



Monats-Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



100 Jahre Rallye Monte Carlo

Eigentlich war die erste Veranstaltung nur ein Werbegag für die Hotels von Monaco, aber sie wurde die Mutter aller Rallyes: Vor 100 Jahren startete die erste Etappentour nach Monte Carlo.

Monacos Touristik-Manager standen Anfang des 20. Jahrhunderts unter Druck. Fürst Charles I. hatte in den 1860er Jahren ein Casino auf einem leeren Areal gebaut, danach darum herum einen Stadtbezirk entwickelt. Dies alles um zahlungskräftige Gäste anzulocken. Das Viertel wurde danach nach ihm in „Monte Carlo“ benannt. Doch ein halbes Jahrhundert später hatten die luxuriösen Hotels in der Wintersaison das Nachsehen hinter der Konkurrenz in Frankreich. Die Haute-Volée strömte lieber nach Nizza, wo im Februar der Karneval tobte.



Es musste eine neue Attraktion her. Da kam das modische Spielzeug der jungen Reichen gerade recht: das Auto. Schon 1894 gab es in Monte Carlo den ersten Wettkampf „für pferdlose Wagen“. 1909 hatte Alexandre Noghès, Präsident des in Fahrrad- und Automobilsportclub umbenannten örtlichen Fahrradclubs, dann die Idee eines Autorennens aus mehreren europäischen Städten nach Monaco. Womöglich flüsterte auch sein Sohn Antony ihm den Einfall ein, der später, 1929, den Grand Prix im Fürstentum begründete.

Am 21. Januar 1911 startete die erste Rallye Monte Carlo – in Berlin. Denn um ein möglichst internationales Fahrerfeld anzuziehen, durften die Teilnehmer aus elf europäischen Städten als Startpunkten wählen; das französische „rallye“ lässt sich als Zusammenkunft übersetzen. Weil Berlin mit rund 1700 Kilometern unter den sechs dann benutzten Starts am weitesten von Monte



Editorial

Sommerzeit = Reisezeit = Erholungszeit!

Langsam aber unaufhörlich neigen sich die Ferien zu Ende. Wie schon in den vergangenen Jahren waren in den Sommermonaten keine Clubabende. Umso erfreulicher das heuer Josef Schmidhuber mit einer Ausfahrt und Christian Kanhäuser mit seinem Minigolfturnier für Abwechslung sorgten.

Es ist aber auch eine Zeit, um ein bisschen nachzudenken und das bisherige Oldtimerjahr kurz Revue passieren zu lassen. Für mich als Obmann des COVC war die Oldtimermesse Tulln der bisherige Höhepunkt. Es hat mir gezeigt, wie viele Mitglieder – auch nicht E-Type-Fahrer – zum Club stehen und viel Engagement und Herzblut investiert haben. Nicht wenige Außenstehende, aber auch Clubmitglieder, kamen zu mir und gratulierten zu dem tollen Einsatz sowie Clubstand. Viele waren der Meinung, dass sie sich einen solchen Zusammenhalt, qualitativ und quantitativ, in ihrem eigenen Club wünschten. Wie es auch anders gehen kann, möchte ich noch kurz erzählen.

Rund um das 50 jährige Jubiläum des Jaguar E-Typs gab es einige Veranstaltungen oder Zusammenkünfte. Oft wurde ich angesprochen ob Mitglieder unseres Clubs und ich nicht daran teilnehmen möchten. Auf meine Bitte, Datum und Ort elektronisch zukommen zu lassen, gab es - NICHTS.

Ich stelle mir hier natürlich die Frage: War oder sind das Geheimtreffen, sind vielleicht die Freimaurer am Werk, wollten die Veranstalter das nicht zu viele E-Typs kommen oder was waren die sonstigen Gründe das anscheinend keine vernünftige Veranstaltung zustande kam?

Einer der Höhepunkte war sicher, dass kolportierte Treffen von (?) E-Typs – auf einem Billaparkplatz.

Sicher ein würdiges Ambiente für so ein Fahrzeug, schade drum!

Neue Besen kehren gut...

Als Beweis dafür möchte ich hier Otto Goschenhofer ein ganz großes Kompliment aussprechen. Jahrelang wurde der COVC von der „Austro Classic“ – immerhin das Sprachrohr der österreichischen Oldtimerszene – ignoriert. Ich gebe zu, dass ich daran nicht ganz unschuldig bin, jedoch hat auch Ing. Herbert Schallmeiner, der sicher diplomatischer vorging als ich, sich an dieser Sache die Zähne ausgebissen.

Umso erfreulicher ist es, dass die 3. Weinviertel Classic – dank Otto's Geduld und Hartnäckigkeit – in der Ausgabe Aug/Sept. 2011 - mit einer ganzen Seite vertreten ist.

Es wird heuer eine zweite Veranstaltung des COVC geben. Als Premiere ist am 1. Oktober 2011 das 1. Church Hill Climb in Kirchberg am Wechsel geplant. Als Erfolgsgaranten kann man wieder einmal das Trio Otto, Johann und Manfred nennen. Das Starterfeld ist mit 80 Teilnehmern limitiert und eine davon ist Brigitte. Um den häuslichen Frieden zu wahren habe ich mich für die Arbeit sprich Zeitnehmung freiwillig gemeldet. Um bei dieser Veranstaltung voll fit zu sein, haben wir uns entschlossen unseren Urlaub heuer erst später anzutreten und in der Toskana mit einem Glas Vino Rosso auf Euch am 1. September anzustoßen.

Auf einen erfolgreichen Oldtimerherbst freut sich schon Euer Wolfgang

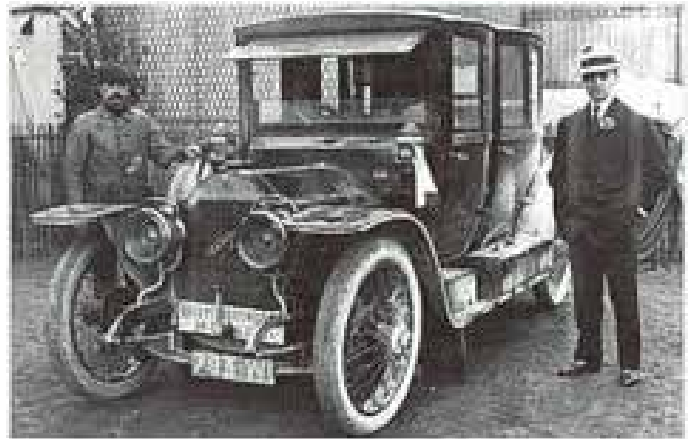
Carlo entfernt liegt, durften die zwei von dort kommenden Wettbewerber als erste losfahren.

Von dreiundzwanzig ursprünglich gemeldeten Teams starteten dann zwanzig. Aus Genf, 670 Kilometer nah an Monaco, kamen ebenso wie aus dem fernen Berlin und Wien zwei Wagen; in Brüssel fuhren vier Teilnehmer los. Neun Fahrer starteten in Paris, aus Boulogne-sur-Mer bei Calais kam ein Starter. 18 von ihnen kamen in Monte Carlo an – die beste Quote von Startern und Ankömmlingen in der Geschichte der Rallye.

