch nicht gesehen hatte. Mit dem 6,5 Meter langen 12,8-Liter-Reihenachtzylinder vom Type 41 wollte Unternehmensgründer Ettore Bugatti der Welt zeigen, wie er sich den Superlativ eines Autos – für Aristokraten und Fürsten – vorstellte. In puncto Technik und Stil erfüllte der opulent ausgestattete Royale diesen Zweck mit spielerischer Leichtigkeit. Aber leider fiel seine Entwicklung mitten in eine weltweite Rezession und so wurden nur sechs Modelle gebaut.

### Ehrgeiziges Unterfangen

Die höchst ehrgeizige Idee, alle sechs Bugatti Royales an einem Ort auszustellen, stammte ursprünglich von Chris Bock, der damals zur Feldcrew des Concours gehörte und heute der Jury vorsteht. Die Umsetzung erforderte eine extrem komplizierte Logistik, die sogar die Gewährung diplomatischer Immunität für zwei Fahrzeuge durch die US-Regierung beinhaltete – ein Status, der normalerweise Personen vorbehalten ist und ganz selten auch Kunstwerken zuteil wird, aber noch nie zuvor einem Auto.

„Vier der Bugatti Royales waren bereits in den USA, die anderen beiden befanden sich in Frankreich, erinnert sich Bock. „Sie gehörten zur Fahrzeugkollektion der Schlumpf-Brüder in Mulhouse, die in den 70er Jahren von der französischen Regierung übernommen und in ein Automobil Museum umgewandelt wurde. Die Cité de l'Automobile, wie das Museum heute heißt, war jedoch besorgt, dass die Schlumpf-Brüder rechtliche Schritte unternehmen könnten, um die Fahrzeuge wieder in ihren Besitz zu bringen, wenn sie außer Landes gebracht würden.“

Lesen Sie mehr auf  
Classic-Car.TV



# JENSON BUTTON BEI THE QUAIL

The Quail: A Motorsports Gathering begrüßte Formel-1-Weltmeister Jenson Button als Gast im Fireside Chat. Die Luxus-Lifestyle-Veranstaltung übertrug die Diskussionsreihe am 13. August aus dem Quail Lodge & Golf Club.

Die „Fireside Chat“-Diskussionen sind ein Markenzeichen von The Quail und bieten den Teilnehmern ein Gespräch zwischen führenden Persönlichkeiten der Automobilbranche. Button gewann 2009 die Formel-1-Weltmeisterschaft, als er für das Team Brawn GP fuhr.

The Quail: A Motorsports Gathering“ tat sich in diesem Jahr erstmals mit Hagerty Media zusammen, um bei der Veranstaltung 2021 eine neue Diskussionsreihe zu starten. Die Quail Broadcast Platform soll Fireside Chat-Reihe erweitern und Fans auf der ganzen Welt die Möglichkeit geben, bei den Diskussionsplattformen via Livestream dabei zu sein.

Foto: ©The Quail





# GULF & MARTINI AM HAMPTON COURT PALACE

Rennwagen aus den 1970er Jahren in den Rennlackierungen von Gulf und Martini gibt es beim Concours of Elegance im Rahmen des diesjährigen "Main Concours" zu sehen. Die Veranstaltung am Hampton Court Palace findet vom 3. bis 5. September statt.

Die Gulf-Lackierung verdanken wir Grady Davis, dem Vizepräsidenten von Gulf Oil, der sich 1966 einen Ford GT40 kaufte und sich infolge dessen mit dem Renningenieur und Teammanager John Wyer befreundete. Daraus entwickelte sich auch eine kommerzielle Partnerschaft und diese erfolgreiche Rennlackierung, die sofort an ihren unverwechselbaren, leuchtend orangen und blauen Farben zu erkennen war.

Martini Racing war das Rennteam, das von der italienischen Destillerie Martini & Rossi gesponsert wurde. Das Rennsponsoringprogramm von Martini begann im Jahr 1958. Die Lackierung ist ebenfalls leicht an den charakteristischen dunkelblauen, hellblauen und roten Streifen auf weißen, roten oder silbernen Autos zu erkennen.



