

SUNDAY GAZETTE

RETRO CLASSICS®

Ausgabe 557, 02. Oktober 2021

KITZBÜHLER ALPENRALLYE



NEWS



NEWS





Die 34. Kitzbüheler Alpenrallye hatte alles zu bieten, was das Oldtimerherz begehrt: Atemberaubende Fahrzeuge, spannende Bewerbe, tolle Strecken, begeisterte Zuschauer. Regen, Nebel und Sonnenschein machten die 517 Kilometer auf traumhaften Strecken zu einem abwechslungsreichen Erlebnis für die 163 Starter. Den Gesamtsieg holten sich Titelverteidiger Alexander Linz mit Copilotin Michaela Beznaus (A), die auch heuer nicht zu schlagen waren.

Alle waren sich einig: es war eine der schönsten Rallyes der letzten Jahre – vor allem der Blick auf den Großglockner und die traumhafte Samstag-Etappe durch das Tiroler Unterland sorgten für strahlende Augen bei den 163 Teams, die anfangs etwas mit dem Wettergott haderten. Nach strahlendem Sonnenschein bei der technischen Abnahme am Donnerstag zeigte Petrus pünktlich zum Start erstmals seine Launen: TVB-Direktorin Dr. Viktoria Veider-Walser gab das Startkommando zur 34. Kitzbüheler Alpenrallye im strömenden Regen, der auch einen Großteil des Feldes auf dem Prolog durch das Brixental begleitete.

KITZBÜHOLER ALPENRALLYE



Abenteuerliche Alpenstraßen – von Nebel bis Sonnenschein

Abenteuerlich begann auch die Königsetappe der heurigen Alpenrallye zum "Dach Österreichs". Wolken verdeckten die mächtigen Bergriesen der Hohen Tauern, bei der Auffahrt auf die Großglockner-Hochalpenstraße bei 4 Grad über Null kämpften sich die Oldies durch dichte Nebelschwaden. Erst auf der Südseite des Tauernmassivs klarte der Himmel auf und der schneebedeckte Gipfel des 3.798 Meter hohen Großglockners spitzte immer wieder aus den Wolken. Ein Erlebnis – wie auch die Rückfahrt entlang des mächtigen Hochkönig-Massivs. Bei der abschließenden große Schleife durch das Unterland am Samstag (Kaiserwinkl-Runde) zeigte sich die Tiroler Bergwelt bei strahlendem Spätsommerwetter von ihrer schönsten Seite.

Kurzum: Herrliche Routen mit einmaligen Ausblicken auf die majestätische Bergwelt zwischen Kitzbüheler Alpen, Wildem Kaiser, Hohen Tauern und dem Hochkönig-Massiv und mit sattgrünen Wiesen und schroffen Felswänden sorgten für das einmalige „Erlebnis Alpenrallye“ mit grandiosen Blicken auf die schönsten Alpengipfel. Gänsehautfeeling bescherte wie jedes Jahr die Fahrzeugparade zum Abschluss, bei der sich die 163 Rallyeteams dem begeisterten Publikum in der Kitzbüheler Altstadt präsentierten.





RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

17. – 20. März 2022
Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Automobilgeschichte aus nächster Nähe

... das bietet Jahr für Jahr die Kitzbüheler Alpenrallye. Automobilfans aus nah und fern ließen sich auch heuer wieder dieses Großereignis für Classic-Car-Liebhaber nicht entgehen und schenken den automobilen Schmuckstücken den verdienten Applaus: Klassiker aus sechs Jahrzehnten gingen bei der 34. Alpenrallye an den Start: Vom ältesten Fahrzeug im Starterfeld, einem Bentley 3/4,5 "Mother Gun" aus 1925, der sich in guter Gesellschaft mit 17 anderen spektakulären Vorkriegsklassikern der 1920er und 30er Jahre befand, über Coupés, Roadster und Limousinen der 50er und 60er Jahre bis hin zu Raritäten der 70er Jahre – die Alpenrallye ist ein Querschnitt der Automobilbaukunst aus sechs Jahrzehnten. Diesmal waren nicht weniger als 30 unterschiedliche Marken vertreten.

Insgesamt 25.000 Pferdestärken waren auf den drei Tagesetappen mit fast 520 Kilometern unterwegs: vom bärenstarken Ferrari 365 GT 2+2 (Bj. 1970) mit 320 PS bis zum tschechischen Tatra 57A Sport aus 1938 mit bescheidenden 20 PS unter der Haube. Der viel beklatschte Zuschauerliebling bewältigte die gesamte Strecke wie seine PS-starken Kollegen – zwar etwas langsamer, aber doch erfolgreich.



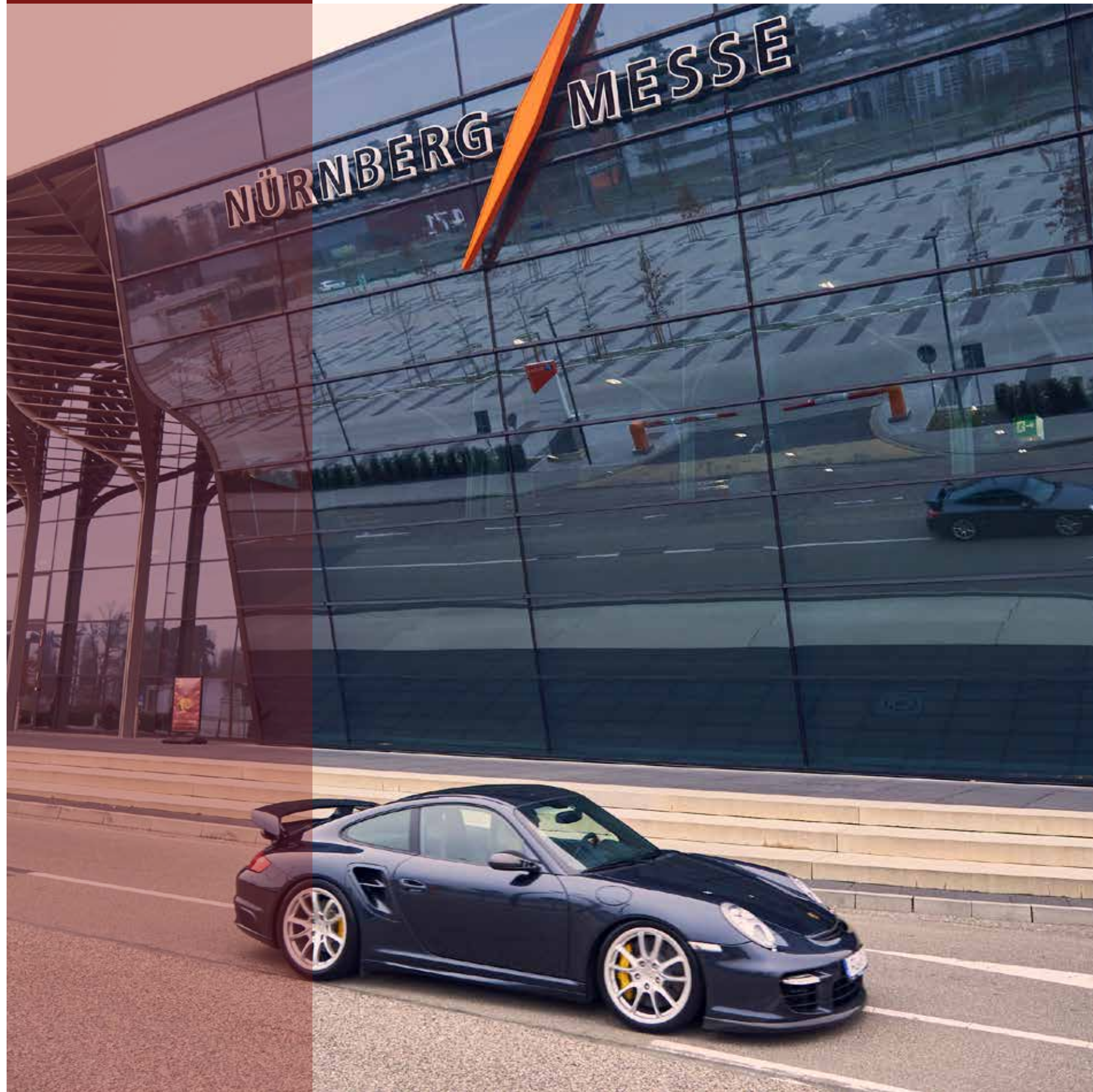
Titelverteidiger waren nicht zu schlagen

Zum Sportlichen: Nach drei spannenden Bewerbungstagen mit insgesamt 32 Prüfungen und einer Gesamtstrecke von 517 Kilometern konnten Alexander Linz und Co-Pilotin Michaela Beznaus aus Mauerbach/NÖ auf Alfa Romeo Giulia "Carabinieri" (1972) ihren Vorjahressieg souverän verteidigen. Sie gewannen die Sanduhrklasse, die Königsklasse ohne elektronische Hilfsmittel, aus der der Alpenrallye-Gesamtsieger gekürt wird. Auf Platz zwei landeten Hans Mazzucato und Sebastian Klackl aus Wien (Jaguar XK 140 FHC, 1955), auf dem dritten Rang Peter Ulm und Gerald Hegenbart, ebenfalls aus Wien auf Porsche 911 (1969). – Die Sportwertung (mit elektronischer Unterstützung) gewannen Helmut Lorenzoni und Mike Angermann aus Kirchberg/Tirol, A, auf Porsche 911, 1967 vor Felix Haffa und Patrick van der Heyden (Kitzbühel, A) auf Austin Healey 100/4 BN1, 1955 und Stefan und Melanie Wirtgen (Vettelschloß, D) auf Mercedes-Benz 300 SL, 1958.

