



Nummer **84** April 2013

Monats-Gazette

**Aktuelles, Interessantes, Informatives
aus der Oldtimerszene**



*Gentlemen,
start your engines!*

... in die Saison 2013

Austin A 35 - Artgerechte Haltung...

Giovanni Michelotti

Giovanni Michelotti war der Pablo Picasso des Automobildesigns. Wie Picasso, der zu Lebzeiten über 15.000 Werke geschaffen hat, war auch der Turiner Designer ein äußerst fleißiger Kreativer: Mehr als 1.200 Autoentwürfe sollen auf sein Konto gehen.

Seine ersten Erfahrungen im Automobilbau machte der 1921 in Turin geborene Michelotti als Auszubildender bei der Stablimenti Farina – dem Karosseriebaubetrieb von Battista „Pinin“ Farins älterem

Bruder Giovanni. Dort erkannte man sein Talent und bereits mit 16 Jahren durfte er sein erstes Automobil entwerfen. Leider wurde der Lancia Astura nie gefertigt.



Seine erfolgreichste Zeit verbrachte der junge Designer allerdings bei der Autoschmiede Vignale, wo er als „freier“ Designer arbeitete. Ob Ferrari 166MM, Inter oder 365 GTB/4 – die berühmten Vignale-Designs für die Sportwagen aus Modena stammen fast allesamt von Michelotti. Unter seinem Namen entstanden berühmte Modelle für andere Marken, wie etwa der Maserati Sebring oder der Abarth 750 Spider. Sein Fleiß und seine außergewöhnliche Kreativität machten den stets bescheidenen Designer bald über die Grenzen Italiens hinaus bekannt. Gerade im patriotischen England machte



DAF

sich Michelotti mit den Designs der erfolgreichen Triumph-Modelle Spitfire und TR4 einen Namen. Die „Neue Klasse“ von BMW trägt auch seine Handschrift,



die später von Zagato-Designer Ercole Spada weitergeführt wurde.



Panhard Dyna X86



Bugatti T 252

Bis in die späten 1970er Jahre arbeitete Michelotti als Automobil designer und gab sein Wissen an nächste Generationen weiter. 1980 starb Giovanni Michelotti in seiner Geburtsstadt Turin.

Herbert Fischer

Renault Fregatte

Die Entwicklung wurde direkt nach dem Zweiten Weltkrieg begonnen, da Renault ein neues modernes Modell benötigte. Eigentlich begann man schon während des Krieges mit der Planung, parallel zur Entwicklung des 4CV. Es entstand sogar ein Prototyp. Doch die Entwicklung wurde immer wieder zu Gunsten des wichtigeren 4CV-Projektes zurück gestellt. Diese ersten Entwürfe



wurden jedoch nach dem Krieg endgültig ad acta gelegt, das neue Modell musste komplett neu entwickelt werden.

Die Fregatte wurde auf der Paris Autoausstellung 1950 vorgestellt, aber das erste Modell wurde erst November 1951 ausgeliefert. Ab 1956 kam zu dem ursprünglichen 1996 cm³ ein neuer 2141 cm³ Motor mit 77 PS zum Einsatz. Im gleichen Jahr kam auch die fünftürige Kombiversion Domaine auf den Markt.



Bis zum Produktionsstopp im Jahr 1960 wurden 163.383 Frégates im Werk in Flins-sur-Seine, Frankreich, gebaut. Einen direkten Nachfolger gab es nicht. Der kleinere R16 war ab 1965 Renaults Spitzenmodell. Erst 1975 bot Renault mit dem R30 bzw. R20 wieder ein Auto an, das größtenteils mit dem Frégate vergleichbar war.



Aus dem Tagebuch eines Testers der damaligen Zeit:

„Von der Erkenntnis ausgehend, dass besonders im Stadtverkehr der 2. und 3. Gang am meisten betätigt werden, hat man diese beiden Gänge in eine Ebene gelegt. Sie können also bequem, ohne Drücken oder Ziehen, gewechselt werden. Ebenso praktisch und folgerichtig ist, dass der erste und der Rückwärtsgang ebenfalls in einer Ebene darüber



Editorial

Viele von Euch werden sich noch an das 10 jährige Jubiläum des COVC erinnern. Ich selbst kann mir gar nicht vorstellen, dass das schon wieder fünf Jahre her ist. Die Fahrt am Donaukanal und in weiterer Folge auf der Donau waren für viele ein Erlebnis, ja für gar nicht so wenige eine Premiere. Nun 15 Jahre COVC ist zwar kein runder Geburtstag dennoch gibt es hier Grund zu feiern. Diese Gelegenheit packen wir beim Schopf und werden daher auf der Oldtimermesse in Tulln das gebührend würdigen. Alle Mitglieder die uns am Messestand besuchen, bekommen das Eintrittsgeld rückerstattet. Wir freuen uns jetzt schon, wenn viele Freunde mit uns auf dieses Ereignis mit einem Gläschen anstossen.