Das erste Siegerauto der Rallye Monte Carlo kam von einer der ältesten französischen Automarken: Léon Turcat und sein Schwager Simon Méry hatten Turcat-Méry Automobile 1897 in Marseille gegründet. Bis zum Ersten Weltkrieg spezialisierten sie sich auf große Vierzylinder zwischen 2,6 und 6,3 Litern Hubraum. Nach 1918 schwenkten sie auf kleinere Fahrzeuge um. 1926 stellte Turcat-Méry die eigene Motorenproduktion ein, zu Beginn der Weltwirtschaftskrise 1928 musste das Unternehmen schließen.

Die monegassischen Organisatoren wollten keine Höchstleistungen auf Rennboliden, sie wollten vermögende Amateurfahrer mit sportlichen Serienautos anlocken. Deshalb gab es mehrere Gewinnmöglichkeiten, etwa in den Kategorien Geschwindigkeit, gefahrene Kilometer, transportierte Personen, Komfort der Reisenden und Zustand der Karosserie nach Hunderten Kilometern auf schlaglochübersäten Straßen, die sich zum schnellen Fahren kaum eigneten. Und jeder Teilnehmer bekam eine Gedenkplakette, die sich prestigeträchtig am Fahrzeug anbringen ließ.

Auch in die Punktwertung für das Gesamtklassement zählten neben Geschwindigkeit und zurückgelegten Kilometern nicht so ganz objektive Kriterien wie Komfort, Zustand und Eleganz des Fahrzeugs. Beurteilt wurden sie von einer Jury unter Vorsitz von Fürst Albert I., die ob des komplexen Reglements einen ganzen Tag brauchte, bis sie das Ergebnis bekannt gab: *Sieger war der Franzose Henri Rougier auf einem Turcat-Méry.*



Die Rallye Monte Carlo gilt als „die Mutter“ des heutigen Rallyesports. Dessen Anfänge werden allgemein auf die erste Austragung der Rallye Monte Carlo im Jahre 1911 datiert, die von Fürst Albert I. mitinitiiert wurde.

Von 1973 bis 2008 gehörte die Veranstaltung zur Rallye-Weltmeisterschaft (WRC bzw. World Rally Championship), die stets im Januar mit diesem Klassiker begann. In den letzten Jahren wurde die Strecke allerdings drastisch verkürzt, um sie fernsehtauglicher zu machen. So wurde die berühmt-berüchtigte kurvenreiche Etappe über den Col de Turini nicht mehr nachts ausgetragen und 2007 sogar ganz ausgelassen. Diese so genannte „Nacht der langen Messer“ war einst der Höhepunkt der Monte und für viele Fans sogar der absolute Höhepunkt einer jeden Rallye-WM-Saison.

Herbert Fischer

Reifen/Rennreifen bis 1955

„Die Zuschauer der heutigen großen Automobilrennen (Stand 1955) müssen auf eines der interessantesten und attraktivsten Schauspiele verzichten, die der Rennsport früherer Zeiten zu bieten hatte. Die Zuschauer der Vorkriegsrennen drängten sich zu Tausenden und aber Tausenden im Raum des Start- und Zielplatzes zusammen, um den Kampf der Rennmonteure in den Boxen um die schnellste Arbeit aus nächster Nähe beobachten zu können. So wie die Fahrer auf den Pisten um Sekunden und Bruchteile von Sekunden kämpfen, mussten die Helfer in den Boxen durch die Arbeit ihrer fliegenden Hände und Kupferhämmer Sekunden und Sekundenbruchteile für ihre Fahrer gutmachen, wenn es durch Auftanken und Reifenwechsel einen Boxenaufenthalt gab“.

So kann man es nachlesen in Büchern und Zeitschriften von damals. Die Vorkriegs Zeit war geprägt von starken Motoren aber „schwachen“ Reifen – die Technologie war noch nicht sehr weit gediehen. Betrachtet man die Entwicklung der Rennreifen aus den bescheidensten Anfängen heraus, so lässt sich feststellen, dass in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg die damaligen Hochdruck-Wulstreifen häufig in normalen Serienausführung für Rennen benutzt wurden. Spezialrennreifen unterschieden sich von ihnen meist nur durch besonders hochwertiges Rohmaterial. Die Haltbarkeit war nur gering. Ab 1921 fanden dann bei internationalen Rennen das elastische Cordgewebe und ab 1924 der Niederdruck-Ballonreifen Verwendung (Continental). Kurz danach wurde Ruß als Reifenbeimischung entwickelt, dadurch ergab sich eine weitere Steigerung der Haltbarkeit.

In den 30er Jahren tauchten die ersten Rillenreifen auf. Allmählich kristallisierten sich Spezialreifen mit differenzierten Protektorenstärken für die verschiedensten Rennstrecken heraus (kurvenreiche Rundkurse: Nürburgring, Pescara, Monte Carlo – schnelle Strecken: Avus, Reims, Tripolis). Die Profile wurden variantenreicher, die Reifengrößen mehrten sich.

Wodurch zeichnet sich heute (1955) ein Rennreifen aus? Woraus ergibt sich die für Fahrer und Fahrzeuge unbedingt notwendige Sicherheit?:



Hohe Geschwindigkeiten erzeugen durch die Reibung zwischen Reifen und Straßenbelag enorme Hitze. Die Temperatur darf jedoch auch im reifeninneren nicht über 110 Grad C ansteigen, da Gummimischungen schon bei 120 Grad C die ersten Regenerieranfänge zeigen. Bei 150 Grad C erfolgt die allmähliche Auflösung des Gewebeverbandes. Daher das Bestreben, durch Anwendung von möglichst dünnen Reifenwandungen der Wärmeentwicklung zu begegnen. Je schneller die Strecke desto dünner! Bei „langsamen“ Strecken, wie Nürburgring, Schleinz, Leipzig usw., zumal dort auch der stärkere, durch Kurven, Bremsen und Beschleunigen bedingte Gummibrieb dickere Laufflächen bedingt.

Ein Beispiel: Vor dem Krieg wurde auf dem Nürburgring ein Reifenabrieb von 1-2 mm je Runde gemessen, 1955 erfolgt ein solcher mit 0,15 bis 0,20 mm, und dies trotz kleinerer Räder. Vor dem Krieg waren es die obligatorischen 22- und 20 Zoll Räder, 1955 hatten die Rennwagen 15 und 16 Zoll- Räder montiert.

ZEITREISE Freier Eintritt
Antikmarkt
Der größte regelmäßige Antikmarkt in Österreich mit mehr als 100 Ausstellern!

www.zeitrei.se
Kontakt:
Hans Past
0650/401 76 41

Porzellan
Bronzen
Bilder
Uhren
Gemälde
Grafiken
Antikschmuck
Miniaturen
Antikspielwaren
Autographen
Ansichtskarten
technische Raritäten
Biedermeier
Jugendstil
Art Deco

An jedem 1. und 3. Sonntag/M 10 bis 17 Uhr im
EKAZENT HIETZING
1130, Hietzinger Hpstr.22 Nähe Hietzinger Platz

An jedem 2. und 4. Sonntag/M 10 bis 17 Uhr in den
RINGSTRASSEN GALERIEN
1010 Wien Kärntnerring 5-7
Direkt neben der Staatsoper

Dem Luftdruck wurde ein hohes Augenmerk gezollt, 2-3 atü.