Der Sieg in der Classic-Trophy (gleiche Strecke, 16 Prüfungen) ging an Dieter und Tina Horn, Marbach, D (Porsche 356 A T2 Coupé) vor Ulrich und Petra Knieling aus Frankfurt, D, auf Triumph TR5 PI, 1968, und Ralf Ehlen und Heike Köppel (Ratingen, D) auf Porsche 356 Roadster, 1959. Auch den Sieg in der Sepp-Greger-Bergwertung sicherten sich Dieter und Tina Horn.

Als schönste Autos der Veranstaltung wurden bei den Vorkriegsfahrzeugen ein Lagonda LG 45 Rapide, Baujahr 1937 (Carl-Peter und Didi Forster, Aurach) und bei den Nachkriegsmodellen ein Mercedes 300 SL Roadster Bj. 1962 (Hans-Jürgen Benze, Viktor von Süßkind, Starnberg, D) ausgezeichnet.

Fotos: ©Kitzbüheler Alpenrallye



Welcome back! – RETRO CLASSICS BAVARIA® 2021 3. bis 5. Dezember 2021

Endlich können Sie wieder auf der NürnbergMesse Schmuckstücke der Fahrkultur erleben!

Vom 3. bis 5. Dezember 2021 sind wir mit der RETRO CLASSICS BAVARIA® präsent für Aussteller und Besucher. Erleben Sie bei den verschiedenen Sonderschauen wieder Benzingeruch und Motorgeräusche.

Treffen Sie auf Gleichgesinnte und tauchen Sie in die Welt der Mobilität in ihrem gesamten Spektrum ob Verbrennermotor, Elektroantrieb oder alternative Fortbewegung - Innovation durch mehr als ein Jahrhundert hindurch bis hin zum digitalen Racing!

Auch die Messe Nürnberg bestärkt [dies](#) in Ihrer Pressemitteilung die Sie hier einsehen können.

Wir freuen uns auf Sie!

PORSCHE 356: COMING ROME

Bei einem Rendezvous in Rom verschmelzen Geschichte und Gegenwart des Porsche Kundensports. Marc Lieb bewegt eine der bedeutendsten Rennversionen des Porsche 356. Herbert Linge steuert die Erinnerungen an die Geburt der „V2“ bei.

Piazzale Giuseppe Garibaldi. Marc Lieb führt einen dampfenden Espresso an die Lippen, genießt und staunt. Vor ihm färbt sich die ewige Stadt in ein glühendes Morgenrot. Er ist zum ersten Mal in Rom und nicht allein. Er lehnt sich an die Schönheit neben ihm. Ihr Kosename lautet „V2“ – und sie hat über eine halbe Million Kilometer auf dem

Tacho. Ausgeschrieben heißt sie Porsche 356 A 1600 GS Carrera GT. Ihr liebevoller Spitzname rührt vom amtlichen Kennzeichen „WN-V2“ her. Im Motorsport ist der Wagen eine Legende: Bei allen wichtigen europäischen Sportwagenrennen und Rallyes seiner Zeit war er am Start. Die lange Liste seiner Einsätze umfasst Wettbewerbe wie die Mille Miglia in Italien, das 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring und die Targa Florio auf Sizilien.





Die „V2“ kann auf mehr als 200 km/h beschleunigen. Lieb ist Le-Mans-Gesamtsieger und Langstrecken-Weltmeister. Die beiden sind ein schnelles Paar. Dennoch beginnt diese Christophorus-Geschichte mit einer erheblichen Verspätung: 62 Jahre.

Rückblende. 1959 ist die Rallye Lüttich–Rom–Lüttich eines der härtesten Straßenrennen der Welt. Mehr als 5.000 Kilometer nonstop. Die Schnittvorgaben des Veranstalters, der Royal Motor Union in Belgien, sind auch auf den sogenannten Verbindungsetappen nicht zu schaffen. Von 104 Startern erreichen lediglich 14 das Ziel, keiner bleibt ohne Strafpunkte.

Die Gesamtsieger in jenem Jahr heißen Paul Ernst Strähle und Robert Buchet. 86 Stunden lang haben sie sich am Steuer abgewechselt. Es ist der größte Erfolg für Strähle, damals einer der prominentesten deutschen Privatfahrer auf Porsche. Und es ist der größte Sieg für diesen berühmten 356. Der Name der Rallye indes war 1959 ein Etikettenschwindel. Die Römer mochten in der Ferienzeit keine Rennwagen mehr in der Stadt, deshalb wurde die Route mehrfach geändert und der Wendepunkt bis ins damalige Jugoslawien verlegt.

Jetzt aber hat die V2 die italienische Hauptstadt erreicht. Lieb ist verliebt. In die Metropole, in den Klang des Carrera-Motors und in das unprätentiöse Handling des Schmuckstücks. Er weiß um die Bedeutung des Wagens. Als er 2016 seine 14-jährige Porsche-Werksfahrerkarriere mit dem Gesamtsieg in Le Mans und dem WM-Titel gekrönt hatte, wechselte er in die Kundensportbetreuung. Sein großes Vorbild: Herbert Linge. „Eindeutig der coolste Mann, den ich je kennengelernt habe!“, schwärmt der 40-jährige Lieb. Linge ist Jahrgang 1928. Sein ganzes Arbeitsleben hat er Porsche gewidmet. 1943 begann er als Lehrling, wurde Rennmechaniker, Rennfahrer, baute den Kundendienst in den USA auf und war schließlich eine Instanz in der Entwicklung.



Linge als Double von Steve McQueen

Nebenbei doublete er Steve McQueen bei den Fahrscenen für den Film Le Mans, fand das Grundstück für das Prüfgelände Weissach und erhielt als Gründer der ONS-Staffel das Bundesverdienstkreuz. Er wusste genau, weshalb er sich in der Obersten Nationalen Sportkommission (ONS) für mehr Sicherheit im Rennsport einsetzte. „Lüttich–Rom–Lüttich fuhren wir Tag und Nacht volles Rohr, es war nichts abgesperrt – absolut verrückt, heute unvorstellbar“, erinnert er sich an die legendäre Rallye.

1954 gewann er sie mit Helmut Polensky. Später bestritt er dieses und viele andere Straßenrennen gemeinsam mit seinem Freund Paul Ernst Strähle. „Lüttich–Rom–Lüttich überstand man nur als gutes Team“, erzählt Linge. „Wir haben uns etwa alle drei Stunden abgewechselt. Als Beifahrer musste man schlafen können. Strähle konnte das. An Kontrollpunkten habe ich mir manchmal seinen Hut aufgesetzt und für ihn unterschrieben, das hat er gar nicht mitbekommen. Ich hingegen habe kaum ein Auge zugemacht.“

Vom Schlaf hielt Linge nicht nur das waghalsige Tempo über schmale Straßen und geschotterte Pässe ab. Mit allen Sinnen spürte er in den technischen Zustand der V2 hinein. Er kannte jede Schraube. Die frühen 356 fuhr Linge alle Probe. „Man wusste, dass ich aus Motorradrennen gewisse Vorkenntnisse besaß, deshalb wurde ich damit betraut. Anfangs haben wir drei bis vier Autos pro Tag gebaut. Nach der Probefahrt musste ich Ferry Porsche am Abend berichten, welche von denen in Ordnung waren und welche noch einmal zurück in die Werkstatt mussten.“ Bei den Renn- und Rallyefahrern des Werks sprach sich Linges Können als Mechaniker herum und machte ihn 1954 zum begehrten Langstreckenbeifahrer. „Sie haben dem Herrn Porsche gesagt: ‚Wenn der Linge dabei ist, richtet der alles.‘“

Dass der gebürtige Weissacher selbst ein Spitzenpilot war, sollte sich rasch herausstellen. Plus: Er war für seinen materialschonenden Fahrstil bekannt. Auch vom Beifahrersitz aus predigte er sanfte Gangwechsel. „Die Synchronringe waren anfällig!“ Wie selbstverständlich wechselte Linge auf 5.000 Kilometern vier- bis fünfmal die Bremsbeläge. „Vor den Bergprüfungen mindestens die vorderen. Wenn die halb abgenutzt waren, verzog das Auto. Wir hatten ja noch keine Scheibenbremsen, sondern Trommeln.“ Der in seiner Hochphase 125 PS starke 1,6-Liter-Motor mit vier obenliegenden, über Königswellen angetriebenen Nockenwellen verschliss Zündkerzen. „Vor jeder Verbindungsetappe, wenn wir ein paar Minuten Vorsprung hatten, habe ich eine Kerze gewechselt. Mehr ging nicht auf einmal, sonst wären wir in Rückstand geraten.“



Man muss sich die Rahmenbedingungen von damals vor Augen führen: Manche Straßenrennen waren sogar Weltmeisterschaftsläufe und die Besatzung fuhr mit der V2 von Stuttgart aus selbst ins europäische Ausland auf Achse zum Start. Und anschließend wieder nach Hause. Diese Kilometer kamen hinzu. Außerdem war das Tankstellennetz noch bestenfalls grobmaschig. Linge sorgte vor: „Auf den Sonderprüfungen wollten wir immer möglichst wenig Kraftstoffgewicht im Auto haben. Mechaniker fuhren mit einem VW-Bus voraus und stellten für uns an abgesprochenen Stellen 20-Liter-Benzinkanister an den Straßenrand. Einfach so, da hat keiner geklaut. Wir unterstützten uns gegenseitig. Wenn andere nicht zurechtkamen, habe ich ihnen geholfen.“ Dass er selbst einmal Hilfe brauchte, begründete seine Freundschaft mit Paul Ernst Strähle.