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://allianz.de/oldtimer)



Die Martini-Autos starteten mit einem der berühmtesten und wichtigsten Porsche 911 aller Zeiten – dem Prototyp des Martini Racing Porsche 911 Carrera RSR, der 1973 die Targa Florio gewann. Dieses Auto ist Chassis #911 360 0588, auch bekannt als R6 durch das interne Nummerierungssystem, das innerhalb der Porsche-Rennabteilung in Weissach verwendet wurde – das Auto begann seine Laufbahn in der Gruppe 4-Spezifikation, und nachdem es für spätere Saisons auf die Gruppe 5-Spezifikation modifiziert wurde, wurde es auf seine ursprüng-

liche Spezifikation des Targa Florio-Siegers von 1973 restauriert, in der es heute noch ist.

Daneben steht ein später produzierter 911 Carrera RSR Turbo aus dem Jahr 1974, den man sofort an seinem riesigen Heckflügel und den ausgestellten hinteren Bögen erkennt. Die Fahrgestellnummer R13 ist der erfolgreichste aller RSR 2.1, der bei den 24 Stunden von Le Mans 1974 den zweiten Platz belegte.



Den Abschluss der Martini-Fahrzeuge bildet der Porsche 936, der 1977 Le Mans gewann. Der 936 wurde 1976 konstruiert, um in der Gruppe 6 der Sportwagen-Weltmeisterschaft zu starten. Der neue Wagen hatte die schwierige Aufgabe, den Siegeszug seiner Vorgänger, des 917 und des 908, fortzusetzen, und wurde tatsächlich aus vielen Elementen des 917 und des 908 zusammengesetzt. Nach einem beeindruckenden Comeback gewann der Wagen 1977 Le Mans mit einem Vorsprung von 11 Runden auf den zweitplatzierten Renault, dank der überlegenen Fahrweise von Jacky Ickx. Der Wagen wird derzeit in seiner LM-Spezifikation von 1977 und in der Martini-Lackierung restauriert und wird sein „Debüt nach der Restaurierung“ beim Concours of Elegance 2021 geben.

Lesen Sie mehr auf  
Classic-Car.TV





## **RETRO CLASSICS® BAVARIA: Nutzen Sie die Möglichkeit Ihr Fahrzeug bei der Fahrzeugverkaufs- börse vom 3. – 5. Dezem- ber 2021 in Nürnberg zu verkaufen!**

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren: Vom 3. bis 5. Dezember 2021 öffnet die fünfte Ausgabe der RETRO CLASSICS BAVARIA® ihre Pforten in der Erfinderstadt Nürnberg. Händler, Kenner und Sammler dürfen sich nun zum Saisonabschluss erneut auf 40.000 Quadratmeter automobiler Leidenschaft freuen!

Sie möchten Teil der RETRO CLASSICS BAVARIA® werden?

Sie möchten als Privatperson ein Fahrzeug verkaufen?

Sie sind ein gewerblicher Händler?

Dann sind Sie richtig bei uns!