Die zu dieser Zeit führenden Reifenfabrikanten waren, Continental, Dunlop, Avon, Englebert und Pirelli.

1955 produziert Continental als erstes Unternehmen schlauchlose Reifen. Damit kann nun an die großen Rennerfolge aus der Vorkriegszeit angeschlossen werden. Eine eigene Teststrecke in der Lüneburger Heide sowie weitere Werke in Deutschland und Frankreich machten das Unternehmen zu einem der wichtigsten Lieferanten der deutschen und europäischen Automobilindustrie.

Die Automobilfirma Jaguar und Dunlop dominierten die Langstreckenrennen (u.a. Le Mans) der Jahre 1951, 53, 55, 56 und 1957.

Damals galt natürlich auch schon die Devise: „Der Rennreifen von heute ist der Gebrauchsreifen von morgen!“

Herbert Fischer

Volvo P 1800

Der Volvo P1800 war ein PKW-Modell des schwedischen Automobilherstellers Volvo und stellt nach dem Flop des P 1900 den zweiten Versuch dar, in den Sportwagenmarkt einzusteigen. Der P 1800 begeisterte die Massen. Prachtvoll geformt und mit einer reichlich mit Chrom verzierten Karosserie.

Eines der spektakulärsten Modelle des traditionsreichen schwedischen Auto-Herstellers Volvo, der Volvo P1800, feiert in diesem Jahr seinen 50. Geburtstag. Das legendäre Sportcoupé ist das internationalste aller jemals gebauten Volvo Modelle: ein schwedischer Sportwagen, entworfen bei Pietro Frua (Das Design wurde 1957 von Pelle Petterson entworfen, damals Mitarbeiter bei Pietro Frua in Italien) in Italien, mit in Schottland gepresster Karosserie, in England montiert (zumindest die ersten 6.000 Exemplare), Amerika als wichtigstem Markt und erstmals als Prototyp präsentiert auf dem Automobil-Salon 1960 in



Brüssel beim Brüsseler Salon und im April auf der New York International Auto Show. Als echtes Volvo-Kind war es trotz agiler 90 PS (später im P 1800 E bis 124 PS) eher ein komfortabler Gran Turismo als rassiger Sportwagen. 1971 mutierte das Coupé zum Kombi-Coupé P 1800 ES - aufgrund seiner großzügigen Heck- und Seitenscheiben häufig „Schneewittchensarg“ genannt.

In der Zeit von 1961 bis 1972 wurden von dem Coupé 39.407 Exemplare in verschiedenen Motorisierungen gebaut. Großen Bekanntheitsgrad erlangte der Volvo 1800 als „Dienstfahrzeug“ von Roger Moore in den 118 Episoden der Fernsehserie „Simon Templar“ von 1962 bis 1969. Ein 1800 S hält den Kilometerrekord für Pkw mit über 2,7 Millionen Meilen (4,35 Millionen Kilometern – Stand Juli 2008). Das Fahrzeug hatte noch keine außergewöhnlichen Reparaturen am originalen Motor, dem Getriebe und den Achsen, wurde im Juli 1966 in den USA neu zugelassen und wird noch täglich von seinem ersten Besitzer Irv Gordon gefahren.

Herbert Fischer



Gute Ideen kommen aus...?



Platzsparende Autogaragen...



Lange bevor es Segway gab... Die US-Post stattete einige ihrer Mitarbeiter 1917 mit diesen Motor-Scootern aus.

...natürlich den USA.

Wer hat's gesagt?

„Die Endstufe der Motorisierung ist erreicht, wenn das Parken mehr kostet als das Autofahren.“

Peter Sellers, britischer Schauspieler

„Die Männer wünschen sich eine Frau, mit der man Pferde stehlen kann. Frauen wünschen sich Männer, mit denen man ein Auto kaufen kann.“

Anna Magnani

„Die Kunst des Autofahrens: so langsam wie möglich der Schnellste zu sein.“

Emerson Fittipaldi, brasilianischer Rennfahrer

Stirling Moss hört auf

Es ist zwar nicht mehr sehr aktuell (Sommerpause der Gazette), aber trotzdem ist es einige Zeilen Wert darüber zu schreiben.

Am 9. Juni, anlässlich der 24 Stunden von Le Mans, gab Sir Stirling Moss bekannt: „ich hatte Angst, bevor ich überhaupt losgefahren bin. Ich habe immer gesagt, ich höre sofort auf, wenn ich mich nicht mehr gewachsen fühle oder anderen Rennfahrern im Weg rumstehe.“

Mit diesen Worten erklärte Sir Stirling Moss seinen Rücktritt vom Rennsport.

Sir Stirling Craufurd Moss, OBE FIE (Fellow of the Institute of Engineers), geboren am 17. September 1929 in London, ist einer der bekanntesten Rennfahrer Englands. Er beendete nach einem Unfall 1961 seine Karriere. 1999 wurde er von Königin Elisabeth II. in den Adelsstand eines Sir erhoben.

Danach nahm er an vielen Legendenläufen und Benefizveranstaltungen international teil. Eine schöne Oldy-Sammlung baute er sich auf - der letzte „Einkauf“ war ein Porsche RS61. Im Vorjahr hatte Moss einen kuriosen Privatunfall relativ glimpflich überstanden. Er stürzte in seinem Haus in einen Liftschacht und brach sich dabei beide Knöchel sowie vier Knochen in den Beinen und erlitt Verletzungen an der Wirbelsäule. Trotzdem saß er im Juli 2010 bereits wieder im Rennauto.

Hochachtung gebührt dem besten Rennfahrer für diesen mutigen Rücktritt.

Herbert Fischer

Aston Martin Zagato: Neuauflage

Rückkehr einer Legende

Der Aston Martin DB4 GT Zagato wird 50 Jahre alt. Grund genug für eine Neuauflage. Auf dem Concorso d'Eleganza an der Villa d'Este feiert der Aston Martin V12 Zagato Premiere.

Wer einen der verbliebenen Aston Martin DB4GT Zagato haben möchte, der muss mehrere Millionen Euro zahlen. Viel Geld für ein 50 Jahre altes Auto! Doch die Kombination aus britischem Sportwagenbau und italienischem Karosserie-Design war eben schon immer heiß begehrt. Daher verwundert es nicht, dass sich die beiden Firmen anlässlich des 50jährigen Jubiläums des DB4GT Zagato erneut zusammen gefunden haben. Ihr NEUER hört auf den Namen Aston Martin V12 Zagato und basiert auf dem Aston Martin V12 Vantage.