Linges Freundschaft mit Paul Ernst Strähle

Linge hatte immer Rückendeckung von seinen Chefs. So kam es, dass er sich 1952 übers Wochenende einen firmeneigenen VW-Bus ausleihen durfte. Als er damit liegen blieb, wurde er an

die Werkstatt der Familie Strähle in Schorndorf verwiesen und hatte Glück: Der Junior-Chef Paul Ernst half ihm, den „Bulli“ wieder flottzumachen. Einige Wochen später das nächste zufällige Zusammentreffen. Diesmal zog Strähle die Motorräder von Linge und dessen Freunden mit seinem VW „Käfer“ aus einem Schlammloch, in dem die Truppe bei einer Rallye stecken geblieben war. Klar, dass Linge ihm anbot, er möge sich melden, wenn er sich in Sachen Porsche revanchieren könne.

1956 erwarb Paul Ernst Strähle, mittlerweile ein gestandener Lenkradkünstler, einen gebrauchten 356 – und war dennoch nicht konkurrenzfähig. Mit seinem 1,3-Liter-Motor hatte er partout keine Chance gegen jene 356, die schon den Carrera-Motor aus dem Porsche 550 Spyder im Heck hatten.



Die neue Messlatte legte der Porsche 356 A 1500 GS Carrera mit 100 PS, 850 Kilogramm Gesamtgewicht, 200 km/h Höchstgeschwindigkeit und einem Spurt von 0 auf 100 km/h in zwölf Sekunden. Obendrein wusste Strähle, dass Porsche einen GS Carrera GT plante. Das Kürzel GS stand für Gran Sport, GT für Gran Turismo. Die geplante GT-Version implizierte zahlreiche Leichtbauteile, einen Rennauspuff und auf Wunsch einen größeren Tank für die Langstreckenrennen.

Vorserienvariante des GS Carrera GT

Keinen dieser Buchstaben konnte sich Strähle leisten. Aber er kannte Linge und erfuhr, dass ein Unfallwagen mit dem gewünschten Motor zum Verkauf stand. Auch Fahrwerk und Getriebe waren noch brauchbar, das Chassis hingegen ein Brandschaden. Eigentlich sollte der Wagen ausgebeint werden. Doch dann fragte Strähle bei Porsche eine neue Ersatzkarosserie an, die mit Ferry Porsches Segen bei Reutter bestellt wurde. Dank der Zustimmung von ganz oben erhielt Strähle eine Vorserienvariante des GS Carrera GT in der Wunschfarbe Adriablau. „Die Schwangerschaftsphase der V2“, nannte der 2010 im Alter von 83 Jahren verstorbene Paul Ernst Strähle diese Zeit einmal.

Geboren wurde ein Rennwagen, in dem nur Gutes verbaut wurde, und selbst das verbesserten die beiden Freunde über die Jahre immer weiter. Nach Feierabend fuhr Herbert Linge zum Schrauben in die Strähle-Werkstatt. 1957 kam durch seine Mithilfe der neue 1,6-Liter-Carrera-Motor in den Wagen. Linge freut sich noch heute wie ein Lausbub, wenn er sagt: „Wir haben immer Topmaterial gehabt! Manchmal konnten wir Dinge einbauen, die das Werk noch nicht fertig ausgetestet hatte. Stoßdämpfer und solche Sachen.“ Als Testfahrer wusste er um die Vorteile mancher Komponenten. 1957 erzielten die beiden als Gesamtvierzehnte und Klassenbeste bei der Mille Miglia den ersten Sieg für die V2. Es sollten viele folgen, bis Strähle 1964 den Rennsport aufgab.

„Unser Aushängeschild ist der Sport“

Zwar war Linge damals nicht mit jedem Porsche-Rennwagen so vertraut wie mit der V2, aber er betont: „Kundensport war immer eine Vorgabe. Jeder Rennwagentyp musste verkäuflich sein. Wir bauten sofort 20 oder 30 Stück, sogar der Porsche 917 war ein Kundenvan. Da legte Ferry Porsche großen Wert drauf. Reklame war verboten. Er hat immer gesagt: „Unser Aushängeschild ist der Sport.““ An der Bedeutung des Rennsports für die Marke hat sich bis heute nichts geändert.

Selbst im Ruhestand verfolgte Linge, wie Marc Lieb im Porsche Carrera Cup Deutschland – einst von Linge geleitet – glänzte, dann vom Kunden- in den Werksport aufstieg und auf der ganzen Welt Siege und Titel holte. „Bei jedem Treffen habe ich von Herbert gelernt – sein Wissen ist ein unendlicher Schatz“, sagt Lieb.



Der studierte Fahrzeugtechnik-Ingenieur schaut in den Rückspiegel und setzt den Blinker zum Kolosseum. Das große Lenkrad der V2 ist umgeben von Spezialinstrumenten, die Linde und Strähle eingebaut haben. Am Drehzahlmesser klebt noch die Markierung bei 3.500/min. Weniger Touren mag der Carrera-Motor nicht, das hat auch Lieb bereits festgestellt. „Porsche baut heute zwischen 250 und 300 Kundensportfahrzeuge pro Jahr, aber die Philosophie ist dieselbe wie damals“, erzählt er weiter. „Man verkauft nicht nur Autos, es geht um strategische Projektplanung. Wer sich für ein Modell interessiert – vom Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport bis zum Porsche 911 RSR, wie ihn auch das Werksteam einsetzt –, hat nicht nur technische Fragen. Er will Empfehlungen für Einsatzmöglichkeiten, wissen, welcher Werksfahrer zur Verfügung steht und welche technische Unterstützung es gibt.“

Entwicklung, Motorsport und Vertrieb

Das Kürzel der Abteilung EMV steht für Entwicklung, Motorsport und Vertrieb. In der Porsche-Mengenlehre ist sie genau für die Schnittmenge dieser drei Bereiche zuständig. Und zwar weltweit bis hinein in die Marktorganisationen und zu Regionalbetreuern. Bei EMV startete Lieb 2017 seine zweite Porsche-Karriere. „Wie früher bei Herbert geht es um ein gemeinsames Ziel mit den Kunden und das heißt Rennen gewinnen.“ Die privaten Rennfahrer der Gegenwart sind, wie einst Strähle, wertvolle Botschafter der Marke und haben einen direkten Draht ins Unternehmen. Key-Account-Manager halten heute den Kontakt, ähnlich wie Linde vor mehr als 60 Jahren. Und als im Rennsportkosmos ausgesetzte Satelliten funken Porsche-Ingenieure das ungefilterte Kundenfeedback direkt nach Weissach. Heute wie damals profitieren beide Seiten.

Marc Lieb steuert die V2 zügig in Richtung des südlichen Stadtrands. Er schwimmt mit dem millionenteuren Juwel durch den Verkehr, schaltet gefühlvoll, aber flott; runter immer mit ein bisschen Zwischengas. Anders als 1959 sind kaum Touristen in der Stadt. Passanten winken ihm zu, zwei Polizisten recken die Daumen nach oben, als die bella macchina an ihnen mit sattem Sound vorbeimusiziert. Die Bauwerke entlang der Via Appia Antica wirken als Resonanzkörper. Lieb atmet tief ein, als wolle er die über 2.000-jährige Historie dieser Straße aufsaugen. „Alles, was wir sind, ist eine Weiterentwicklung aus der Geschichte.“ Die V2 ist in Rom angekommen und er in der V2. „500.000 Kilometer Laufleistung, die alten Sitze, das Cockpit – alles ist anders und doch so vertraut. Du fährst los und spürst sofort: Das ist ein Porsche!“

Fotos: ©Porsche/Marc Lieb



GRABER SUPER COUPÉ:

OLDTIMER, NEU GEBAUT

Zwei Jahre Bauzeit, inklusive Pandemie-Verzögerung, hat es gedauert, aber jetzt ist es vollbracht: Das erste Nachkriegsmodell der Continuation Series, ein 3,0-Liter-Graber Super Coupé ist fertig. Der neue "Oldtimer der britischen Alvis Car Company geht an den japanischen Alvis-Vertriebspartner Meiji Sangyo.