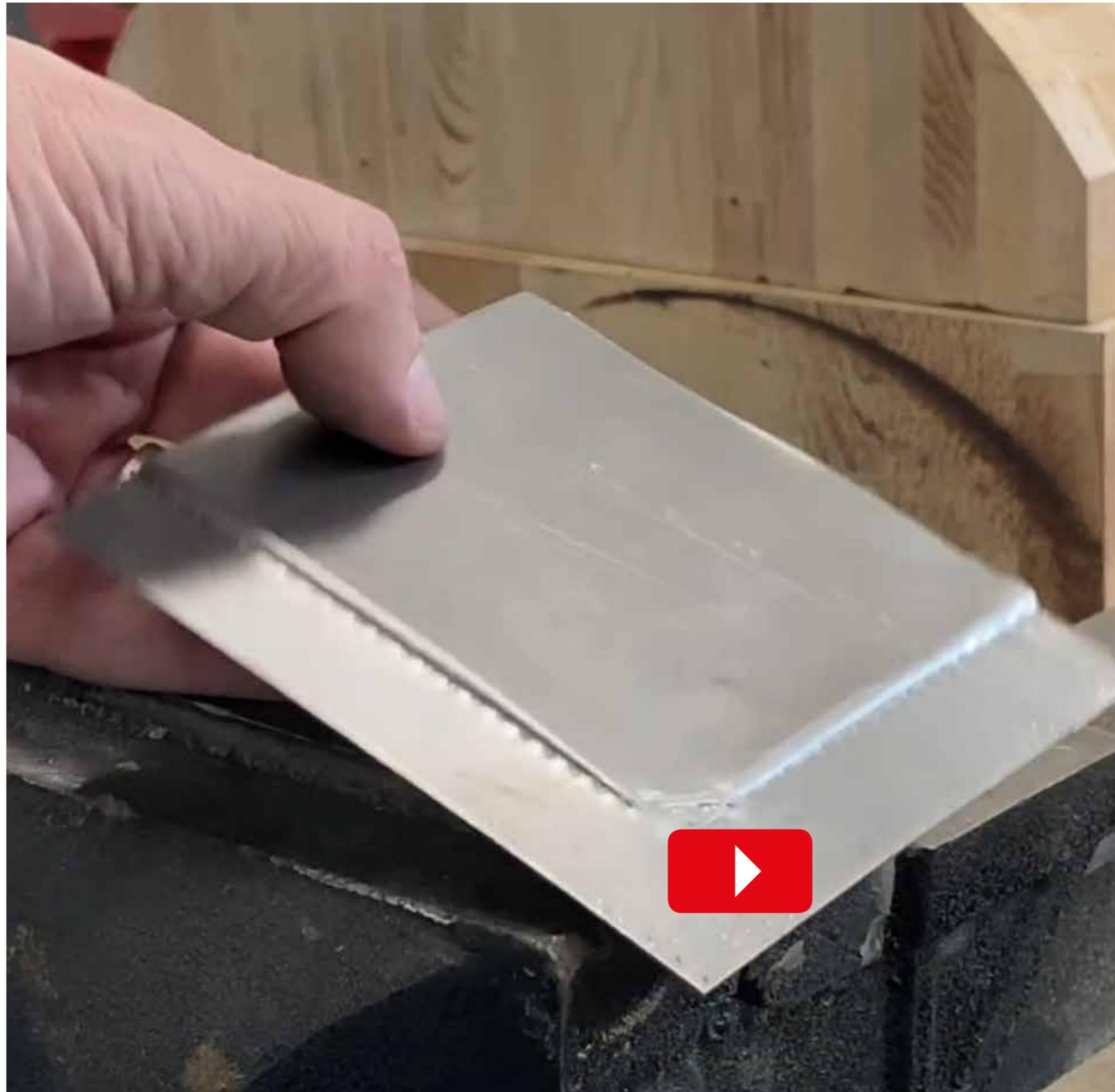


Die Ausstellungsfläche „Fahrzeugverkaufsbörse“ richtet sich an private und gewerbliche Verkäufer, die ihr(e) Fahrzeug(e) auf der Messe zum Verkauf anbieten möchten, ohne einen Ausstellungsstand zu buchen. In der Fahrzeugverkaufsbörse bestellen Sie pro Fahrzeug einen Stellplatz, auf dem Sie Ihr Fahrzeug zum Verkauf anbieten können. Bei der Anmeldung zur gewerblichen Verkaufsbörse haben Sie die Möglichkeit, nach erfolgreichem Verkauf eines Fahrzeuges, weitere Fahrzeuge nachzuschieben.

Haben Sie ein jüngeres Fahrzeug, welches ein hochwertiges Einzelstück, Manufakturfahrzeug oder seltenes Sammlerfahrzeug ist? Dann melden Sie sich gerne für unsere NEO CLASSICS® Verkaufsbörse in der Halle 4A an! Die Fahrzeuge werden auf einem hochwertigen Teppichboden mit Sitzgelegenheiten und Fahrzeugbeschriftung platziert.

Weitere Informationen finden Sie unter

[>>> Hier geht's zur Fahrzeugverkaufsbörse der RETRO CLASSICS® <<<](#)



# BLECHARBEITEN ABSETZSICKE OHNE SICKENROLLEN- MASCHINE

Absetzsicken sind beim Schweißen sehr wichtig. Auch wenn keine Sickenrollenmaschine vorhanden ist, kann in jedes Blech trotzdem eine solche Absetzsicke geformt werden. Dazu verwendet man einen stumpf abgeschliffenen Meißel und spannt das Blech zwischen die Spannbacken des Schraubstocks.