Und er hat eine beinahe unglaubliche Mission: Der Aston



Martin V12 Zagato – es gibt bisher zwei Stück davon, einer in grün mit seinem Renn-Debüt im Mai 2011 am Nürburgring und einer in feurigroten Outfit welcher am Comosee gezeigt wurde. Für ausreichend Kraft sorgt der 6,0-Liter-V12 aus der Basis. Immerhin 517 PS und 570 Newtonmeter mobilisiert das Aggregat. Das Dach zeigt die beiden typischen „Zagato-Bubbles“, unter deren Ausbuchtungen die behelmten Insassen etwas mehr Kopffreiheit genießen, und das Heck wurde stark beschnitten. Zwar stehen Aston Martin wie Zagato eigentlich für eine betont elegante Linie. Doch weil das neue Auto vor allem für die Rennstrecke entwickelt wurde, wirkt es eher zackig und brachial - mit scharfkantigem Frontspoiler und torgroßem Diffusor am Heck.

Der V12 Zagato hat seine ersten Lorbeeren bereits geerntet und wurde vom Premierenpublikum am Comer See zum schönsten Prototypen des Concorso d'Eleganza gewählt. Für Aston-Martin-Chef Ulrich Bez ist das nur ein Anfang. Nach dem Design muss auch die Technik auf der Rennstrecke ihre Qualität beweisen.

Herbert Fischer

Klebekennzeichen

Liebe Oldtimerfreunde,

aus gegebenem Anlass möchten wir darauf hinweisen, dass sogenannte „Klebekennzeichen“ (eine bedruckte Folie mit dem Aussehen einer Nummerntafel) für in Österreich zugelassene Fahrzeuge verboten sind.

Neben einem Verwaltungsstrafverfahren (falsche Anbringung, da meistens „zu flach“) droht auch ein Gerichtsverfahren (Vorstrafe!), da es sich bei den Nummerntafeln um eine Urkunde handelt.

Bitte um Weiterleitung dieser Information an Ihre Clubmitglieder.

Mit besten Oldtimergrüßen

Karl Eder

Österreichischer Motor-Veteranen-Verband (ÖMVV)

Rudolf Caracciola

seine Geschichte

Vor mehr als einhundert Jahren, am 30. Januar 1901 wurde Rudolf Caracciola in Remagen geboren. Woher stammte eigentlich dieser Mann mit dem italienisch klingenden Namen?

Zeit seines Lebens lüftete Rudolf Caracciola niemandem gegenüber dieses Geheimnis: die Caracciolo di Roccaniolo gehörten zu einem uralten Geschlecht des Mezzogiorno. Der Stammbaum läßt sich bis ins Jahr 780 zurückverfolgen.

In der Geschlechterfolge fanden sich Herzöge von Atilia, Orta, Girofalco, Rodi und Sarato. Um 1260 tauchen die Herzöge von Roccaniolo auf. Besondere Erwähnung verdient der Kaiserliche Feldmarschall und Generalgouverneur von Genua Tomaso Caracciolo. Im Jahr 1624, also während des Dreißigjährigen Krieges, erhielt er vom König von Spanien den Titel Herzog von Roccaniolo. 1630 vertraute man seinem Neffen Don Bartolomeo ein Infanteriebataillon an, das er zusammen mit Carlo Andrea Caracciolo nach Deutschland in den Krieg führte. Dort wurden sie dann auch sesshaft und in der Folge behielten die Caracciolos in Ehrenbreitstein, Niederberg, Andernach und Remagen ihren ins deutsche veränderten Namen Caracciola bei. Einige Generationen später baute August Otto Caracciola in Remagen das Hotel Fürstenberg und gründete eine Weingroßhandlung. Sein Sohn Otto heiratete 1893 Laurina Rentz und aus dieser Ehe gingen die Kinder Clementine, Otto, Ilse, Rudolf und Egon hervor. Rudolf Caracciola wurde am 30. Januar 1901 in Remagen geboren.

Rudolf Caracciola war also ein Herzog von Roccaniolo, hat aber niemals davon Gebrauch gemacht.

Nach dem Besuch des Gymnasiums und anschließender Volontärzeit in einer Kölner Maschinenfabrik wechselte er zu der Aachener Automobilfabrik Fafnir. Er nahm mit seinem Motorrad zunächst an Zuverlässigkeitsfahrten teil. Am 10. Juni 1922 durfte er beim Avus-Rennen in Berlin auf Fafnir starten und beendete dieses auf dem 5. Platz. 1923 zog er nach Dresden, um ein Studium an der Technischen Hochschule zu beginnen. Seinen ersten Rennsieg errang er in diesem Jahr bei einem Bahnrennen im Berliner Stadion mit einem geborgten Ego-Kleinwagen eines Freundes.

Auf Empfehlung eines zufällig kennengelernten Direktors bewarb er sich bei Daimler in Untertürkheim und fing dann in der Dresdner Filiale als Verkäufer an. Bald erhielt er die Gelegenheit, auf dem neuen 6/25/40 PS Kompressor-Sportwagen Rennen zu bestreiten und hing sein Studium an den Nagel. Es folgten Einsätze auf den von 1924-1931 immer weiterentwickelten Kompressorwagen, die im Typ SSKL gipfelten. Als erster Ausländer gewann er auf diesem Typ die Mille Miglia.

Im Vergleich zu den konkurrierenden Alfa Romeo und Bugatti waren die Kompressor-Mercedes riesige Ungetüme, die



von ihren Fahrern enorm viel Kraft verlangten. Rudolf Caracciola war alles andere als ein Kraftprotz und trotzdem spielte er mit diesen Giganten, wobei sein Fahrstil nach aussen hin noch nicht einmal spektakulär wirkte. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise löste Daimler-Benz 1930 den Kontrakt mit Caracciola, aber Alfred Neubauer gelang es Rudi bis 1931 als Privatfahrer zu halten.

1932 zog sich das Werk dann aber gänzlich vom Rennsport zurück und Caracciola ging bei Alfa Romeo unter Vertrag. Seine neuen Teamkollegen Nuvolari, Borzacchini und Campari bezweifelten, daß er auf Anhieb mit den leichten Rennwagen zurechtkommt und bestanden darauf, daß er statt in Rosso Corsa mit einem weißlackierten Wagen an den Start geht. Beim Großen Preis von Monaco bekam der Alfa von Tazio Nuvolari nach langer Führung kurz vor Schluß Kraftstoffprobleme, so daß er auf den Reservetank umschalten mußte. Der bis dahin zweitplatzierte Caracciola sah im Vorbeifahren das verzweifelte Gesicht Nuvolaris, ließ diesen wieder mit noch hustendem Motor in Führung gehen und beendete das Rennen eine Wagenlänge hinter dem Italiener. Darauf nahm ihn die Alfa Romeo-Equipe auf und bestand darauf, daß sein Wagen nun auch in italienischem Rennrot startet.