Das Graber Super Coupé ist eines von sechs Modellen, die in der Alvis Continuation Series angeboten werden, die Nachbauten von Vor- als auch Nachkriegsmodellen umfasst. Jedes Modell wird nach einer maßgeschneiderten Spezifikation mit Optionen wie z.B. einer Klimaanlage gebaut und alle entsprechen den aktuellen Vorschriften für den Straßenverkehr. Alle sechs Modelle wurden anhand von Originalzeichnungen entwickelt und verfügen über einen selbst entwickelten und hergestellten 3-Liter- oder 4,3-Liter-Reihenmotor. Der erste angefertigte Wagen basiert auf den neuen alten Beständen an Chassis und Motorblöcken, die Alvis seit der Schließung der Fabrik in Coventry 1967 sorgfältig aufbewahrt. Damals wurden alle Werkteile und Regale nach Kenilworth gebracht, wo dieses Graber Super Coupé jetzt montiert wurde.



Dank der zusätzlichen Kraftstoffeinspritzung, einem höheren Verdichtungsverhältnis (9,5:1) und modernen digitalen Bearbeitungsprozessen, die zu engeren Toleranzen führen, leistet der Motor 172 PS, 42 PS mehr als die Version aus den 1960er Jahren. Das Drehmoment steigt ebenfalls auf 209 ft / lbs bei 3750 U/min und erreicht eine 0-60 Zeit von 8,9 Sekunden.

Nachdem das Graber Super Coupé nun straßentauglich und bereit zur Auslieferung ist, verlagert sich der Fokus auf den Bau des ersten Graber Cabriolets der Continuation Series, das 2022 auch in den Fernen Osten exportiert werden soll, und parallel dazu auf das erste Lancefield Vorkriegsfahrzeug mit 4.3 Chassis.

Die Preise beginnen bei £295.000 für die Vorkriegsmodelle der Continuation Series und für das Graber Super Coupé bei £323.000.

Fotos: ©Alvis Car Company



DAS AUTO FÜR DEN MINI-BOND

In Kürze kommt der neue James-Bond-Film „No Time to die“ ins Kino. Natürlich darf der schon legendäre DB5 nicht fehlen, wenn der Agent im Dienste seiner Majestät unterwegs ist. Wer will und kann, hat jetzt die Möglichkeit den Kindern einen DB5 im Zweidrittel-Format für eventuelle Rollenspiele a la Bond zu schenken. Der britische Sportwagenhersteller Aston Martin baute 2020 im Rahmen der Continuation-Serie 25 Exemplare des Agenten-Wagens aus dem Streifen ‚Goldfinger‘ nach. Die Little Car Company, die auch andere Minis im Angebot hat, schuf dann den rund drei Meter langen DB5 Junior, der zum Kinostart zu haben ist. Ab ca. 105.000 Euro ist der Fahrspaß für die Kleinen mit 007-Ambitionen zu haben.

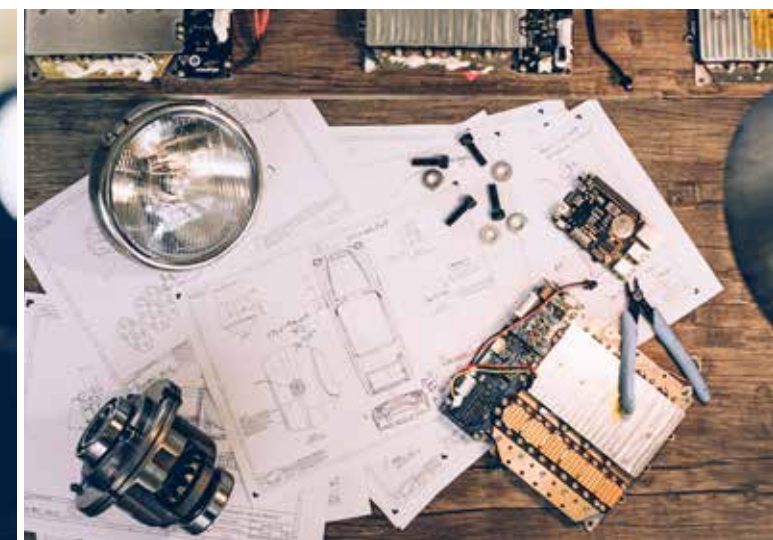


VERSICHERN SIE IHREN
OLDTIMER DORT,
**WO MAN IHRE
LEIDENSCHAFT
VERSTEHT**

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



Ganz wie beim großen DB5 versenken sich auf Knopfdruck die Scheinwerfer, damit die imitierten Gatling-Kanonen zu sehen sind. Der Schleudermodus ist sicher ganz besonders spannend, dazu das digitale Nummernschild und die Nebelmaschine. Auf den Katapultsitz wurde verzichtet. Top: Bilstein-Fahrwerk und den Brembo-Bremsen, maximale Reichweite der Batterie: 150 km.





MECUM AUCTIONS

Am 15. und 16. Oktober versteigert Mecum Auctions in Chattanooga, Tennessee, um die 600 amerikanische Muscle Cars, Klassiker, Corvettes, Trucks, Exoten, Hot Rods, Customs und mehr im Chattanooga Convention Center. Die Auktion findet in Verbindung mit dem Chattanooga Motorcar Festival statt und ist die zweite von drei Veranstaltungen, die Mecum an aufeinanderfolgenden Wochenenden im Oktober im Rahmen der so genannten "October Takeover" durchführt; die andere Mecum-Auktion findet vom 21. bis 23. Oktober in der Region Chicago statt.

Zu den vorgestellten Losen der Chattanooga-Auktion gehört ein 1965er Lola T70 Mkl Spyder (Los F81), der früher sowohl Carroll Shelby als auch Dan Gurney gehörte und von Dan Gurney's All-American Racers eingesetzt wurde. Die Lola mit der Startnummer 8 hat ein zweifarbiges blaues Äußeres und ein schwarzes Interieur und wird von einem 5.0L Chevrolet V-8 Motor mit einem Hewland 4-Gang Schaltgetriebe angetrieben. Ein weiteres Angebot aus Chattanooga ist ein 1968 Shelby GT500KR Cabriolet (Lot S110), Shelby Nr. 03452, das gründlich durchgecheckt wurde und mit einem 428 CI-Motor und dem Komfort eines Automatikgetriebes ausgestattet ist.