Das Blech wird so tief in den Schraubstock gespannt, wie auch der Absetzrand breit sein soll. In der Regel sind dies rund 1cm. Der stumpfe Meißel wird an der Oberkante der Spannbacke angesetzt und mit streichenden Bewegungen mit dem Hammer entlang des Blechs getrieben. Durch das Hin- und Herschieben des Meißels entsteht eine gleichmäßige Kante. Je gleichmäßiger der Meißel getrieben wird, desto gleichmäßiger wird auch die Sickenkante. Beim Treiben wird keine unnötige Kraft angewendet.

Um auch weitere Kanten abzusetzen oder Formen nachzutreiben, wird das Blech einfach gedreht oder nachgerutscht. Es entsteht ein perfekt abgesetztes Blech.



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



# DER ZEHNMILLIONSTE OPEL ROLLT VOM BAND

## Vor 50 Jahren

Vor genau 50 Jahren – am 6. September 1971 – rollte mit einem Rekord C der zehnmillionste Opel seit dem Beginn des Automobilbaus in Rüsselsheim 1899 vom Band. Ein Jubiläum, das seinerzeit von der Marke mit dem Blitz groß gefeiert wird. Je ein Opel aus der Tagesproduktion des „Zehnmillionsten“ geht an die Ministerpräsidenten jener Bundesländer, in denen Opel damals Werke unterhält: Hessen (Rüsselsheim), Nordrhein-Westfalen (Bochum) und Rheinland-Pfalz (Kaiserslautern).

Die erste „Auto-Million“ fertigt Opel 1940 – und damit 490 Monate nach dem Produktionsstart des Patentmotorwagen „System Lutzmann“ von 1899. Für die zweite Million braucht es dann nur noch weitere 190 Monate. Und die Millionen-Intervalle werden immer kürzer. Für die achte Million werden gerade mal 17, für die neunte Million 16 Monate benötigt – und die zehnte Million ist in den darauffolgenden 15 Monaten geschafft. Die beachtliche Tempo-Steigerung in der Produktion ist nicht nur Ausdruck einer rasch voranschreitenden Motorisierung – der Demokratisierung von Mobilität –, sondern sie ist auch Folge der immer moderner und effizienter werdenden Fertigung.



### Von hier bis zum Mond: Die Kolonne von zehn Millionen Opel-Fahrzeuge

„Würde man diese zehn Millionen Opel mit Abständen von 30 Metern von Fahrzeug zu Fahrzeug ins All schicken, dann würde – während der letzte Wagen noch vom Band rollt – die Spitze der Kolonne den Mond erreichen. Auf dem Wege zum Mond sähe es also aus wie auf einer dicht befahrenen deutschen Autobahn“, bemerkt die Opel PR-Abteilung damals mit einem Augenzwinkern.

Premiere feiert die dritte Rekord-Generation, der Rekord C, im Jahr 1966 – mit Innovationen in der Fahrwerkstechnik. Er ist der erste Opel mit Schraubenfedern an der Hinterachse. Dazu setzt der Rekord mit Scheibenbremsen vorn und Bremskraftverstärker Maßstäbe in seiner Klasse. Unter der Haube treiben Vier- und Sechszylinder-CIH-Motoren mit einer seitlich im Zylinderkopf angeordneten Nockenwelle den Rekord C an. Zum Blickfang wird er dank seines „berühmten Hüftschwungs“ und der unverwechselbaren Linienführung bis zu C-Säule. Das Portfolio um Caravan und Limousine ergänzt Opel im Frühjahr 1967 mit einem dynamischen Coupé. Die sportliche Spitze markiert die „Sprint“-Version mit 106 PS starkem 1,9-Liter-Motor.

**Fünf  
Türen**

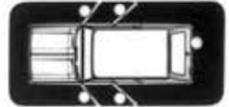
**fünf  
Sitze**

**fünf  
Motoren  
zur  
Wahl**



Jetzt ist er da, der allerneueste REKORD-Typ. Wiederum mit entscheidenden Vorteilen: mit breiter Spur, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker und Scheibenbremsen vorn für große Sicherheit und mit einer modernen Hinterachse für Fahrkomfort und exzellente Straßenlage. Aber mit noch mehr Platz als in den bekannten REKORD-Limousinen. Und mit fünf Türen! Es ist der neue CarAVan, der auch mit Luxus-Ausstattung zu haben ist.