Als Ausstellungsstücke werden die Autos der Gründungsmitglieder (immerhin noch sechs der sieben beim Club) ausgestellt. Vielleicht können wir an einen unserer Clubabende meinen Vorgänger Peter Müller bewegen, uns von den Geburtswehen und auch Schwierigkeiten bei der Clubgründung zu erzählen. Es wird viele, vor allem jüngere Mitglieder, interessieren wie das vor 15 Jahren begann.

Nur kurz zur Erinnerung:

Das Internet und so mit das Email war noch in den Kinderschuhen. Handy hatten nur die „Wichtigen“, Mitglieder wurden noch postalisch über alle Änderungen und Neuigkeiten verständigt. Und die Oldtimergazette – das Sprachrohr unseres Clubs – erschien max viermal pro Jahr.

Nicht nur der COVC feiert Geburtstag.

U.a. feiert auch die Pagode ihr 50-jähriges Jubiläum. Als Nachfolger des 190 SL hatte er es sicher nicht leicht. Zu modern und auch zu nüchtern wurde dieses Modell doch sehr misstrauisch beäugt. Angefangen als 230er, gefolgt vom unglücklichen 250er, fand er als 280 SL das Ende der Evolutionsstufe. Wie viele Cabrios aus Europa, war das Hauptabsatzgebiet die USA. Dies erklärt auch warum es ein Modell „California“ gab, zwar mit einem dritten Sitzplatz dafür ohne Stoffverdeck (diese musste zu

Gunsten des dritten Sitzes) aufgegeben werden. Ich kann mich noch gut erinnern, es muss geschätzte 10 Jahre her sein, da wurden diese Autos verzweifelt angeboten. Niemand wollte damals dieses Fahrzeug haben. Ein Besuch in Stuttgart bei der Oldtimermesse zeigt uns heute ein ganz anderes Bild. Gute und schöne Modelle sind kaum unter 70 bis 80.000 EUR zu bekommen. Eine Verzinsung die sich nicht nur die Zyprioten wünschen.

Ein mehr als rundes Jubiläum feiert eine ganz andere Automarke.

Während Mercedes Benz zu den großen Automarken zählt ist unser nächste Jubilär eher eine kleine Firma, ich möchte sogar sagen eine Automanufaktur.

ASTON MARTIN!!!

1913 gründeten Lionel Martin und Robert Bamford die Fa. Bamford und Martin Ltd. und benannten sie im Jahr 1914 in Aston Martin um. Somit ergibt sich heuer das 100jährige Firmenjubiläum. Viele Autos waren nicht nur technisch wegweisend sondern auch stilistisch wunderbar bis „eigenartig“. Einer der schillerndsten Persönlichkeiten dieser Firma war sicher David Brown, der das Unternehmen 1947 übernahm und 1972 aus finanziellen Gründen wieder verkaufen musste. Sportlicher Höhepunkt in dieser Zeit war sicher der Sieg in Le Mans 1959. Fahrer waren damals der kürzlich verstorbene Carroll Shelby und Roy Salvadori. Die Strassenmodelle waren sicher von der DB Serie geprägt. Ich bin überzeugt, jeder von uns kennt James Bond's Dienstwagen den DB 5. In vielen Filmen fuhr der „Agent Ihrer Majestät“ ein Auto aus Newport Pagnell.

Ein weiterer Schritt war der Kauf der Firma Lagonda, die David Brown in die Firma Aston Martin integrierte. Daher der heutige Firmenwortlaut: Aston Martin Lagonda Ltd.

Viele Geschichten ranken sich noch um diese Automarke. Nicht nur ich, sondern auch viele meiner Freunde bewundern nicht nur die Autos der früheren Epoche sondern auch die heutigen Modelle.

Dieser kurze Ausflug in die Vergangenheit wird nur durch den beschränkten Platz meiner „Ergüsse“ beendet.

In diesem Sinne wünsche ich uns baldige Wetterbesserung

Euer Wolfgang

PS der Redaktion.