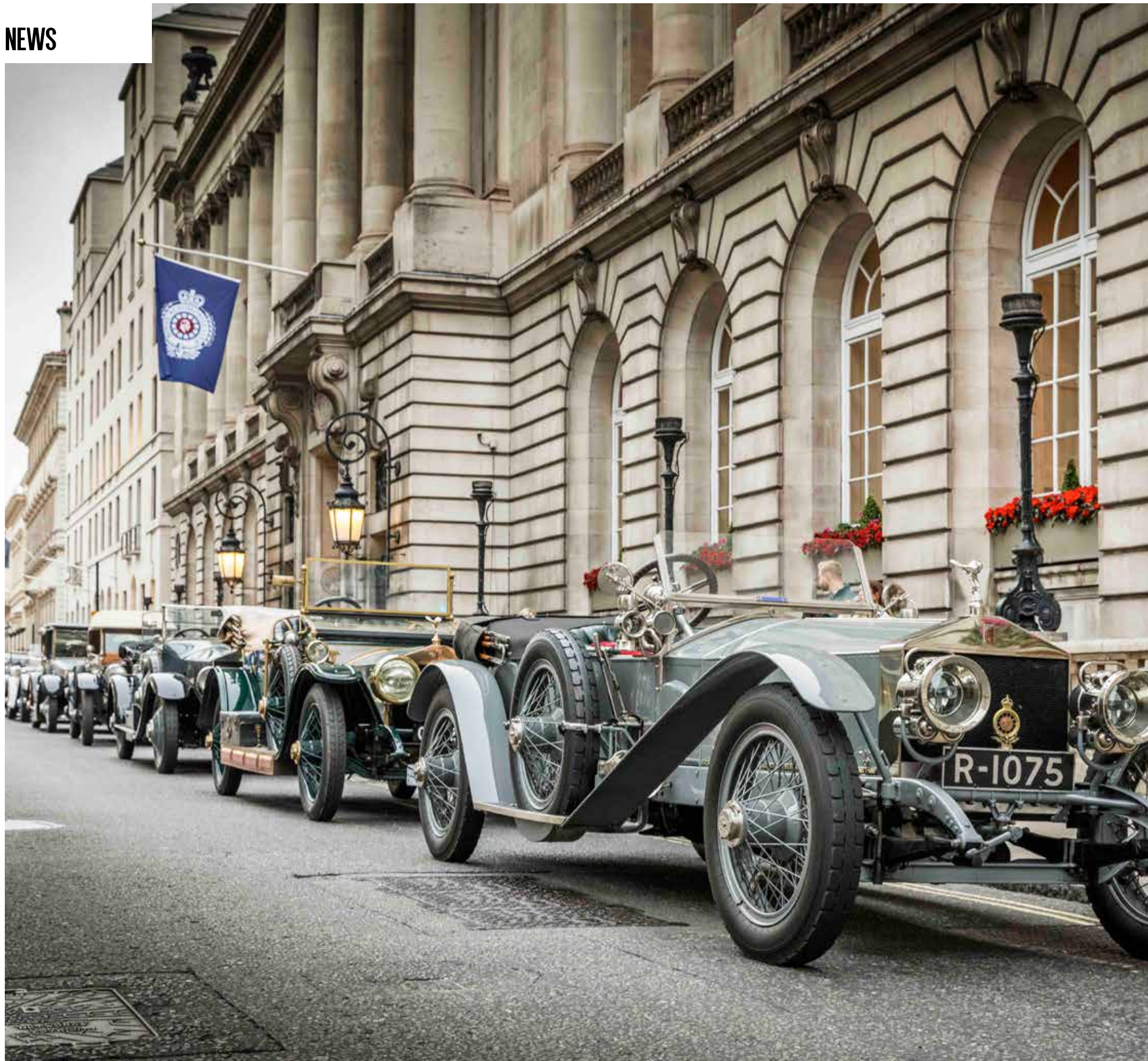


Die private Mustang- und Shelby-Sammlung von North Lakes umfasst neun Lose, darunter sieben Mustangs und ein Paar Shelbys. Der erste der Shelbys ist ein 2007 Ford Shelby GT500 Super Snake (Lot F99) mit einem Kenne Bell Kompressor auf einem 5.4L/725 PS V-8 Motor mit nur 6.900 Meilen, und der zweite ist ein 1985 Dodge Shelby Charger (Lot F100), der einer von 843 blauen Shelby Chargers ist, die in diesem Modelljahr produziert wurden und einen turboaufgeladenen 2.2L 4-Zylinder Motor hat.

Die Moss Classic Car Collection bietet sechs Lose ohne Reservierung an, darunter einen 1955 Ford Crown Victoria (Los S89.1), einen von 1.999 im Jahr 1955 produzierten Wagen mit einem transparenten Glasdach. Der zweifarbig schwarz-weiße Klassiker mit passendem Interieur wird von einem 272 CI V-8 Motor mit einem 3-Gang-Schaltgetriebe mit Overdrive angetrieben. Zur Sammlung gehört auch ein 1969 Pontiac GTO Judge (Los S90.1) mit einem 400 CI Ram Air III-Motor und einem 4-Gang-Getriebe.

Interessenten, die ein Fahrzeug für die Auktion bei Mecum Chattanooga 2021 einliefern möchten, finden unter <http://www.Mecum.com> ausführliche Informationen über den Einlieferungsprozess und die Preise.

Fotos: ©Mecum Auctions



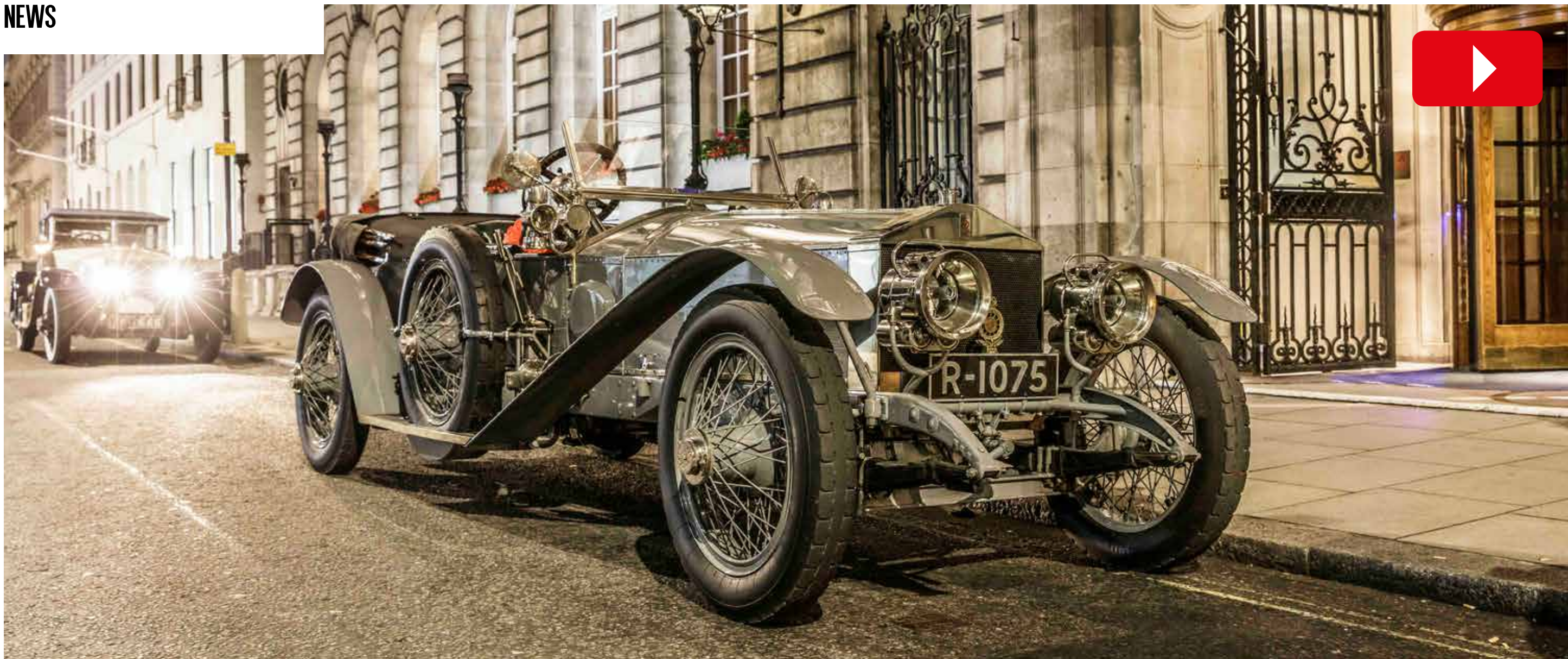
SILVER GHOST:

IM HÖCHSTEN GANG NACH EDINBURGH

Vor kurzem wiederholte sich die Geschichte buchstäblich, als der Rolls-Royce Silver Ghost 1701 seine erstaunliche Fahrt im London-Edinburgh-Trial von 1911 wiederholte.

Der als "Experimental Speed Car" konzipierte Wagen gewann die ursprüngliche Veranstaltung indem er die gesamte 799 Meilen lange Fahrt zwischen der englischen und der schottischen Hauptstadt im höchsten Gang zurücklegte. In Anbetracht des primitiven Zustands der Straßen Großbritanniens im Edwardianischen Zeitalter war seine Durchschnittsgeschwindigkeit von 19,59 mph höchst beeindruckend – und seine damals unerhörte Kraftstoffeffizienz von über 24 mpg sogar noch mehr. Um zu beweisen, dass der Wagen in keiner Weise modifiziert worden war, erreichte er bei einem unmittelbar nach der Testfahrt durchgeführten Geschwindigkeitstest über eine halbe Meile eine Geschwindigkeit von 78,2 mph; außerdem war er der erste Rolls-Royce, der bei einem späteren Test auf der berühmten Brooklands-Rennstrecke in Surrey eine Geschwindigkeit von 100 mph überschritt.





Die Nachstellung war so originalgetreu wie möglich an das Ereignis von 1911 angelehnt. Der Wagen, der heute ein unbezahlbares Sammlerstück ist und das Kennzeichen R-1075 trägt, startete am Sonntag, dem 5. September 2021, um 6.00 Uhr am Sitz des Royal Automobile Club in Pall Mall (der den Originalversuch beaufsichtigte) und fuhr dann auf einer Route, die der alten Great North Road so nah wie möglich folgte, nach Edinburgh – mit eingelegtem höchsten Gang, genau wie 110 Jahre zuvor.

Um das Spektakel und das Gefühl für den Anlass noch zu verstärken, wurde 1701 von weiteren neun Rolls Royce Silver Ghosts des 20-Ghost-Clubs begleitet, die alle ähnlich alt und in ebenso prächtigem Zustand waren. Und um das Spektakel zu vervollständigen, wurde die Kavalkade auf

dem ganzen Weg nach Edinburgh von einem brandneuen Ghost eskortiert, der im Home of Rolls-Royce in Goodwood handgefertigt und in Tempest Grey lackiert wurde.

Die Fahrt endete mit einem großen Empfang bei Rolls-Royce Motor Cars Edinburgh am Montag, dem 6. September 2021.