Wenn Sie auf Ihren Fahrten alles mögliche mitnehmen wollen, warum sollten Sie es nicht mitnehmen können? Dafür gibt es ja den CarAVan. Sein Gepäckraum reicht von den Rücksitzen bis zur Heckklappe. Vom Boden bis unter das Dach. Wenn Sie die Rücksitze umklappen, ist er sogar noch größer. Fünf breite Türen machen das Ein- und Aussteigen und das Laden sehr bequem.



Der CarAVan mit Luxus-Ausstattung hat vorn zwei Ruhesitze, deren Rückenlehnen sich bis zur Waagerechten verstellen lassen. Er hat Teppiche über den ganzen Wagenboden. Unter hat die vielen anderen Extras der REKORD-Luxus-Modelle. Ein fünfstürziger, exklusiver Familienwagen mit fünf Türen. Immer und überall fahren Sie mit Eleganz vor und mit Schwung wieder weg.

Erleben Sie den CarAVan einmal hinterm Lenkrad. Spüren Sie, wie er den Weg ebnet. Erproben Sie, wie er durch Kurven spurt. Und erfahren Sie, was der Motor leistet. Wie bei den REKORD-Limousinen können Sie Hubraum und PS selbst bestimmen. Fünf Motoren stehen zur Wahl! Wirtschaftliche und starke sowie alle möglichen Zwischenstufen.



In Verbindung mit 1,9 Ltr.-S- und 2,2 Ltr.-Motor können Sie gegen Mehrpreis ein automatisches Getriebe haben. CarAVan-Modelle gibt es ab DM 7950,- z. W. Das ist der Preis für den traditionellen CarAVan mit drei Türen.

**Der neue  
REKORD  
CarAVan**

Der Rekord C ist auch die Basis für den neuen Opel Commodore, der die Latte für sportliche Limousinen noch ein bisschen höherhängt. Zu seiner Premiere 1967 ist der Commodore als zwei- oder viertüriges Stufenheck sowie als zweitüriges Coupé erhältlich. Der Commodore A schlägt damit die Brücke zwischen Opel Rekord und den Flaggschiffen Opel Kapitän und Opel Admiral.

Bis zum Produktionsende im Dezember 1971 rollen insgesamt 1.253.161 Rekord C vom Band. Mit mehr als einer Million Neuzulassungen erzielt der Rekord C einen neuen Höchstwert bei den Mittelklasse-Modellen von Opel.

Zur Feier des zehnmillionsten Opel am 6. September 1971 in Rüsselsheim überreicht Opel je einen Rekord C an die Vertreter der Bundesländer Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz – unter einer Bedingung: Jede Landesregierung soll ihren „zehnmillionsten Opel“ an eine regionale wohltätige Organisation spenden. Der nordrhein-westfälische Staatssekretär Heinz Truschkowski sagt der Arbeiter-Wohlfahrt „sein“ Fahrzeug zu. Der hessische Ministerpräsident Albert Osswald will den Rekord C Caravan dem Deutschen Roten Kreuz zur Verfügung stellen – ebenso wie der damalige Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz – ein gewisser Helmut Kohl, der in der Folgezeit als Bundeskanzler von 1982 bis 1998 die Geschicke der Bundesrepublik Deutschland lenken soll.



Foto: ©Opel

Lesen Sie mehr auf  
Classic-Car.TV





# NEUES LEBEN FÜR DEN PORSCHE 356

Porsche Santa Clarita (ein Autohaus, das dem US-Unternehmen Galpin Motors gehört), hat im Rahmen der Porsche Restoration Challenge 2021 einen Porsche 356 Speedster aus dem Jahr 1955 restauriert. Das Autohaus erwarb den Wagen von seinem zweiten Besitzer, einem Kalifornier, der den 356 in den 50 Jahren seines Besitzes für den Rennsport umgebaut hatte.

Der 356 mit einer Karosserie von Reutter Karosserie wurde ursprünglich über den berühmten New Yorker Händler Max Hoffman in die USA importiert.

Porsche Santa Clarita modifizierte die Karosserie des 356. Ein speziell gemischter blau-grüner Lack von PPG akzentuiert die maßgeschneiderte Karosserie, ebenso wie ein Satz 1960er Halibrand-Magnesiumfelgen, die in House of Kolor Gold mit mattem Klear-Finish lackiert sind. Unter der Heckklappe befindet sich ein aufgerüsteter luftgekühlter 1600SC-Boxermotor mit verchromten Komponenten, der mit einem 519er-Getriebe gekoppelt ist. Im Innenraum entschied sich Porsche Santa Clarita für rotes Leder mit Tartan-Einsätzen und farblich abgestimmte blau-grüne Zierteile.