1933 zogen sich auch Alfa Romeo und Bugatti aus dem Motorsport zurück und Rudi gründete mit dem ehemaligen Bugatti-Fahrer Louis Chiron eine Renngemeinschaft, die zwei private Alfa Romeo einsetzte. Beim Training zum Großen Preis von Monaco erlitt er einen schweren Unfall, bei dem er sich schwerste Beinverletzungen zuzog und der eigentlich das frühzeitige Ende seiner Karriere bedeutet hätte. Nach sieben Monaten in Gips humpelte er mit einem um 5 cm verkürzten linken Bein in eine ungewisse Zukunft. Zudem kam seine Frau Charly im Februar 1934 bei einem Lawinenunglück in Arosa ums Leben, Rudi war am Ende und ließ nur noch Louis Chiron und dessen Gefährtin Alice Hoffmann an sich heran.

Sein Freund sorgte dafür, daß er beim Rennen in Monaco im April eingeladen wurde, eine Ehrenrunde zu drehen. Beim Training zum Avus-Rennen im Mai geschah dann das für unmöglich gehaltene: Rudi fuhr absolute Weltklassezeiten und bekam von Daimler-Benz einen neuen Vertrag! Aufgrund von technischen Problemen nahm das Werk jedoch die Nennung zum Rennen wieder zurück. Eine Woche später beim Eifelrennen verzichtete Caracciola auf einen Start, weil er sein verletztes Bein auf dem mörderischen Nürburgring nicht überstrapazieren wollte. Am 1. Juli 1934 geht er beim Großen Preis von Frankreich sofort in Führung, um dann aber mit defekter Benzinzufuhr auszufallen. Mit Fagioli zusammen gewann er dann den Großen Preis von Italien. 1935 fuhr er insgesamt sieben Siege heraus und wurde Europameister, was er 1937 und auch 1938 wiederholen konnte. Dabei fuhr er stets materialschonend und besonders im Regen war er unschlagbar. Er fuhr zwar keine Rekordrunde nach



Mercedes-Benz-Rekordwagen 1938. Mit diesem Rekordwagen wurde auf der Autobahn Darmstadt-Frankfurt/Main durch Rudolf Caracciola ein neuer Rekord aufgestellt. Fliegender Kilometer: Durchschnittsgeschwindigkeit 432 km/h.



ning zum Avus-Rennen im Mai geschah dann das für unmöglich gehaltene: Rudi fuhr absolute Weltklassezeiten und bekam von Daimler-Benz einen neuen Vertrag! Aufgrund von technischen Problemen nahm das Werk jedoch die Nennung zum Rennen wieder zurück. Eine Woche später beim Eifelrennen verzichtete Caracciola auf einen Start, weil er sein verletztes Bein auf dem mörderischen Nürburgring nicht überstrapazieren wollte. Am 1. Juli 1934 geht er beim Großen Preis von Frankreich sofort in Führung, um dann aber mit defekter Benzinzufuhr auszufallen. Mit Fagioli zusammen gewann er dann den Großen Preis von Italien. 1935 fuhr er insgesamt sieben Siege heraus und wurde Europameister, was er 1937 und auch 1938 wiederholen konnte. Dabei fuhr er stets materialschonend und besonders im Regen war er unschlagbar. Er fuhr zwar keine Rekordrunde nach

der anderen, aber er konnte sie fahren, wenn es für den Sieg erforderlich war.

1937 heiratete er Alice Hoffmann. Den Krieg überstanden sie friedlich in ihrem Haus in Lugano. 1946 wurde er zum Indianapolis-Rennen eingeladen. Ein Amerikaner stellte ihm seinen „Thorne Special“ zur Verfügung. Kurz vor Beginn des Trainings bekommt Rudi noch einen alten britischen Panzerhelm gereicht, den er nur unter Protest aufsetzt. Die weißen Rennhauben sind doch viel schicker, aber in den USA waren damals Sturzhelme bei Autorennen bereits vorgeschrieben. Das war sein Glück, denn kurz darauf flog er aus dem schleudernden Wagen und zog sich einen Schädelbasisbruch zu. Es dauerte lange bis er die Folgen dieses Unfalls überstanden hatte.

1952 startete er dann nochmal bei der Mille Miglia und erreichte mit dem 300 SL den vierten Platz. Es war eines seiner größten Rennen überhaupt. Man muß sich nur vorstellen: Ein Mann, 51 Jahre alt, mit einer schweren Beinverletzung, fährt fast 13 Stunden lang mit einem Schnitt von 123 km/h auf öffentlichen Straßen eine Strecke von 1600 km ohne Ablösung und ohne Pause!

Zwei Wochen später beim Sportwagenrennen in Bern kam er aus der 13. Runde nicht mehr zurück. Beim Anbremsen der Forsthauskurve prallte er mit blockierendem linken Hinterrad gegen einen Baum, wobei er sich das rechte Bein zertrümmert. Dies war das Ende seiner Karriere. Er lag fünf Monate in Gips, im Streckverband. Dann verbrachte er noch zwei Jahre im Rollstuhl, ehe er wieder gehen konnte.

1959 starb er im Alter von nur 58 Jahren in einer Kasseler Klinik an einem plötzlich akut gewordenen Leberleiden als Folge einer Leberzirrhose.

Eine kurze und übersichtliche Zusammenstellung ist im Internet anzusehen unter:

<http://www.ardmediathek.de/ard/servlet/content/3517136?documentId=3978234>



Der Renault R4, Liebling der Massen

Mehr als acht Millionen R4 machten den vor 50 Jahren vorgestellten Renault zum bestverkauften französischen Auto aller Zeiten.

Pierre Dreyfus, Renaults Generaldirektor, stellte das Konzept des einfachen und servicefreundlichen Alltagsautos im Oktober 1956 vor. Dreyfus erläuterte den Führungskräften der „Regie National des Usines Renault“ den R4 als „Jeans auf Rädern“: preiswert, praktisch, robust, vielseitig verwendbar und vor allem auch klassenlos. „Hübscher als ein Citroen 2CV, aber nicht so hübsch wie eine Dauphine.“

Intern hieß das „Ding“ meist „350“, offiziell wurde vom „Projekt 112“ gesprochen. Anders als beim Vorgänger, dem 4 CV oder auch „Chremeschnittchen“ genannt, wurde vom Heckmotor abgewichen und das Front-Motor bevorzugt. So entstanden 1958 die ersten Prototypen des R4 sowohl mit einem 737 ccm-Motor als auch mit einem 603 ccm-Motor.

Guy Grosset-Grange konstruierte das Chassis und auch die äußerst effektive Federung stammte aus seiner Feder. Mit der verwendeten Drehstabfederung erzielte man ausreichende Federwege - die beiden parallel angeordneten Stäbe sorgen dafür, dass der R4 je nach Wagenseite einen geringfügig anderen Radstand aufweisen - später wurde dieses Prinzip auch beim R16 verwendet. Ein geschlossenes Kühlsystem mit Ausgleichsbehälter wurde von Paul Forel entwickelt. Eine Mischung von destilliertem Wasser und Frostschutzmittel diente als Befüllung - so sprach man in der Renault-Werbung als „wartungsfrei“ und „Lebensdauerfüllung“.

Das Karosserie-Design stammte von Jean-Pierre Prost-Dame. Einfach, praktisch und schnörkellos. Genau so war auch die Fahrgastzelle gestaltet, einfache Metallrohr-Sessel und Tachoanzeige - aus, mehr gab es nicht. Sehr effektiv war die Luftklappe unter der Windschutzscheibe vor allem im Sommer.