In der nächsten Ausgabe der Gazette kommt ein ausführlicher Artikel über die ersten 100 Jahre von ASTON MARTIN...

liegen. Jeder, der auf vollen Parkplätzen rangieren muss, wird das dankbar anerkennen. Der 4. Gang ist als Schnellgang ausgebildet. Dies ist für hohe Dauergeschwindigkeit bei einem Motor, der schon 62 PS bei verhältnismäßig niedrigen Touren (3800) leistet, sehr vernünftig. Es soll hier gleich erwähnt werden, dass der 1997-ccm-Kurzhub-Motor infolge seiner robusten Bauart ohne jeden Schaden auch kurzzeitige Überdrehung absolut nicht übernimmt. Die Beschleunigungswerte sind in Anbetracht des Wagengewichts von ca. 1300 kg beachtlich. Wir erreichten aus dem Stand bereits nach 29,2 sec (1. bis 3. Gang) die 100 km/h-Grenze. Der 4. Gang (Schnellgang) zieht in der Ebene fast mühelos bis über 135 km/h Spitze. Dauergeschwindigkeiten von 125 km/h wird ein weiser Fahrer der Maschine allerdings nicht zumuten“.

Wo ist dieser Fahrzeugtyp hingekommen, ich habe schon lange keine Renault Fregatte mehr gesehen.

Herbert Fischer

Reisen im alten Wien

Im Mittelalter fuhren in Wien meisten Pferdefuhrwerke. Selten sah man Reisewagen, weil das Reisen mit der Kutsche sehr teuer war. Die Straßen waren in einem sehr schlechten Zustand. Zudem gab es noch viele Überfälle auf die Kutschen. Die meisten Menschen gingen jedenfalls zu Fuß. Im 17. Jhdt. gab es dann schon bequemere Kutschen und die Straßen waren sicherer, und die Übernachtungs- und Verpflegungsstellen für Tier und Mensch wurde immer zahlreicher. Zu dieser Zeit baute man auch die Postlinie aus. Die Post wurde durch die Postkutsche gebracht. Man kann sich vorstellen, dass die Zustellung manches Mal doch lange gedauert hat



bis der Brief am Bestimmungsort ankam. Daher unterhielten Könige, Kaiser, Fürsten eigene berittene Kuriere, die ihre Nachrichten schneller und zuverlässiger an ihr Ziel brachten. Für die Wiener



Bürger gab es bald den Zeiserwagen, ein Pferdefuhrwerk mit über den Seitenwänden gelegten Sitzbrettern, dass sie in die Umgebung Wiens brachte. In die Stadt selbst durften sie nicht fahren. Im 19. Jhdt fuhren dann die Stellwagen, die ebenfalls von Pferden gezogen wurden, von der Vorstadt in die innere Stadt. Sie waren meist überfüllt und langsam (kennen wir doch...). Vom ersten Stellwagen 1915, bis zum regelmäßigen Schienenverkehr, vergingen in Wien noch einmal ungefähr 50 Jahre. Die Stadt an der Donau, damals noch Kaiserstadt, zählte einschließlich der umliegenden Vorstädte ca. 240.000 Einwohner. Innerhalb der Stadtmauern spielte sich in den engen Gassen der öffentliche Verkehr ab. Ungefähr 30 Tragsesselunternehmen boten damals ihre Dienste an. Diese Trag-



sessel nannte man auch Sänften. Auch Kaiserin Elisabeth ließ sich damit in die Berge tragen. Pferdefuhrwerke kamen dort nicht hin. Zusätzlich befanden sich Herrschaftliche Kutschen, Einspänner und Fiaker im öffentlichen Verkehr. In dem Gewühl von Fußgängern, Reitern, Kutschen usw. versuchten „herrschaftliche Läufer“ mit langen Stangen die Straßen für nachkommende Fahrzeuge frei zu machen und in der Nacht mit Fackeln und Windlichtern den Weg zu beleuchten. Der letzte Sesselträger meldete 1888 sein Gewerbe ab.

1869 gab es die 1. Schienen-Pferde-Tramway in Wien. Am 18. Juli 1897 wurde die

1. Elektrische Straßenbahn feierlich eröffnet. Die Stromkabel lagen zuerst unter der Erde, aber aufgrund der zahlreichen Stromstörungen wurden die Kabel ab 1915 als Oberleitungen geführt. Für



größere Fahrten diente die Dampflokomotive. Auf dem Wasser fuhr man mit dem Dampfschiff. Als Treibstoff diente die Kohle. Die ersten Automobi-



1913 mit dem noch originalen Sitzleder. Der Erstbesitzer war ein gewisser Herr Roland Garros, ein den Tennisspielern nicht Unbekannter.

Daneben noch sein Flugzeug, mit dem er damals schon rumgeflogen ist. Gleich vorab: Bugattis gab es in Mengen, auch den T59 (ein Rennwagen, der nur einmal gebaut wurde).



le von Benz entstanden um 1886. Es dauerte aber noch einige Zeit, bis das erste Automobil in Wien das Ende der Pferde als Zugtier einleitete.