Fotos: ©Rolls-Royce



RETRO CLASSICS® als Partner der Milano AutoClassica 1. – 3. Oktober 2021 Messe Mailand

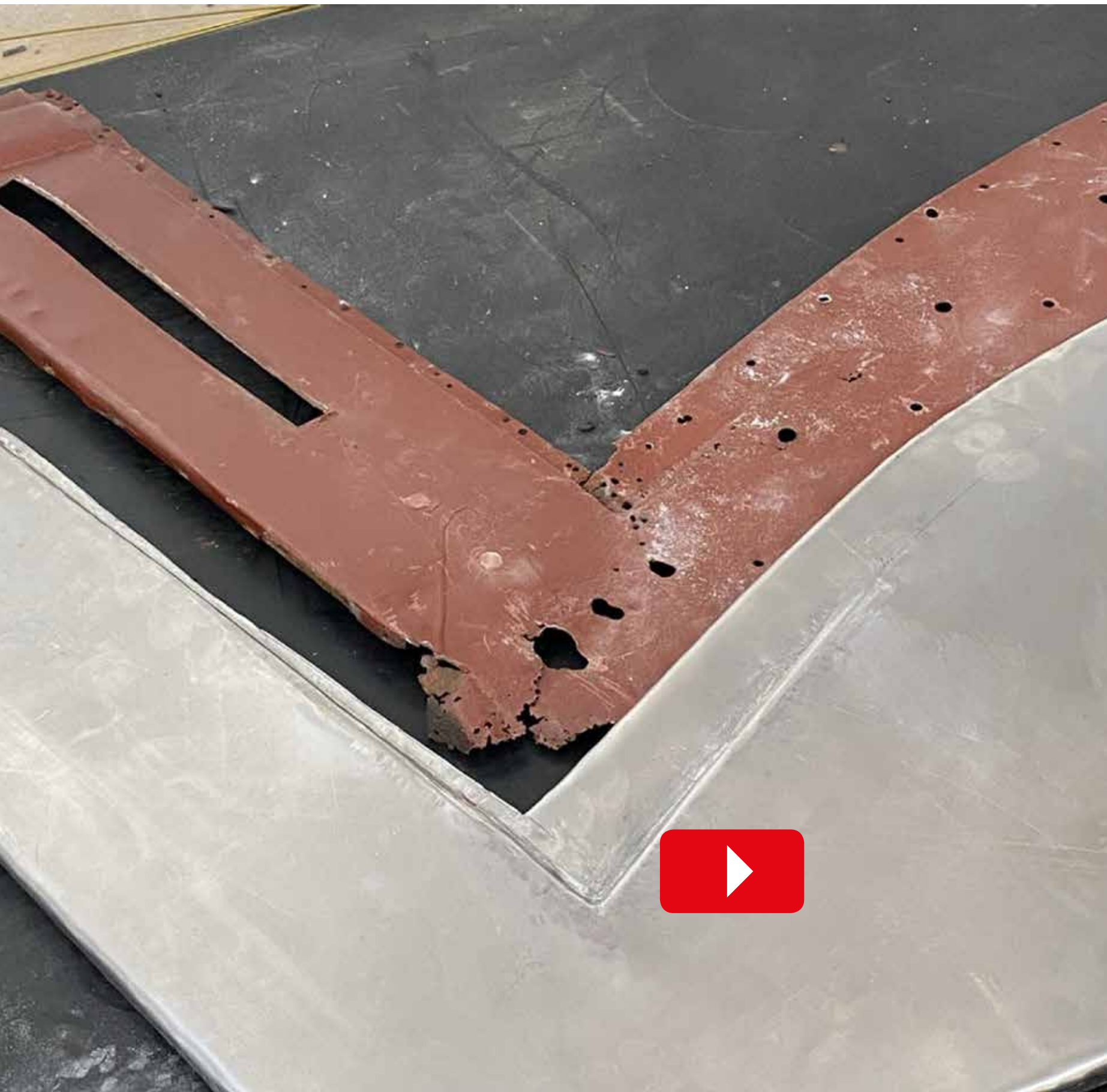
Vom 1. – 3. Oktober findet die Milano AutoClassica auf dem Messegelände in Mailand statt. Besucher und Aussteller fiebern darauf hin, sich endlich wieder ihrem Lieblingsthema widmen zu können. Auch die RETRO CLASSICS® freut sich daher umso mehr, auch in diesem Jahr wieder dabei zu sein!

Auf 380 Quadratmetern Ausstellungsfläche in Halle 15 präsentiert sich die größte Messe für Fahrkultur den italienischen Besuchern, Oldtimer-Enthusiasten sowie Ausstellern und der ganzen Welt.

Schnuppern Sie Benzingeruch und bestaunen Sie glänzende Karossen zunächst auf unserer Präsentation in Mailand und gerne zum Saisonabschluss im Dezember bei uns auf der RETRO CLASSICS BAVARIA® vom 3. – 5. Dezember in Nürnberg!

Wir freuen uns Sie auf dem Stand Halle 15, Stand H10 L09 begrüßen zu dürfen!

<https://www.milanoautoclassica.com/>



BLECHARBEITEN STUFENSICKE FORMEN

An einem Ersatzblech muss eine Stufensicke in das Blech getrieben werden. Dafür verwendet man am besten einen Schlichthammer. Das Blech wird an die scharfe Kante eines Ambosses angelegt und mit dem Schlichthammer die Sickenstufe in Richtung der Kante getrieben. Das Treiben darf nicht zu stark betrieben werden, damit die Kante nicht einreißt, weil das Material zu dünn wird. Stetige weiche Triebschläge erzielen wesentlich mehr als kurze feste Schläge. Durch das kontinuierliche Treiben entsteht sehr bald eine Stufe im Blech.

Zwischendurch wird mit einem Glättehammer die Kante geschärft, damit das Blech nicht während der Treibarbeiten über die Kante rutscht. Danach wird weiterhin die Stufe in das Blech geklopft. Es handelt sich um eine recht flache Sicke und die Tiefe kann immer wieder einmal überprüft werden.

Wenn die Tiefe der Sicke noch nicht reicht, wird nochmals mit dem Schlichthammer entlang der Sicke das Blech über die scharfe Kante getrieben. Damit die untere Kante ebenfalls geschärft werden kann, wird mit einem Metallkeil die Kante glatt getrieben. Auch hier ist es wichtig, langsam und vorsichtig vorzugehen, denn auch hier könnte bei zu viel Kraft das Blech brechen.

Bei dem gezeigten Ersatzblech geht die Stufensicke um die Ecke. Auch hier wird nun das Blech an den Amboss angelegt und die Sicke in das Blech eingearbeitet. Den Verlauf der Sicke erzielt man durch immer leichtere Treibschläge. Das Ersatzblech ist nun fertig und kann am Fahrzeug eingesetzt werden.



DIE EUROMOTOR FINDET STATT

3. bis 05. Dezember 2021

Im ICS Internationales Congresscenter Stuttgart

Im ICS Internationales Congresscenter Stuttgart

Die EuroMotor vereint Dienstleister und Hersteller erstklassiger Marken und Lifestyle-Angebote mit einem ausgewählten, interessierten Publikum, das direkt von den Ausstellern eingeladen wird.

www.euromotor-messe.de

Concorde – Reisemobile aus Leidenschaft

Concorde baut besondere Reisemobile nach modernsten Produktionsmethoden und höchsten Qualitätsmaßstäben. Mit seinem neuen Liner 1090 GIO erweckt Concorde automobiler Träume zum Leben.

Durch seine intelligente Konstruktion hat es Concorde geschafft, in seinem luxuriösen Liner eine komfortable Garage für Oldtimer zu integrieren. Liebhaber von Oldtimern wie Porsche 911 F- bzw. G-Modell, Ferrari Dino oder beispielsweise dem Mercedes-Benz SL 280 Pagode können ihre wertvollen Meisterstücke problemlos im Liner unterbringen.

Der Garagen-Lift kann zusätzlich bei Bedarf für Ersatzräder oder Werkzeugkasten, alternativ als Fahrradträger, mit bis 80 Kilogramm belastet werden.

Besuchen Sie den Trendsetter und einer der führenden Hersteller in Deutschland von Luxus-Reisemobilen auf der EuroMotor und überzeugen Sie sich selbst von den vielen weiteren innovativen Entwicklungen. Lassen Sie sich persönlich von uns beraten – denn wir produzieren und unsere Kunden fahren „Reisemobile aus Leidenschaft“.

www.concorde.eu



Magsky - Maßgeschneiderte Bekleidung für Damen und Herren - Made in Kassel

Die Designerin Sandra Hochhaus bietet mit Ihrem Label magsky besondere und individuell maßgeschneiderte Kleidungsstücke für Damen und Herren an. Sie ist spezialisiert auf Gehröcke, Mäntel und Blazer sowie dazu passende Kleider, Hosen und Röcke

Fernab der Massenware entsteht hier eine eigene Kollektion, welche einzigartig, aus hochwertigen Materialien kombiniert und mit anspruchsvollem Design für Sie geschneidert wird.

