

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER

ÜBER
1200
KLEIN-
ANZEIGEN

Flower Power

Wie eine
17-Jährige die
vergessene
Ente Ihrer
Mutter
restaurierte



DIE WANKEL STORY



50 Jahre NSU Ro 80:
Sein Kreiskolbenmotor wies
in eine Zukunft, die nie kam
(aber vielleicht noch kommt!)



**Dodge
Charger**
Kaufberatung



Tojeiro-MG
Ferrari-Klon als Cobra-Vorlage



**COUPE
DUELL** Fiat 1500 &
Peugeot 404



JETZT GEHT'S RUND!



Zum 60. des Fiat 500 und seiner Derivate gaben wir uns die Kugel – in Puch Nummer 3 und seinem bösen Bruder TR650



Freifahrtschein Mit BMW-Klassikern
über Rumäniens unbekannte Traumstraßen



Scheibenbremsen
So werden sie wieder bissfest



Kawa H2 vs. Suzi GT
750er Zweitakt-Bullen im Duell



MOTORRAD
Brough vs. Bristol
Lawrence von Arabiens
episches Jagdflieger-Duell

4 199 17 703 907 09

RÜCKSPIEGEL

AUS DER SZENE



Am Start waren auch die Rennsportlegenden Kurt Ahrens, Herbert Linge und Hans Herrmann (v. l.)



Jochen Mass am Lenkrad des neunzigjährigen Mercedes-Benz 680 S – dem weißen Elefanten

SOLITUDE REVIVAL 2017

Motoren sound im Ländle

Etwa 10.000 Zuschauer pilgerten am vierten Juliwochenende an den früheren Grand-Prix-Kurs bei Leonberg. Der Verein *Solitude Revival* ließ seit 2008 nun zum fünften Mal die legendäre Rennstrecke wieder auferstehen, wo bis 1965 auch der Große Preis ausgetragen wurde. Am Start waren etwa 300 Fahrer mit 70 Motorrädern und Gespannen, 30 Renn- und Sportwagen vor 1947 und über hundert Sportwagen, Prototypen, Tourenwagen und GT sowie Formelrennwagen von 1948 bis in die siebziger Jahre. Etwa ein Drittel nahm am *Corso Classico* ohne jegliche Zeitmessung teil. Die beiden Stuttgarter Au-

tomobilhersteller waren mit im Boot und mit Mensch und Maschine präsent. Der 71-jährige Jochen Mass wuchtete mit Begeisterung und teils auch mit Gästen an Bord einen Mercedes-Benz 680 S um den Kurs. „1927 war das ein echter Rennwagen, die 170 Kilometer Höchstgeschwindigkeit waren wie heute Tempo 400“, meinte Jochen Mass. Dieter Glemser (78), der vor vielen Jahren im Grand Turismo und Tourenwagen brillierte, stand den Fans Rede und Antwort. Auch das Haus Porsche mobilisierte frühere Rennfahrer wie den stets gut gelaunten Kurt Ahrens (77) im 550 Spyder, Günter Steckkönig (81) und Hans

Clausecker (70) mit dem von ihnen entwickelt und gebauten 928 *Trigema* von 1982. Hans Herrmann und Herbert Linge (beide 89) fuhren im 550 Spyder, dem Siegerwagen der *Carrera Panamericana* von 1954, Eberhard Mahle (84) in einem 1960er 356 B Carrera. Le Mans-Sieger Marc Lieb saß im Typ 804 von 1962, dem einzigen komplett von Porsche entwickelten und gebauten Formel-1-Rennwagen. Dan Gurney gewann 1962 auf diesem nur 461 Kilo leichten Achtzylinder-Monoposto den *Großen Preis der Solitude*. Zudem waren viele weitere Pretiosen aus Privathand zu sehen, wie ein 1962er-Brabham BT3 Formel-1-Rennwagen, ein 1934er Aston Martin Ulster oder der Mitter-DKW Formel Junior.

TEXT UND FOTOS Eberhard Strähle

SCHÖNE STERNE

Weltstadt Hattingen



5000 Kilometer für ein Mercedes-Treffen. Bogatov und Iwanova aus Moskau



Der als Rolls-Royce gekleidete C 123 wurde einst von Ottmann-Karosserie-Design auf der Insel Föhr gebaut

Marina Iwanova und Anton Bogatov reisten auf eigener Achse mit ihrem 190er Mercedes aus Moskau an und die Sonderschau „50 Jahre AMG“ bestand gefühlt zu 50 Prozent aus in der Ukraine zugelassenen C124 und SEC. Desweiteren parkten wie selbstver-

ständig Mercedes-Benz aus Kanada, Litauen und Lettland im Schatten der stillgelegten Hochöfen der Henrichshütte und der in den USA lebende Clemens Schickentanz brabbelte mit einer Replik der roten Sau auf den Platz. Soviel Internationalität hatte Hattingen

selbst in der Hochphase der Industrialisierung nicht erlebt. Nächstes Jahr werden Wagenheberaufnahmen und Hochöfen übrigens nicht in Hattingen einträchtig weiter rosten. Die Erfolgsveranstaltung wird in eine andere Stadt ziehen. TEXT UND FOTOS Norman Gocke