Walter Ceh

Bericht Retromobile Paris 8.-10. Februar

Nach einigen Jahren der Flaute (war wohl auch zu faul, mit Herbert Gschwindl nach Stuttgart zu fahren) hat mich doch wohl der Virus Oldtimer erwischt. Dazu kam noch, dass Inge und ein befreundetes Ehepaar mich überzeugt haben, ein verlängertes Wochenende in Paris zu verbringen.

Als Termin kam daher nur Anfang Februar in Frage, da zu diesem Zeitpunkt die Retromobile stattfindet. Inge und Ihre Freundin haben sich für folgende Marken entschieden:

Hermes, Louis Vuitton, Lancel, Dior, Pommery, etc

Für mich und Freund Christian (ein Biker) gab es die Marken:

Bugatti, Hotchkiss, Delahaye, Delage, Citroen etc., sogenannte „Jogln“, auch als Jaguar bekannt, waren eher spärlich vertreten. Also flogen wir am Freitag früh nach Paris, damit wir um 12:00 vor den heiligen Hallen des Pariser Messegeländes stehen konnten. Die Eintrittspreise von € 14 pro Tag sind sehr moderat. Freitag waren erstaunlicherweise relativ wenig Besucher (im Vergleich zum Samstag, wo du schon vor dem Eingang zu Tode getrampelt wurdest). Somit hatten wir genügend Zeit, jedes Exponat ausführlich zu betrachten und von allen Winkeln zu fotografieren.

Gleich 2 Schritte, nachdem du die erste von 3 Hallen betreten hast, trifft dich der erste Hammer, ein Bugatti 18 genannt „Black Bess“ aus dem Jahre



Nach Black Bess kam dann gleich der nächste Schock. Mein allererster Delahaye 135 mit Sonderkarosserie von Fioni & Falaschi. Wie ich den gesehen habe (Foto anbei) bin ich zu einer Salzsäule wie Lot vor Sodom und Gommorha (so ähnlich war's doch, oder?) erstarrt.

Zum Glück hat mich Freund Christian nach einer Weile wieder ins normale Leben zurückgeholt.

Preise für Oldtimer waren exorbitant. XK150 DHC (nicht so schön wie meiner, da in british racing green und nicht in Indigo) um satte 279.000.-- € (da lacht einem das Herz als Besitzer). War aber als XK150S tituliert, allerdings mit einem Wurzelholz Armaturenbrett, welches eben auch wieder nicht original ist (war

immer in grauem Leder), Jaguar E Roadster Serie 1-2 ab 140.000 aufwärts.

Bekannte Autohändler wie Fiskens, Hall & Hall oder Kienle haben Sahnestücken am Stand ausgestellt.

Kienle einen 540K, 300SC und 300SL Flügeltürer. Zustand aller Autos 1++++++. Kann bei den Plus gar nicht mehr aufhören, oder gibt's was über 1?

Citroen DS 21, ID 19 waren im Schnitt um 30.000.- angeboten. Phänomenal.

Am Samstag war dann die Hölle los. Man konnte sich kaum fortbewegen und am Sonntag sollte es noch schlimmer sein (da waren wir Gott sei Dank nicht mehr). Unsere Damen wollten uns unbedingt zeigen, was sie bei Louis Vuitton etc. noch nicht gekauft haben und war-



um wir deshalb unbedingt wieder nach Paris müssen.

Freitag und Samstag gab es auch eine Auktion. Die wurde von Artcurial abgehalten.

Die Autos wurden live auf die Bühne gefahren. Die Fahrer von Artcurial haben sich nicht darum gekümmert, ob der Motor warm ist etc. Es wurde einfach das Gaspedal gemolken, damit er eh



fährt. Tolle Autos waren darunter wie ein Fiat V8 mit Karosserie von Vignale. Ausrufungspreis ab 850.000.-

Im Falle von Interesse an allen Fotos bitte mit mir Kontakt aufnehmen. Brenne gerne eine CD.

Peter Bellant

Jensen Interceptor

Der Jensen Interceptor war ein Sportwagen der GT-Klasse, den die britische Automobilmanufaktur Jensen zwischen 1966 und 1976 baute. Die Bezeichnung Interceptor hatte Jensen bereits 1950 für einen Vorgänger verwendet, der heute meist als Early Interceptor bezeichnet wird.