Bis zum Sommer 1961 legten die Prototypen und Vorserienfahrzeuge weltweit drei Millionen Kilometer zurück. So war der R4 bei seinem Erscheinen die best erprobteste Neuentwicklung seiner Zeit.



Verkaufstart in Frankreich war der Herbst 1961, Herbst 1962 wurde dann der R4 unter anderem auch in Deutschland (845 ccm-Motor) angeboten. 1964 gab es auf Basis des R4 Super die Version „Parisienne“. Diese Version stammte aus der Zusammenarbeit mit der Frauenzeitung „Elle“ die auch Werbung für „Setz' dich ans Steuer“ bei der weiblichen Klientel machte.

1978 erschien der GTL, welcher mit einem 1100 ccm-Motor mit 34 PS, ausgezeichnete Fahreigenschaften bei geringem Verbrauch bietet. Ein Sondermodell „Jogging“ entfachte in

Frankreich 1981 noch einmal ein kurzes Strohfeuer. Außerhalb Frankreichs gingen in den Jahren 1980 und 1985 die Umsätze um über 80 % zurück. 1987 kamen in Deutschland nur mehr 1804 Fahrzeuge in den Verkauf, im Jahr darauf wurde dann der Vertrieb des R4 eingestellt.

In Frankreich wurde noch bis zum offiziellen Produktionsende, Ende 1992, die Version „Bye Bye“ verkauft. Bis 1994 wurde der R4 dann noch in geringen Stückzahlen in Slowenien und Marokko produziert.

Mit gesamt 8,135.424 Stück ist der R4 das bis heute meistgebaute französische Auto.

50 Jahre Renault R4...

Herbert Fischer



Auto mit der Chassisnummer 877587, ließ es beim deutschen Spezialisten Stefan Sautter restaurieren und setzte es erstmals beim OGP 2009 am Nürburgring ein. „Mein Auto muss laut Reglement 1.050 Kilo wiegen, der Motor mit Aluminium-Block und wide angle-Zylinderkopf leistet zirka 350 PS, geschaltet wird über das schwere, aber originalgetreue ZF-Fünfganggetriebe“, erklärt der Graf, „Eigentlich ist es eher ein Langstrecken- denn ein Sprintauto.“ Obwohl die schnellsten E-Types im Feld über 380 PS leisten, gelang von Oeynhausens – der seit 1998 Oldtimer-Rennen auf Jaguar E-Type bestreitet – beim Auftakt in Brands Hatch mit Platz drei auf Anhieb ein Podiumsplatz.

Auch das legendäre Lindner-Coupé (Nürburgring etc.) war nach der Restaurierung ausgestellt. Nach dreijährigen Arbeiten und über 7.000 Mannstunden vom britischen Spezialisten „Classic Motor Cars“ aus Bridgnorth wurde der Rennwagen wieder in den Neuzustand zurückversetzt. Firmenchef Peter Neumark ist stolz darauf, über 90 Prozent der Originalteile wieder verwendet zu haben. Der Ex-Lindner-Rennwagen mit Chassisnummer S850662 und Kennzeichen 4868WK war im Zeltareal von Jaguar an traditionell exponierter Stelle im Fahrerlager mit Blick auf die Coca Cola Kurve zu sehen.

Dieses Wochenende geht in die Annalen der weltweit bestbesuchten Veranstaltungen ein.

Herbert Fischer

1000 Jaguar E-Type, gib's denn das?

Oh ja nämlich in Silverstone. So trafen am 24./25. Juli 2011, zum 50. Geburtstag des legendären E-Type, 1000 Fahrzeuge ein um im großen Stil zu feiern. – für das größte E-Type-Meeting aller Zeiten wird Jaguar nach Feststellung der exakten Teilnehmer-Zahl einen Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde beantragen.



Beim zweiten Lauf der HSCC E-Type Challenge nahm ein Starterfeld von 52 Autos (Ein Rekordteilnehmerfeld, darunter Ex-Formel-1-Fahrerin Desiré Wilson (Südafrika) und der Sieger der 24 Stunden von Le Mans 1969, Jackie Oliver) schenken sich keinen Zentimeter.



Aus der ganzen Welt waren Besitzer der Ikone beim Höhepunkt des Events dabei, der Parade von über 1.000 E-Types um die neue 5,88 Kilometer lange GP-Strecke.

Insgesamt fanden in Silverstone über das Wochenende verteilt 22 Rennen für Classic Cars statt. Mehr als 120 Clubs stellten rund 7.000 Autos aus. In einer von den Organisatoren bereits im Vorfeld durchgeführten Online-Umfrage hatten 3.000 Teilnehmer den E-Type zum beliebtesten britischen Sportwagen aller Zeiten gewählt. Mit 24,3 Prozent der Stimmen lag der Jubilar klar vor dem klassischen Morgan (16,3 %), dem TVR Griffith (12,0 %), der AC Cobra (7,4 %) und dem Aston Martin DB5 (7,2 %). Der Jaguar XK120 belegte mit 5,6 Prozent der Stimmen Platz acht.

Marcus Graf Oeynhausens E-Type – ein floridagrüner Roadster mit aufgesetztem Hardtop – gehörte ursprünglich dem deutschen Jaguar Importeur und Rennfahrer Peter Lindner und wurde von diesem Anfang der 1960er Jahre bei Rallyes eingesetzt. 2007 erwarb der Bad Driburger das lange Zeit inaktive

Autofriedhof in Schweden

Der nun Zwangsgeräumte Autofriedhof in der Schweiz ist sicherlich noch vielen Lesern in Erinnerung. Nun gibt es einen märchenhaften Autofriedhof auch in Schweden, genauer in Bastnäs in der Nähe der norwegischen Grenze.

Schon bevor man das Ortsschild passiert, schauen die ersten rostigen Bleche aus dem Wald hervor. Kaum zu glauben, was sich da für ein Anblick bietet. Etwa 400 alte Fahrzeuge „schlafen“ hier. Von vielen hat die Natur schon Besitz genommen, Bäume wachsen aus und durch Karosserien, Moos-Bewuchs



an rostigen Blechen. Wie kann so ein Autofriedhof überhaupt entstehen? Fragt man die Leute im Dorf erzählen sie, dass es in den sechziger Jahren ein lukratives Geschäft gewesen sei, Autos und Ersatzteile von Schweden nach Norwegen zu schmuggeln. Nach dem Auffliegen des Ganzen wurde der Ort fluchtartig verlassen, und so blieb alles wie es war - bis heute.

Der Fotograf Alexander Pohle - www.arthouse-pohle.de - hat wunderbare Bilder vom Autofriedhof gemacht und diese sind dort zu betrachten.

Ein Besuch dieses mystischen Ortes sei empfohlen - Auf der E18 von Arjäng Richtung norwegische Grenze nach Töcksfors. Dort am Ortsende gegenüber der Kirche rechts abbiegen, nach weiteren rund 20 Kilometern kommt der Ort Bastnäs...