Bei der Restaurierung entschied sich Beau Boeckmann, Präsident und COO von Galpin, für eine vollständige Restaurierung mit zeitgemäßen Modifikationen, wobei er sich den 356 so vorstellte, als ob er im Neuzustand "galpinisiert" worden wäre. Der technische Leiter von Porsche Santa Clarita, Nicolas Briseño, führte die mechanische Restaurierung durch, während Dave Shuten von Galpin Speed Shop die Karosserie- und Lackierarbeiten verantwortete. Galpin Auto Sports half bei den restlichen Restaurierungsarbeiten.

Fotos: ©Galpin

Lesen Sie mehr auf  
Classic-Car.TV





# 30 JAHRE MAZDA- TRIUMPH IN LE MANS

Vor über 30 Jahren – am Sonntag, den 23. Juni 1991 – raste Johnny Herbert um vier Uhr nachmittags in seinem roten Mazda 787B die Mulsanne-Gerade hinunter, als er über den knisternden Boxenfunk kontaktiert wurde. Es war geschafft: Mit seinem Team von Mazda-speed – der Motorsportabteilung von Mazda – hatte er die brutalen 24 Stunden von Le Mans gewonnen, das berühmteste Rennen im Langstrecken-Motorsport. Ein historischer und enorm bedeutsamer Sieg, denn zuvor hatten weder ein Rennwagen mit Kreis-Kolbenmotor noch ein japanischer Hersteller jemals in Le Mans triumphiert. Zum 30-jährigen Jubiläum blickt Mazda zurück, wie es zu diesem Erfolg kam und warum er nach wie vor so etwas Besonderes darstellt.

## Das Rennen

Auf den Erfolg des 787B in Le Mans 1991 hatte sich Mazda zehn Jahre lang vorbereitet. 1967 war Mazda-speed als unabhängiges Motorsport-Team von Mazda Auto Tokyo gegründet worden, einem der größten Mazda Händler Tokios. Vom unermüdlichen Takayoshi Ohashi vorangetrieben, trat das Team 1974 erstmals in Le Mans an und kehrte in den folgenden 18 Jahren 13 Mal auf die Rennstrecke zurück. 1983 übernahm die Mazda Motor Corporation das Team, und Ende der 1980er Jahre war Takaharu Kobayakawa, Programm-Manager des Mazda RX-7, verantwortlich für die Motorsportaktivitäten von Mazda. Zusammen mit Ohashi leitete er die Le-Mans-Initiative.



Da der Kreiskolbenmotor in der folgenden Saison aufgrund des neuen Reglements nicht mehr erlaubt sein würde, hieß es für den 787B: Jetzt oder nie. Ohashi hatte im Vorfeld bereits einen kleinen, aber wichtigen Sieg errungen. Von der damaligen Motorsportorganisation FISA erhielt er die Genehmigung, den 787B in der Standardkonfiguration fahren lassen zu dürfen, während die Konkurrenz als Teil einer neuen Regelung mit Zusatzgewicht starten musste. Und mit den drei erfahrenen Formel-1-Piloten Johnny Herbert, Volker Weidler und Bertrand Gachot im Auto mit der Startnummer 55 bestand tatsächlich Hoffnung, dass ein Gesamtsieg möglich sei.

Das Rennen verlief überwiegend unspektakulär. Nach einem starken Start kämpfte sich Weidler durch das Feld, und das Auto arbeitete sich fehlerlos durch die Nacht. Drei Stunden vor Rennende lag Nummer 55 auf Platz zwei, als plötzlich der in Front liegende Mercedes-Benz wegen eines technischen Problems aufgeben musste. Der Weg für Mazda war frei – und Nummer 55 blieb vorn und sicherte den ersten Gesamtsieg in Le Mans für einen japanischen Hersteller. Die beiden anderen Autos des Teams – der zweite 787B mit der Nummer 18 und ein 787 mit der 56 – machten mit Platz sechs und acht den historischen Erfolg für Mazda perfekt. Johnny Herbert: Der Fahrer, der als erstes über die Ziellinie fuhr

Johnny Herbert gehört zu einem exklusiven Club von Gewinnern, die ihren Sieg nie auf dem Podium gefeiert haben. Anstatt mit seinen Teamkameraden von Mazdaspeed den Pokal in Empfang zu nehmen, lag er bewusstlos im medizinischen Zentrum der Rennstrecke und zollte den Anstrengungen des Rennens Tribut. Das ganze Wochenende hatte Herbert kaum Schlaf gefunden und nichts anderes als Instant-Nudeln zu sich genommen.