Der Jensen Interceptor löste den bis 1966 produzierten C-V8 ab, der vor allem durch seine ungewöhnliche Form auffiel, die von Beobachtern als veraltet, mitunter auch als hässlich wahrgenommen wurde. Vom C-V8 übernahm der Interceptor das Rohrahmenchassis und die Grundzüge der Aufhängung. Wie im Fall des Vorgängers waren die Vorderräder an Querlenkern und Schraubenfedern einzeln aufgehängt, hinten verwendete Jensen eine Starrachse mit Blattfedern und Panhardstab. Als Antrieb diente nach wie vor ein Achtzylindermotor, den Jensen von Chrysler-USA bezog.

Die Karosserie des Interceptor hatte keine Ähnlichkeit mit der des C-V8.



Während der Aufbau vom C-V8 und seines Vorgängers 541 aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt war, bestand die Karosserie des Interceptor aus Stahl. Die Formen waren in Italien entworfen worden, obwohl Jensen anfänglich erwogen hatte, den Nachfolger des C-V8 von der eigenen Designabteilung entwerfen zu lassen. Der daraufhin dort konstruierte Jensen P66 konnte allerdings aus formalen Gründen nicht überzeugen und ging nicht in die Serienproduktion. Stattdessen wurde die italienische Carrozzeria Touring in Mailand mit der Gestaltung des neuen Fahrzeugs beauftragt. Der Schweizer Jensen-Importeur und spätere Sportwagenhersteller Peter Monteverdi behauptete bis in die 1970er-Jahre hinein, er habe für Touring die Karosserie des Interceptor entworfen; ein von ihm angestrebter Prozess blieb indes ohne Erfolg. Die ersten 50 Karosserien des Interceptor wurden in Italien bei Vignale in Turin gefertigt, schon 1967 baute aber das Stammwerk in West Bromwich die kompletten Fahrzeuge.

Die Karosserievarianten waren der Saloon – GT, Convertible (Cabrio) und das Coupe.

Besonderes Merkmal des Interceptor Saloon: die gewölbte, komplett zu öffnende Heckscheibe. Zu Beginn gab es den Interceptor nur als zweitürigen GT. Die moderne Karosserie mit Fließ-

heck schließt mit der charakteristischen großen Heckscheibe ab, die im englischen Sprachraum häufig als „Goldfish bowl“ bezeichnet wird. In der Bauzeit von 1966 bis 1976 gab es insgesamt drei Serien. Dem Interceptor der ersten Serie folgten die Modellreihen Interceptor Mk. 2 und Mk. 3. Die Baureihe erfuhr dabei zahlreiche Detailänderungen, die sich sowohl



auf die Antriebstechnik als auch die Karosseriegestaltung und den Innenraum bezogen.

Für die Modelle der ersten Serie, Interceptor Mk. 1, verwendete Jensen einen 6,3 Liter großen Achtzylindermotor von Chrysler, der bereits im Vorgänger C-V8 eingesetzt worden war.

Das Triebwerk leistete 325 PS. Als Kraftübertragung diente serienmäßig ein ebenfalls von Chrysler entwickeltes Automatikgetriebe vom Typ Torqueflite, das drei Vorwärtsgänge aufwies; 23 Fahrzeuge wurden abweichend davon auf Kundenwunsch mit einem manuellen Vierganggetriebe ausgestattet. Die Fahrzeuge der ersten Serie verfügten noch nicht über eine Servolenkung. Äußerlich ist die erste Serie an schmalen, tief liegenden Stoßstangen zu erkennen; die vorderen Blinker waren über der Stoßstange installiert.

Die zweite, Interceptor Mk. 2, im Oktober 1969 eingeführte Serie erhielt im Hinblick auf amerikanische Sicherheitsbestimmungen höher angesetzte Stoßstangen; die vorderen Blinker befanden sich nun unterhalb der Stoßstange. Der Kühlergrill wurde ebenso überarbeitet wie das Armaturenbrett. Der Motor blieb dagegen unverändert.

Ab Oktober 1971 wurde die dritte Serie, Interceptor Mk. 3, produziert. Die Karosserie entsprach weitgehend dem Mk. 2; der Wagen erhielt jedoch serienmäßig Leichtmetallräder sowie eine geänderte Innenausstattung. Ab November 1971 ersetzte Jensen zudem den 6,3 Liter großen Motor durch einen Achtzylindermotor mit 7,2 Liter Hubraum, der weiterhin von Chrysler bezogen wurde. Fahr-

zeuge mit Rechtslenkung erhielten noch bis Mai 1972 den Motor des Vorgängermodells. Grund für den Wechsel war die durch die amerikanischen Abgasgesetze verringerte Leistung der Motoren. Immer striktere Gesetze erforderten eine zunehmend geringere Verdichtung, die zu einem erheblichen Leistungsverlust führte. Um das Defizit wenigstens ansatzweise auszugleichen, war Jensen wie andere Kunden Chryslers gezwungen, Motoren mit größerem Hubraum zu verwenden. Doch auch mit dem 7,2-Liter-Motor, der 285 PS lieferte, fiel der Mk. 3 hinsichtlich Sportlichkeit hinter die frühen Mk.1-Modelle zurück, denn die größeren Motoren waren schwerer und schränkten die Handlichkeit der Fahrzeuge ein.