Finden auch Sie auf der EuroMotor Ihr individuell gefertigtes Kleidungsstück. Schauen Sie doch einfach mal bei Magsky vorbei - Frau Sandra Hochhaus berät Sie gerne persönlich!

www.magsky.de



NEUE TEPPICHE FÜR AUTO- KLASSIKER

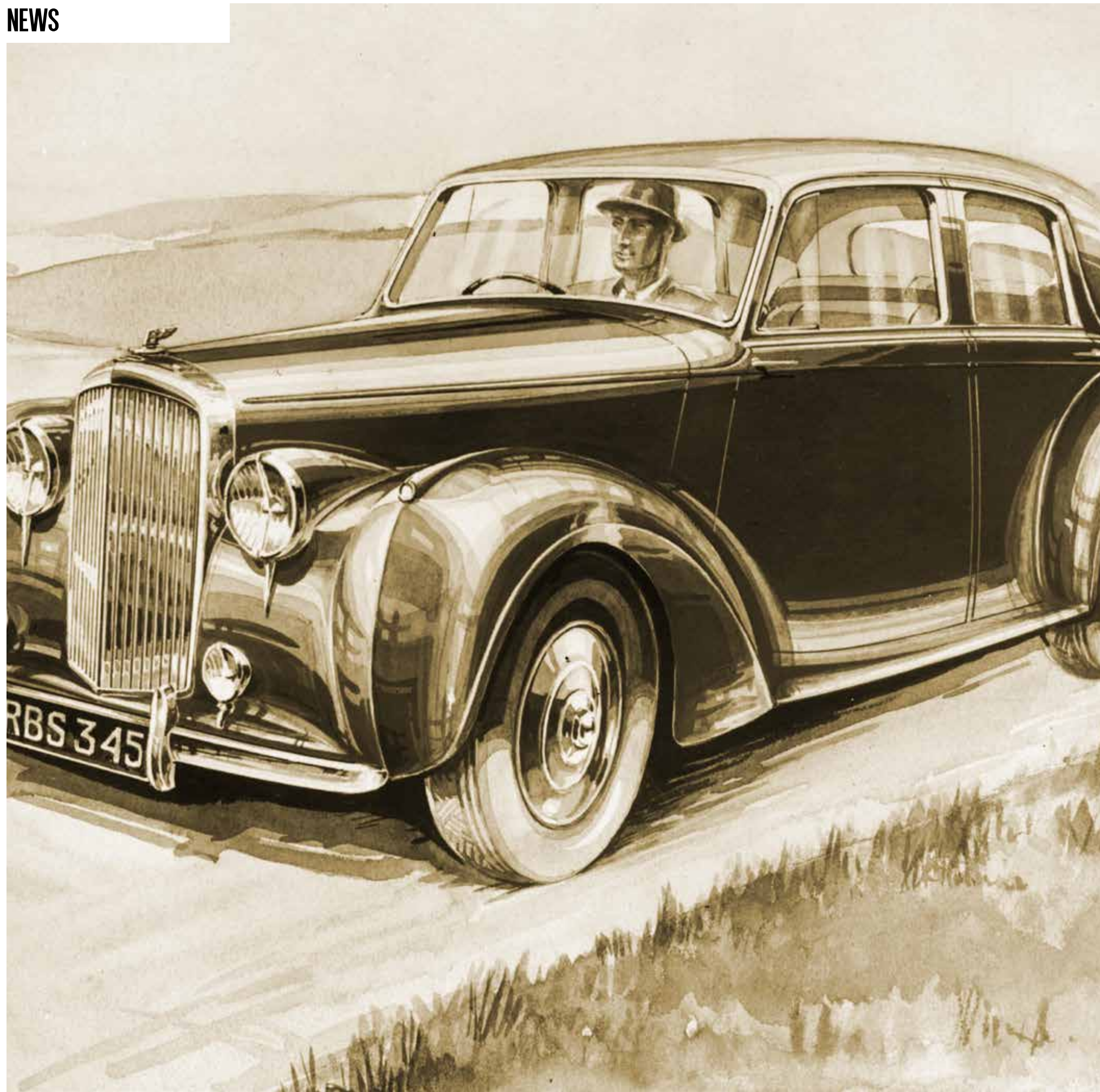
British Motor Heritage (BMH) ist ein Unternehmen, das vor allem für die Herstellung von Ersatzkarosserien und Einzelteilen für britische Oldtimer wie den Mini und den MGB bekannt ist. Jetzt hat die Firma die Marke Concours Carpets von Concours Automotive Products gekauft und damit ihr Portfolio um Ersatzteppiche erweitert.

Durch die Übernahme ist BMH nun in der Lage, hochwertige Teppichsätze für eine ganze Reihe klassischer Modelle anzubieten, darunter die beliebtesten Modelle der 1960er/1970er Jahre von BMC, Ford, Jaguar, MG und Triumph. Die Produkte werden nach bewährten Mustern im Werk des Unternehmens in Witney, Oxon, hergestellt und sind über die BMH-Fachhändler sowie bei anderen großen Händlern für Oldtimerteile und -zubehör erhältlich.



Die Übernahme von Concours Carpets folgt auf die jüngste Neuausrichtung der anderen Untermarke von BMH, Tex Automotive, die nun nicht nur originale Tex-Ersatzwischer- und Spiegelprodukte für britische Autos der 50er, 60er und 70er Jahre vertreibt, sondern auch ausgewählte Artikel aus dem Castrol-, Samco-, Renovo- und EBC-Bremssortiment.

Fotos: ©BMH



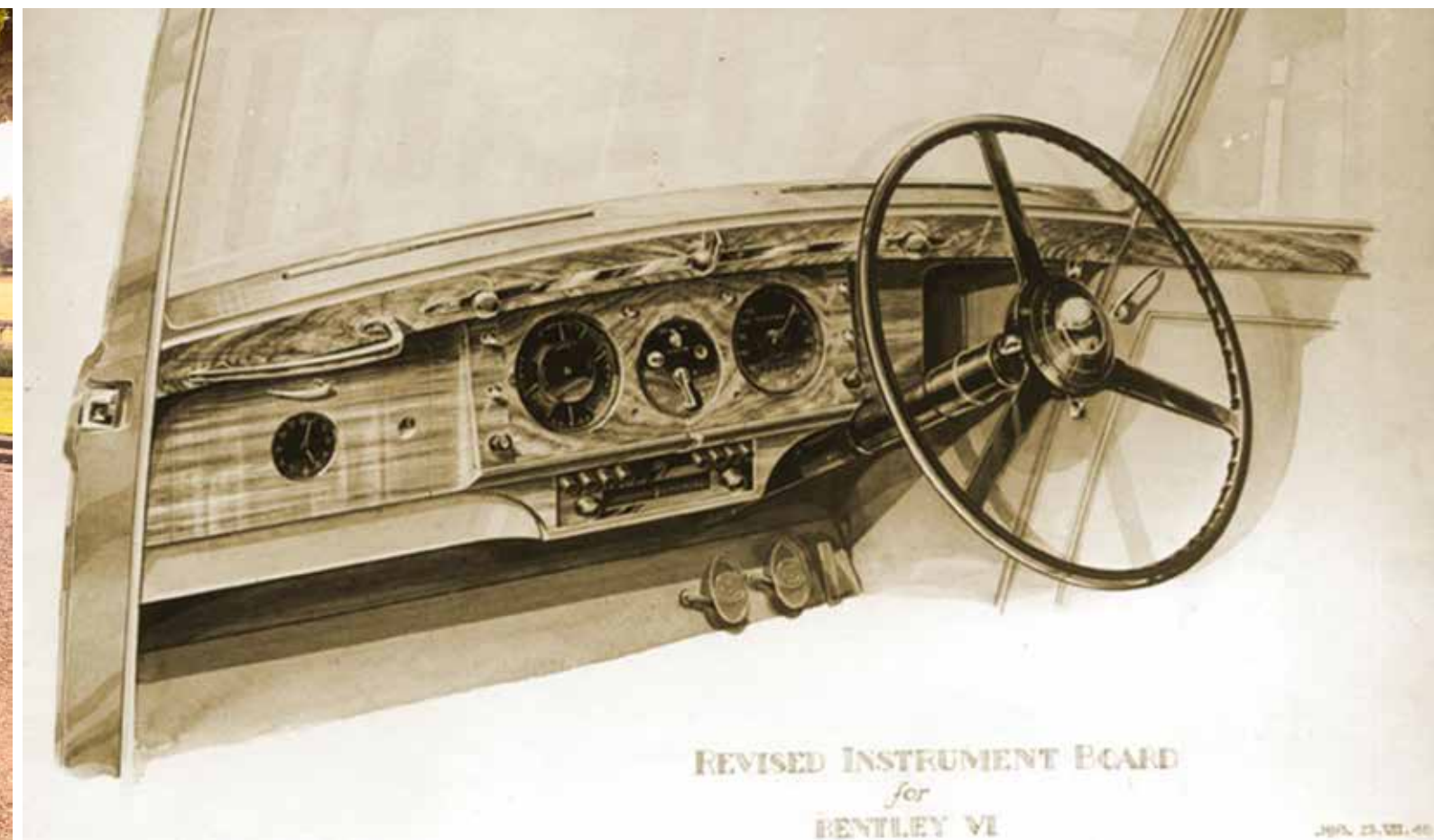
70 JAHRE BENTLEY DESIGN

Bentley Motors feiert: Vor 70. Jahren wurde in Crewe die erste Designabteilung der Marke gegründet. Der erste in Crewe entworfene Bentley war der R-Type Continental im Jahr 1951, für den John Blatchley, der damalige Leiter der Stylingabteilung, verantwortlich war. Blatchley hatte zuvor als Chefdesigner bei Gurney-Nutting gearbeitet, der Karosseriefirma, die für den Bentley "Blue Train" verantwortlich war, und verfügte daher über einen ausgeprägten Sinn für Proportionen und Formen.