Als die letzten Stunden des Rennens angebrochen waren, hatten Mazdaspeed-Teamchef Takayoshi Ohashi und der beratende Teammanager Jacky Ickx Herbert über Funk gebeten, seine Fahrzeit bis zum Ende des Rennens zu verlängern. Der Sieg war zum Greifen nahe, Ohashi wollte das Risiko eines weiteren Boxenstopps und Fahrerwechsels nicht eingehen. Herbert willigte ein, doch er war so erschöpft und dehydriert, dass nur das Adrenalin ihn über die 24-Stunden-Marke hievte.

Foto: ©Mazda

Lesen Sie mehr auf  
Classic-Car.TV





# “METALLICA” AUTO BEI THE QUAIL

Das Petersen Automotive Museum zeigte am 13. August eine kuratierte Ausstellung von Autos aus James Hetfields persönlicher Sammlung bei „The Quail: A Motorsports Gathering“. Die Auswahl amerikanischer Spezialfahrzeuge stammte aus der Ausstellung „Reclaimed Rust“ im Petersen Museum, die den Geschmack des Metallica-Leadsängers sowohl in Bezug auf Musik als auch auf Autos vereint.

Zu den ausgestellten Fahrzeugen gehörten Hetfields 1936 Auburn Speedster Replica „Slow Burn“, 1937 Ford Coupe „Crimson Ghost“, 1939 Packard „Aquarius“, 1953 Buick Skylark „Skyscraper“ und 1956 Ford F-100 „Str8edge“.

Die Fahrzeuge waren in der Ausstellung „Coker Tires Presents Reclaimed Rust – The James Hetfield Collection on Loan from the Petersen Museum“ zu sehen.

Die Ausstellung „Reclaimed Rust“ im Petersen Automotive Museum ist noch bis zum 7. November 2021 dort zu sehen. Sie zeigt 10 von Hetfields customized Hot Rods, ergänzt durch Gitarren, Fotos und andere Erinnerungsstücke aus seiner Sammlung, die die Leidenschaften des Metallica-Frontmanns zelebrieren. Hetfield ist schon sein ganzes Leben lang Autoliebhaber und betrachtet seine Sammlung als Ausdrucksform seiner Kreativität. Sie ist insgesamt ein Zeugnis der unverwechselbaren Persönlichkeit und künstlerischen Energie des Musikers.

Foto: ©Petersen Automotive Museum



# 50 JAHRE SENSATION VON SPA

## Klassensieg von AMG beim 24-Stunden-Rennen 1971

Dieses Rennen bringt AMG schlagartig auf die Bühne des Motorsports: Am 24. Juli 1971 gehen um 15 Uhr fast 80 Renntourenwagen an den Start der 24 Stunden von Spa-Francorchamps. Mittendrin im Feld fährt eine mächtige Mercedes-Benz Luxuslimousine der Baureihe W 109 über den Ardennenkurs. Es ist kein Werksrennwagen, sondern ein Fahrzeug, das von dem 1967 gegründeten Ingenieurbüro von Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher eingesetzt wird.

AMG hat diesen Vorläufer der Mercedes-Benz S-Klasse für das Langstreckenrennen umfassend vorbereitet, die Schwerpunkte liegen auf Motor und Fahrwerk. Die technischen Daten sind für Renntourenwagen der damaligen Zeit gigantisch: 315 kW (428 PS) aus 6.835 Kubikzentimetern Hubraum, bis zu 620 Newtonmeter Drehmoment, eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 265 km/h und ein Beschleunigungsvermögen aus dem Stand auf 100 km/h in 6,1 Sekunden. AMG 300 SEL 6.8 lautet der Name des roten Rennwagens – auch wenn der Stern auf dem Kühler klar auf die Stuttgarter Marke verweist.