Eine Sonderversion des Mk. 3 war der Jensen SP (für Six Pack), der als Nachfolger für den wirtschaftlich wenig erfolgreichen FF gedacht war und eine deutlich erhöhte Leistung aufwies. Der 7,2-Liter-Motor hatte drei Doppelvergaser und lieferte 385 PS; allerdings wird das Ansprechverhalten zumeist als gewöhnungsbedürftig beschrieben. Der SP bedurfte aufmerksamer Wartung. In einigen Publikationen wird behauptet, dass die Vergaser in sehr kurzen Intervallen - gelegentlich wird von nur 500 Meilen gesprochen - neu eingestellt werden mussten. Der sehr teure SP konnte, da er die amerikanischen Abgasgesetze nicht erfüllte, nicht in die Vereinigten Staaten exportiert werden, sodass er in erster Linie dem britischen Markt vorbehalten blieb. Bis 1973 entstanden 232 Exemplare, die zumeist eine Rechtslenkung erhielten.

Der wichtige US-Markt veranlasste



Jensen dazu, auch ein Cabriolet ins Modellprogramm aufzunehmen. Der 1974 vorgestellte Interceptor Convertible entsprach technisch dem Saloon Mk. 3. Dieser gilt als besonders elegant und gehört heute zu den gesuchten, aber auch teuersten Modellen der Marke. Anders als der Saloon wurde das Cabriolet mit seinem Zuschnitt auf den amerikanischen Markt vor allem als Linkslenker verkauft.

Noch seltener als das Cabriolet ist das 1975 kurz vor dem Konkurs der Firma vorgestellte Coupé. Anders als der Saloon wies das Coupé ein Stufenheck auf. Es basierte auf dem Interceptor Convertible, erhielt jedoch anstelle des Verdecks ein Hardtop. Auffällig war die getönte Plexiglasscheibe über der hinteren Sitzreihe. Bis zum endgültigen Produktionsstopp im Jahr 1976 verließen 46, nach anderen Quellen 47 Fahrzeuge das Werk in West Bromwich, von denen heute noch etwa 40 existieren.

NEWS: In der März-Ausgabe der deutschsprachigen OCTANE-Zeitschrift und in der Clubzeitung des Jensen Owners Club ist ein Revival angekündigt. Auf Basis eines 1973er Interceptors Mk3 wurde in zwei Jahren ein Chrysler V 10 Motor der Dodge Viper mit 604 PS eingebaut. Für diese V 10 Transplantation mußte die komplette Frontpartie neu aufgebaut, der Rahmen des Chassis für das neue Getriebe verstärkt werden, ebenso die Radaufhängung. Valley Gas, der neue Hersteller des Interceptors, plant sechs, nun „Seagrave“ genannte, Autos zu bauen. ABS, Traktionskontrolle und Glasdach komplettieren den 100.000 GBP teuren Um/Neubau.

www.valleygasspeedshop.com

Herbert Fischer

Neue Bücher

Lyons' Jaguar XJ – Ein Vermächtnis in drei Serien

Am 26. September 1968 stellte Jaguar mit dem XJ den Nachfolger aller bis dato gebauten Jaguar-Limousinen vor. Zugleich war dies das letzte Modell, welches noch vom Firmengründer Sir William Lyons maßgeblich gestaltet wurde. Dem britischen Automobilhersteller gelang mit seiner einmaligen Kombination aus Luxus und Sportlichkeit ein Meilenstein der Design- und Ingenieurskunst, dessen typische Linienführung von vielen nachfolgenden Modellen immer wieder zitiert wurde. Zum Zeitpunkt seines Erscheinens stellte der XJ das Non-Plus-Ultra des in einer Großserie technisch machbaren dar und wurde gleich mehrfach hintereinander zum Auto des Jahres gewählt.

Lange Zeit fristete der laut Lyons vollendetste Jaguar ein Schattendasein

hinter den Szenekönigen E-Type, XK oder Mark II. Doch das Blatt wendet sich langsam und rückt den XJ in das Licht, das er verdient. Aus den einst preiswert im »abgerockten« Zustand zu bekommenden Oberklasse-Fahrzeugen sind längst restaurierungswürdige Sammlerstücke geworden.