Als die Designabteilung 1951 gegründet wurde, bestand ihre Hauptaufgabe darin, Ideen und Designvorschläge zu kommunizieren und ihre Visionen mit anderen Bereichen des Unternehmens zu teilen. Dies wurde erreicht, indem Designskizzen als Aquarellbilder festgehalten wurden, die von Hand gemalt wurden – wunderschön gestaltet, aber ohne die Möglichkeit, einen "Back-Button" zu drücken, wenn man einen Fehler gemacht hatte.

Die Aquarellzeichnungen wurden dann maßstabsgetreu oder in voller Größe als technische Zeichnungen reproduziert, die Seiten-, Front- und Heckansichten, Grundrisse und Schnitte entlang der Karosserie zeigten, um den Modellbauern die Form des neuen Autos zu beschreiben.

Die Modellbauer der heutigen Zeit arbeiten nach den gleichen Verfahren wie in den 1950er Jahren. Um die Zeichnungen dreidimensional darzustellen, wird ein Metallgerüst mit einem verformbaren Material (früher Wachs, heute Ton) überzogen und dann genau so geformt, dass die Form des neuen Fahrzeugs beschrieben wird.



Anhand des Modells konnten dann Messungen vorgenommen und mit Querverweisen versehen werden, um sicherzustellen, dass die Zeichnungen repräsentativ waren.

Heutzutage ermöglichen Messarme und Scangeräte eine schnellere Bewertung dreidimensionaler Modelle mit einer Genauigkeit von bis zu Hundertstel Millimetern und liefern Daten entweder als numerische Ausdrücke oder als Cloud-Daten, die direkt in das Designstudio hochgeladen werden, um eine sofortige virtuelle Referenz zu erhalten.

Virtuelle Realität und globale Pandemien

Die neueste Ära des Designs ist stark computerabhängig und kann in der virtuellen Realität dargestellt werden. Designer können nun in einer virtuellen Welt skizzieren, die unabhängig vom geografischen Standort auf Bildschirmen oder über Headsets und Augmented Reality erlebt werden kann. Trotzdem: Selbst mit den neuen Werkzeugen und Techniken wird, sobald der Entwurf seine volle Reife erreicht hat, immer noch ein Modell in Originalgröße angefertigt, um sicherzustellen, dass alle feinen Details perfekt sind, bevor er für die Produktion freigegeben wird.

Fotos: ©Bentley Motors

STARTKLAR

Tour de Corse Historique 2021

Die 21. Auflage der Tour de Corse Historique beginnt am Samstag, den 2. Oktober. Und noch nie gab es so viel Anmeldungen, sowohl aus Frankreich und auch dem Ausland. 350 Nennungen in den drei zugelassenen Kategorien – VHC (Historic Racing Cars), VHRS (Historic Regularity Sports Cars) und Legends (Ausstellung ohne Zeitmessung) jahren in diesem Jahr mit. Das Organisationsteam der Rallye hat alle notwendigen Mittel eingesetzt, die Helfer-Teams verstärkt und vieles mehr, um die vielen Teilnehmer unter den bestmöglichen Bedingungen zu empfangen.

Mit Teams aus Belgien, Kanada, der Tschechischen Republik, Deutschland, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Mexiko, Monaco, Russland, Spanien, der Schweiz, dem Vereinigten Königreich, den Vereinigten Staaten und Frankreich waren noch nie so viele Länder (15) beim Start der Tour de Corse Historique vertreten.





RETRO CLASSICS BAVARIA®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

3. – 5. Dezember 2021

NürnbergMesse

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



Saby, Beguin, Oreille, Gache und andere

Das Feld besteht aus zahlreichen Gentlemen-Drivern und historischen Rennfahrern, aber auch aus Profis, angefangen beim amtierenden Sieger Alain Oreille und seiner Frau Sylvie, die im vergangenen Jahr in einem Porsche 911 triumphierten. Der frühere zweifache Rallye-Weltmeister der Gruppe N (1989 und 1990), der 1989 mit seinem Werks-Renault 5 GT Turbo die WRC Tour de Corse gewann und sowohl bei den modernen als auch bei den historischen Rennen regelmäßig an den Start geht, wird versuchen, einen zweiten Sieg in Folge hinzuzufügen. Andere ehemalige Sieger wie Philippe Gache werden an der Seite von Vincent Landais (Beifahrer in der WRC) in einem Mazda RX7 an den Start gehen, ebenso wie Pierre-Manuel Jenot, der von Slo in einem Ford Escort Mk2 pilotiert wird.

Bruno Saby, Teilnehmer an der Welt-, Europa- und französischen Rallye-Meisterschaft, Gewinner der Dakar 1993 und des Off-Road World Cup 2005, wird ebenfalls an den Ort seiner früheren Erfolge zurückkehren. Der Sieger der Tour de Corse WRC von 1986 wird die Freude am historischen Rennsport mit seinem Engagement für eine Sache verbinden, die ihm sehr am Herzen liegt: den Kampf gegen den Krebs (www.espoir-isere-cancer.com).

Ein weiterer renommierter Name, der bei der 21. Auflage der Tour de Corse an den Start geht, ist Bernard Béguin. Der vierfache französische Rallye-Meister (1979, 1991, 1992 und 1993) und Vize-Europameister von 1980 aus Grenoble wird einen Porsche steuern, den sein ehemaliger Tuner Louis Mezmarie als Schotterauto vorbereitet hat und der daran erinnert, dass er 1987 die Tour de Corse in einem BMW M3 Prodrive gewonnen hat, der damals zur Rallye-Weltmeisterschaft zählte.



Viele einheimische Fahrer werden am Start sein, allen voran Christophe Casanova, Zweiter der Veranstaltung 2020, und Marc Valliccioni in ihren BMW M3. Sie werden wieder auf Revanche aus sein und auf die oberste Stufe des Podiums klettern. Nicht zu vergessen sind Joël Marchetti, Jean-Baptiste Botti, Youness El Kadaoui und weitere korsische Fahrer, die in ihrem Heimatland glänzen wollen.

350 km Sonderprüfungen

Unabhängig von der Kategorie, in der sie an den Start gehen, wollen alle Mannschaften das Ziel der neuen 900 km langen Strecke erreichen, die in fünf Tagen zu bewältigen ist. Sie umfasst 18 Wertungsprüfungen, darunter auch einige, die von der WRC genutzt werden: insgesamt 350 km auf gesperrten Straßen und 550 km Verbindungsstrecken auf den schönsten Straßen, die die Insel zu bieten hat.

Die Mannschaften treffen sich am 2. und 4. Oktober in Porto-Vecchio, wo die technischen und administrativen Kontrollen stattfinden und ein Warm-up organisiert wird. Die Startzeremonie und die ersten beiden Wertungsprüfungen finden am Dienstag, 5. Oktober, statt. Am nächsten Tag fahren die Teilnehmer in den Nordosten Korsikas und in das Dorf Borgo, das zum ersten Mal Gastgeber der Rallye ist. Danach führt die Route in den Nordwesten und in die dritte Etappenstadt Calvi, die wirtschaftliche und touristische Hauptstadt der Balagne, die von ihrer historischen Zitadelle überragt wird. Am vierten Tag geht es dann in den Süden der Insel in die Stadt Propriano, ebenfalls ein Neuling bei dieser Ausgabe der Veranstaltung. Das Ziel der Rallye ist schließlich Porto-Vecchio, die drittgrößte Gemeinde der Insel, gemessen an Größe und Einwohnerzahl. In der Vergangenheit war die Stadt berühmt für die Salzgewinnung in ihren Sümpfen. Heute ist sie eher bekannt für ihre herrlichen Strände am Rande des Tyrrhenischen Meeres und als Austragungsort der historischen Tour de Corse.

Fotos: ©Tour de Corse Historique

Lesen Sie mehr auf
Classic-Car.TV





Opel bei der „Sauerland Klassik“ am Start

Lange mussten die Schätze von Opel Classic pandemiebedingt in der Garage bleiben. Vom 30. September bis zum 2. Oktober rollen die Räder nun endlich wieder bei der „4. Sauerland Klassik“. 130 Oldtimer touren dann bei der Rallye der tausend Berge durch Anberger Wald, Sauerland und den Westerwald. Mittendrin zwei seltene Opel Kadett: In den Opel-Werksfarben der Siebziger präsentiert sich der Kadett GT/E von 1978 den Zuschauern.

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.