FOTOS: Mercedes-Benz



# RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

**3. – 5. Dezember 2021**  
NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



## Faszinierendes Start-up

Der Firmenname AMG ist 1971 noch nicht weithin bekannt, geläufig vor allem sportlich ambitionierten Liebhabern leistungsgesteigerter Mercedes-Benz Automobile. Die Anfangsbuchstaben der Nachnamen Aufrecht und Melcher und des Orts Großaspach (dort arbeiten die beiden Gründer in den 1960er-Jahren erstmals zusammen an Rennmotoren) ergeben das Kürzel. Unternehmenssitz ist eine ehemalige Mühle im Nachbarort Burgstall. Am Ende der 24 Stunden von Spa-Francorchamps 1971 hat sich die Marke AMG über Nacht einen Ruf in der Welt des Rennsports verschafft. Denn Hans Heyer und Clemens Schickentanz fahren im 300 SEL 6.8 auf einen sensationellen Platz 2 im Gesamtklassement und sichern sich den Sieg in ihrer Klasse. Selbst die renommierte Nachrichtensendung „Tagesschau“ der ARD berichtet über den Rennsportcoup in Belgien. Die Zeitschrift „auto motor und sport“ feiert ihn als „Schwabenstreich“.

## Der „unglaubliche zweite Platz“

Dieser Rennerfolg vor 50 Jahren ist aber absolut keine Selbstverständlichkeit. Denn die große, 1.635 Kilogramm wiegende Limousine (immerhin 195 Kilogramm leichter als die Serienversion) muss sich in dem belgischen Marathonrennen gegen ein Feld flinker Renntourenwagen behaupten. Zum Glück liegt dem Fahrzeug der alte Kurs von Spa-Francorchamps – 14,863 Kilometer lang und mit vielen Geraden, auf denen Vollgas gefahren werden kann. Der 300 SEL 6.8 hält sich wacker und rast zuverlässig durch die Nacht, während immer mehr Fahrzeuge aus dem Rennen ausscheiden: Im Morgengrauen sind noch 23 Wagen unterwegs, ganze Werksmannschaften haben ihre Flaggen gestrichen. Der Außenseiter aus Affalterbach zieht weiter seine Bahnen und kommt schließlich als zweites Fahrzeug unter den 18 verbliebenen Renntourenwagen ins Ziel.



Das Fachmagazin „Road & Track“ beschreibt im Rückblick den erfolgreichen Balanceakt zwischen Leistung und Gewicht: „Im Rennen hatte der große V8-Motor einen unstillbaren Durst nach Treibstoff, und das Gewicht [des Fahrzeugs] führte dazu, dass es schnell seine Reifen verschliss. Doch die Geschwindigkeit der Roten Sau glich auf den langen Geraden von Spa-Francorchamps diese Ineffizienzen mehr als aus. Nach 24 Stunden stürmte sie auf einen unglaublichen zweiten Platz hinter einem Ford Capri.“ („During the race, the big V8 had an insatiable thirst for fuel, and its weight meant that it quickly wrecked its tires. However, the straight-line speed of the Red Pig more than made up for its inefficiencies on the long straights of Spa-Francorchamps, and after 24 hours, it ended up storming its way to an incredible second place behind a Ford Capri.“) Fahrer des Fords sind der ehemalige Mercedes-Benz Rennfahrer und heutige Mercedes-Benz Markenbotschafter Dieter Glemser sowie der spanische Rennfahrer Alejandro „Àlex“ Soler-Roig.

Lesen Sie mehr auf  
Classic-Car.TV





## PIN-UP-CAR: LAMBORGHINI COUNTACH

Was haben kurvenreiche Ladies, Popstars und ein Lamborghini Countach gemeinsam? Alle drei sind bestens als Pin-ups geeignet. Der Lamborghini Countach wurde jetzt von der British Motor Show zum beliebtesten Pin-up-Posterauto aller Zeiten gekürt. Das Meisterwerk von Marcello Gandini war das beliebteste Posterauto der Facebook-Follower der Show, dicht gefolgt vom Ferrari Testarossa und dem Porsche.

Aber es gab auch einige kuriose Antworten – einer der Fans der Show hatte einen MG Maestro an seiner Schlafzimmerwand, ein anderer einen Fiat Uno 55S, und für einen der Befragten war es der Leyland Roadrunner Truck, der neben Kim Wilde und Kylie Minogue einen stolzen Platz auf der Tapete einnahm.

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