Das Buch von Heiner Stertkamp ist im Gegensatz zu den wenigen bisher in deutscher Sprache erschienenen XJ-Büchern keine Übersetzung, sondern eine völlige Neuschöpfung, die mit vielen Unstimmigkeiten vergangener Publikationen aufräumt und durch Detailverliebtheit und Präzision überzeugt. Das Buch stellt somit eine interessante Lektüre für den XJ-Fan dar und ist zugleich die ideale Informationsquelle für Oldtimerfans, die eine der englischen Katzen besitzen oder gar restaurieren wollen.

R 4 - ein großes Buch über ein kleines Auto

Claus Schraml präsentiert mit Blick auf den damaligen Zeitgeist die bunte Geschichte des Renault R 4 mit einer Vielzahl von detailreichen Bildern. Die Modellkunde erreicht über die drei Serien hinaus und zeigt selbst für Kenner noch das eine oder andere bisher ungesene Modell des R 4.

416 Seiten, 20,- Euro
www.runkersraith.de



Im Portrait - rund 70 Jahre Rennwagen von Alfa Romeo

Alle Alfa Romeo Rennfahrzeuge von 1911 bis heute.

256 Seiten, ca. 370 farbige Abbildungen, 245 x 290 mm, gebunden mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-89880-207-9.

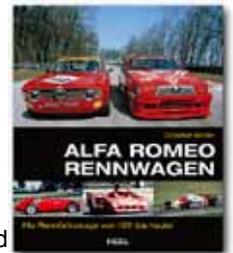
Dieses neue Standardwerk bietet einen vollständigen Überblick über alle Rennfahrzeuge der Mailänder Traditionsmarke. Die sportlichsten aller Alfa Romeo sind in verschiedene Kategorien aufgegliedert. So findet sich der interessierte Leser leicht zwischen einzelnen Boliden aus der automobilen Frühzeit, der Grand-Prix- und Formel-1-Szene, den Sportwagen- und Renn-Prototypen,

den Tourenwagen- und den Rallye- und Markenpokalfahrzeugen zurecht. Packende Actionfotos, informative Hintergrundgeschichten zum Entstehen und der Evolution der Renn-Alfas sowie natürlich ein ausführlicher Anhang mit technischen Daten sowie den internationalen Rennerfolgen bilden den Rahmen dieses faszinierenden Lesebuches, das zugleich ein unverzichtbares Nachschlagewerk für alle Alfisti ist.

Über 300 packende Archivbilder dokumentieren die legendären Rennwagen mit dem grünen Kleeblatt.

Highlight der Stuttgarter Retro Classic

Herausstechendes Highlight der Stuttgarter Retro Classic, Anfang März, war für mich der Delahaye Stand mit



rund fünfzehn Pretiosen und der Horch Stand. Um weiter zu differenzieren war der Horch Stand mit seinen zehn Exponaten in mehr als exzellenten Zustand aber noch einen Tick interessanter und staunenswerter.

Unter den Sonderkarosserien stach ein Horch 710 Spezial-Roadster heraus. Bei näherer Betrachtung firmierte eine Karosseriefirma aus der Schweiz für das prachtvolle Einzelstück - Reinbold & Christè. Grund für mich tiefer in die Materie vorzustoßen, daher fasste ich allen Mut zusammen und quetschte den einzigen Mann am Stand nach diesem Auto aus.

Der Wagen wurde 1933 vom Reichskonsul des Deutschen Reiches, Konsul Dr. Büsing, in Zwickau in Auftrag gegeben. Erhalten hat dieser dann das Fahrgestell mit Motor, ein Monument von Motor, einen Reihen Achtzylinder mit 90 PS welcher Formatfüllend unter der langen Motorhaube sitzt. Der einzigartige Aluminium-Karosserieaufbau entstand im „Art Deco“ Design bei den Schwei-



Historische Details der Designänderung E-Type S1 zu S2

Anlässlich meines Aufenthaltes in Südengland 2012 im Rahmen des Oldtimer Flohmarktes in Beaulieu, machte ich auch einen Abstecher nach Coventry.

Schon immer wollte ich der Wiege der Automarke „Jaguar“ einen Besuch abstatten und einem „Geheimnis“ auf die Spur kommen. Da ich schon von Österreich aus

Kontakt aufgenommen hatte, wurde ich nach relativ kurzer Wartezeit ins Allerheiligste der ehemaligen Produktionsstätte vorgelassen: Das Archiv.