Herbert Fischer

Bentley 8 Litre

In einer denkbar schlechten Zeit, 1930, entwarf W.O. Bentley den 8 Litre - Weltwirtschaftskrise - zuerst einmal für den eigenen Zweck. Die Nr. 2 mit kurzem Fahrgestell von „nur“ 3,658 m Radstand wurde mit einer bequemen Karosserie von Mulliner versehen. Drehmoment war ausreichend vorhanden, denn *Autocar testete 1930* und meinte im obersten Gang kann man problemlos aus Schrittgeschwindigkeit bis zur Höchstgeschwindigkeit durchziehen. Glaubwürdig ist auch der Verbrauch des 8 Litre mit selbst von Bentley angegebenen 25 bis 28,2 liter pro



100 km, der Tank fasst 95 Liter. Der Wendekreis von knapp 17 Metern lädt zum vorsichtigen und umsichtigen Fahren auf engen Straßen ein.

Der 8 Litre wurde nur 100 Mal gebaut, das Klientel waren unter anderem der Diamanterbe und Bentley-Boy Woolf Bernato, Prince George of Kent und der Schauspieler Jack Buchanan (kaufte die Nr. 1).



Wäre der 8 Litre länger gebaut worden, hätte Bentley ihn sicherlich auf den Rennstrecken bewegt. So gibt es nur ein paar Einsätze engagierter Privatfahrer wie zum Beispiel Oliver Bertram und Dudley Froy die den 8 Litre Bernato-Hassan (linkes Bild- "im Flug" abgebildet) in Brookland auf 230,3 km/h bewegten!

Am 30. November 1931 kassierte Rolls Royce den Konkurrenten Bentley für 125.275 Pfund. Schluß mit dem 8 Litre Riesen und der Fa. Bentley.

Die Nr. 2 war einige Zeit das Reisegefährt von W.O. Bentley für weite Europa Touren, bis in Türkei hatte er den 8 Litre bewegt. Nachdem das Fahrzeug in mehreren Sammlerhänden sich befand ist die Nr. 2 heute wieder im Besitz von Bentley Motors und wird behutsam restauriert, auf Veranlassung des heutigen Bentley-Chefs Franz-Josef Paefgen.

Herbert Fischer

AC 2-Litre saloon

Der AC 2 litre ist ein exklusiver und besonders britisch gestylder Tourenwagen und wurde zwischen 1947 und 1956 gebaut. Es gab die Ausführungen als Zweitürer und Viertürer. Ab 1949 gab es auch ein paar Drophead Coupés.

Angetrieben wurde der AC von einem Sechszylinder, 2 Liter, Motor mit Alu-Zylinderblock. Dieser datiert auf das Jahr 1922 zurück wo er im AC 16 debütierte. 3 SU Vergaser sorgten für 74 PS. Ab 1951 wurden dann 85 PS erreicht. In der Version von 1922 hatte der Motor „satte“ 35 PS.

Die Karosserie aus Alu wurde über einen Eschenholz-Rahmen gefertigt wurde auf dem konventionellen Stahl-Rahmen montiert. Erstmals kamen hydraulische Stoßdämpfer bei AC zum Einsatz. Ab 1951 ein Hybrid-Bremssystem eingebaut, welches vorne hydraulisch und über Gestänge wurde die rückwärtige Bremse betätigt.



„The Motor“ Magazin testete 1948 den AC mit einer Topgeschwindigkeit von 130 km/h, 0 - 100 km/h in 20 sec.

Der AC musste sich gegen die bekannteren Automarken wie Riley RMA und Alvis TA 14 behaupten, die von der Karosserie-



form etwas harmonischer waren, aber das Gesamtkonzept AC war sportlich-elegant ausgelegt und so ist der Wagen bis heute ein gesuchtes Objekt der Oldtimer-Begierde.

In den acht Jahren wurden 1284 AC 2 litre hergestellt. Der englische Coachbuilder „Buckland“ karosierte ca. 70 ACs, 20 Chassis gingen zu andren Karosserie-Machern.

Herbert Fischer

Auf Madagaskar werden Autos gebaut - Karenjy

Nach zwanzig Jahren werden auf dem Inselstaat wie früher Autos in Handarbeit gefertigt. Das Unternehmen Karenjy will in den ersten zwei Jahren 100 Fahrzeuge produzieren - hauptsächlich für die katholische Kirche.

Nach knapp 20-jährigem Dornröschenschlaf ist die Automobilindustrie auf der Tropeninsel Madagaskar wieder erwacht: Es werden wieder wie früher Autos in Handarbeit gefertigt. Das Unternehmen Karenjy in Fianarantsoa im südlichen Hochland will nun in den ersten zwei Jahren etwa 100 Fahrzeuge produzieren.



Fließbänder sind bei diesem ungewöhnlichen Autobauer ein Fremdwort. Produziert wird von geschickten Autobauern und Mechanikern ein kantiges, robustes und geländegängiges Fahrzeug. Die Karossen, angetrieben von einem starken Renault 18-Motor, sind meist in schreienden Farben von giftgrün über knallrot bis grellblau lackiert.

Kurier Meldung Aug. 2011

SAAB, neueste Nachrichten

In den vergangenen - und womöglich letzten - Jahren machte der schwedische Autobauer Saab fast ausschließlich negative Schlagzeilen von Zahlungsgpässen bis drohender Pleite. Mit der Übernahme durch den niederländischen Sportwagenprodu-



zenten Spyker im Jahr 2010 wollte man wieder durchstarten. Doch die Bilanzen blieben rot, die Meldungen schlecht. Fakt ist: Saab braucht dringend Geld. Seit April wird im schwedischen Trollhättan nicht mehr produziert, weil die Zulieferer kein Geld bekamen und nicht lieferten. Es folgten Aktien-Panikverkäufe, um Löhne bezahlen zu können. Wie das Magazin Automobil-Produktion berichtet, droht jetzt sogar die Zwangsvollstreckung.

Ob sich Saab – wie schon oft – nochmals retten kann, ist offen. Momentan liegt die Marke im Sterbebett – ein guter Zeitpunkt für Nostalgie: die erinnerungswürdigen Modelle einer Marke, die stets Autos für Individualisten baute.

COVC Clubnachrichten

Church Hill Climb



Eine früher sehr populäre Motorsportart, die Bergwertung, erhält einen neuen Auftrieb. Diese hatte im niederösterreichischen Voralpengebiet eine große und alte Tradition, die wir der COVC, wieder aufleben lassen wollen. Daher veranstalten wir die Bergwertung für historische Automobile:

Church Hill Climb

am Samstag den 1. Oktober 2011 in Kirchberg am Wechsel.



Diese Veranstaltung ist eine Gleichmäßigkeitsprüfung für historische Automobile bis Baujahr 1981. Zweimaliges gleichmäßiges Befahren der Bergwertungsstrecke mit zusätzlicher Schnittpfung (Lichtschranken) sind das Kriterium welches zu bewältigen ist.

Die Südschleife (ca. 27,2 km) und die Nordschleife (ca. 16,1 km) sind 3 Mal zu befahren. Der erste Lauf dient zum Kennenlernen der Strecke/Lichtschranken, der 2. und 3. Lauf muß auf Gleichmäßigkeit mit Zeitnehmung befahren werden. Die Fahrtstrecke ist für den normalen Verkehr nicht gesperrt.

Nennschluss für 80 Autos ist der 11. September 2011.

Vernissage Nelson Arsenis

Nelson Arsenis und drei weitere Künstler/innen luden am 10. Juni 2011 zu einer Vernissage ins Esslinger Kulturstadl. Viele



Freunde und Mitglieder kamen zur 1. Ausstellung unseres lieben Mitgliedes Nelson und beglückwünschten ihm zu den tollen Bildern und Zeichnungen. Viele Fotos auf www.covc.at. Wir gratulieren Nelson ganz herzlich zu diesem tollen Erfolg und freuen uns auf weitere Ausstellungen.

Lions Sommerfest Blumengärten Hirschstetten

Das Pfingstwochenende (12. Juni 2011) in den Blumengärten Hirschstetten beherrschte diesmal der Lionsclub Wien Donau. Tolle Musik von den Edelseern und der Mojo Blues Band animierte die Gäste zum Tanz. Auch die Kulinarik kam selbstverständlich nicht zu kurz. Der COVC war wie die letzten Jahre für



den Weinstand verantwortlich. Dr. Georg Braune und Manfred Ebner scharten wie immer einige Getreue um sich. Mit viel Mutterwitz und liebevoll gestrichenen Schmalzbrotten sowie auserlesenen Weinen lies sich ein schöner Umsatz im Dienst der guten Sache erzielen. Wir wünschen dem Lionsclub Wien Donau weiterhin viel Erfolg um Bedürftigen unter die Arme greifen zu können. Auf die Mithilfe der Mitglieder des COVC kann man zählen.

Sommerausfahrt Josef Schmidhuber

An einem der heißesten Tage des Jahres, 9. Juli 2011, lud uns unser liebes Mitglied, Josef Schmidhuber, zu einer Sommerausfahrt ein. Trotz bereits tropischer Temperaturen am Morgen trafen sich ca. 40 Mitglieder und Freunde am Gelände der Fa. Gschwindl in Hagenbrunn. Nach einem ausgiebigen Frühstück (herzlichen Dank an Herbert Gschwindl) ging es in gemütlicher Fahrt Richtung Schrick. Vorbei an Sonnenblumenfelder und durch verträumte Ortschaften erreichten wir nach ca. 1 Stunde



diesen kleinen Ort im Weinviertel. Dort befand sich unser erstes Ziel. Der Schiessstand. Wo wir bereits freudig erwartet wurden. Nach einer kurzen Einführung und Erklärung der Anlage bestand die Möglichkeit einmal selbst mit Pistolen zu schießen.

Viele nahmen diese Gelegenheit wahr und probierten ihr Glück. Das es mehr Spaß machte, wurde ein kleiner Wettbewerb veranstaltet. (Ergebnis www.covc.at). Wir gratulieren den Siegern recht herzlich.



Danach ging es weiter nach Nexing. Nicht umsonst heißt es: Relaxing in Nexing. Und das taten wir dann auch. Nach einem ausgezeichneten Mittagessen lud uns der Eigentümer dieser Fischeiche (15) in die „Nexinger Schweiz“ zu einem Spaziergang. Mit etwas Überredungskunst wurde dann auch noch ein Bummelzug in Betrieb genommen und wir fuhren mit gemütlichem Tempo durch die wunderschöne Landschaft vorbei an den Fischeichen. Bedingt durch diese Spazierfahrt wurde dann allerdings der Besuch des Museumsdorfes in Niedersulz auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Am Ende des Tages waren sich alle einig: Es war ein wunderschöner Sommertag in gemütlicher Runde! Und dafür herzlichen Dank an Josef Schmidhuber.

1. COVC Minigolfturnier

Um etwas Urlaubsfeeling aufkommen zu lassen, gab es heuer erstmals ein Minigolfturnier. So trafen sich rund 18 COVCler an einem schwülen Nachmittag des 6. August 2011 auf der Filzgolfanlage des MSC Union Alt Erlaa. Organisiert und veranstaltet wurde dieses Turnier durch unseren Christian Kanhäuser. Nach einer kurzen Einführung zum Thema "korrekte Schlägerhaltung" und einer Einweisung in die wichtigsten Spielregeln



Termine:

- 1. Oktober: Chuch Hill Climb des COVC
- 8. Oktober: Schlussfahrt, Org. Christian Englisch
- 3. November: Generalversammlung des COVC, Panoramaschenke
- 1. Dezember: Weihnachtsfeier, Panoramaschenke

Nächster Clubabend

Donnerstag, 6. Oktober 2011, 19,30 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

bestand für uns die Gelegenheit, sich mit der Anlage und den Bahnen vertraut zu machen, wobei manche speziell mit geraden Schlägen ernsthafte Probleme hatten.

Im Anschluss daran wurde es allerdings ernst und wir spielten in Dreiergruppen jeder eine gewertete Runde. Nachdem unter den Teilnehmer einige aktive Golfer waren, gab es natürlich das große Bestreben sich mit diesen zu messen, was natürlich oft zur heiteren Situationen führte. Aber nach gut einer Stunde war die Entscheidung gefallen und wir konnten zur Siegerehrung schreiten. Das Ergebnis bei den Herren war allerdings nicht wirklich eine große Überraschung.

Wir gratulieren allen Gewinnern auf diesem Wege recht herzlich.



Es wurde an diesem heißen Nachmittag wieder viel gelacht und alle waren sich einig: dass wird nicht das letzte Minigolfturnier sein. Nochmals herzlichen Dank an Christian für die Organisation und tolle Auswertung.

Zum Abkühlen ging es als Abschluss noch in die nahegelegene „Fabrik“ nach Vösendorf auf ein kühles Blondes.

Inhaltsverzeichnis

100 Jahre Rallye Monte Carlo	1
Editorial	2
Reifen/Rennreifen bis 1955	3
Volvo P 1800	3
Gute Ideen kommen aus...?	4
Wer hat's gesagt?	5
Stirling Moss hört auf	5
Aston Martin Zagato: Neuauflage	5
Rückkehr einer Legende	5
Klebekennzeichen	5
Rudolf Caracciola	6
Der Renault R4, Liebling der Massen	7
1000 Jaguar E-Type, gib's denn das?	8
Autofriedhof in Schweden	8
Bentley 8 Litre	9
AC 2-Litre saloon	9
Auf Madagaskar werden Autos gebaut - Karenjy	10
SAAB, neueste Nachrichten	10
COVC Clubnachrichten	10

Die Partner des

City Copy Service

Gudrunstraße 160, 1100 Wien
Tel.: 604 87 55
Fax: 604 87 55 - 55
E-Mail: ccsno@pan.at
Web: www.citycopyservice.at

Impressum

Herausgeber: COVC
A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4

Redaktion: Herbert Fischer

E-Mail: herbert.fischer@covc.at
Druck: City Copy Service, A-1100 Wien
www.covc.at