Da ich einen E-Type der Serie 1,5 besitze, beschäftigte mich immer die Frage:

Warum wurde nach der Serie 1 die Abdeckung der Scheinwerfer weggelassen?

- War der Grund:
 -) verbesserte Aerodynamik?
 -) eine Idee des Chefdesigners?
 -) Materialeinsparungsmaßnahmen?
 -) Produktionsvereinfachung?
 -) Anpassung an den Mainstream des Autodesigns?

◦) Verbesserung des Lichtaustrittes durch Vermeidung eines lichtbrechenden Mediums?

Ich verbrachte fast den ganzen Tag damit, Designunterlagen (techn. Zeichnungen, Skizzen und Fotos von Holzmodellen etc.) durchzusehen.

Als ich schon unverrichteter Dinge in meine Unterkunft in der Nähe von Beaulieu zurückfahren wollte, fiel mir ein gefalteter A4 Bogen in die Hände, der endlich meine Ausdauer belohnte:

Der Grund war - wie so oft - ein ganz



einfacher, praktischer und lebensnaher: Die Arbeiter wollten ihre Snacks und Jausenbrote nicht auf die Motorhaube oder sonstwohin stellen, sondern waren einstimmig der Meinung, dass durch

das Weglassen der Scheinwerferabdeckung ein optimaler Abstellplatz für ihren „Yorkshire Pudding“ vorhanden wäre. That's it.

Alte Fotos, welche ich zufällig noch entdeckte, belegen diese teilweise mit Bedauern gesehene „Designänderung“. Es ist ziemlich sicher, dass diese Bilder in der Produktionshalle von Coventry an einem noch unfertigen und unlackierten E-Type entstanden. Die Chips - Säckchen wurden sogar im noch ausgebauten „headlamp scoop“ fotografiert.

Wieder einmal beweist es sich, dass auch einfache Alltagsfotos aus dem Leben eines Handwerkers historischen Wert erlangen können.

Peter Wollner

Vorangestellt die 1. April - Erklärung, warum die Abdeckung der Scheinwerfer beim E-Type der Serie 2 weggelassen wurde.

Austin-Swallow

Der Beginn der Edelschmiede Jaguar

Zwei Kumpel bastelten unter den Firmennamen „Swallow Sidecar Company ab 1922 in der nordenglischen Küstenstadt Blackpool Beiwagen im Zeppelin-Look für Motorräder zusam-



men, William Walmsley und William Lyons. Letztgenannter sollte bald als Mr. JAGUAR in die Geschichtsbücher des Autobaus eingehen.

1923 versahen die beiden einen abgebrannten Austro-Daimler mit einer neuen Karosserie. Dieser elegante Entwurf zog aber dennoch keine Käufer an. Also baute man weiter Seitenwagen.

Als dann mitte der 20er Jahre das Zeitalter der Massenmotorisierung begann stellte man die Produktion um

und setzte auf ein Austin Seven Chassis eine attraktive Karosserie. Das Projekt Austin-Swallow wurde beschlossen und der Firmennamen 1926 auf „Swallow Sidecar & Coach Building Company erweitert.

zer Edelkarossier Reinbold & Christé in Basel.

1942 wurde das Auto vom Militärbefehlshaber in Paris benützt und nach dem Krieg war der Weg des Autos dann in die USA. Wie bei viele kostbaren Autos wurde in den vereinigten Staaten leider eine Menge Umbauten vorgenommen.

Glücklicherweise waren noch Originalzeichnungen vorhanden, danach wurde zwischen 1988 und 1990 die Alu-Karosserie wieder in den Urzustand versetzt.



Auf Grund des exzellenten Zustandes wurde das Auto 2003 beim Concours de Elegance in Schwetzingen mit dem „1. Preis in der Klasse“ ausgezeichnet.

Sechs Jahre wurde er von einem privaten Horch-Liebhaber gehegt und gepflegt und im Jahr 2009 erneut auf



dem 33. Oldtimer-Meeting in Baden - Baden präsentiert. Auch hier bestach er die Jury mit seiner exquisiten Karosserieform und wurde mit dem ersten Preis des Concours d'Elegance ausgezeichnet.

Beachtenswert ist, das die Zierstreifen nicht aufgesetzt sind sondern poliertes Karosserie-Aluminium ist. 2003 hatte der Wagen noch polierte Alu-Kotflügel die dann später in der Wagenfarbe lackiert wurden. Auch die „Spats“ (Verkleidung) der Hinterräder sind ein Kunstwerk!

Von den 125 gebauten 710 ist dieser „Spezial“ wohl eine der spektakulärsten Horch-Karosserien.

Herbert Fischer

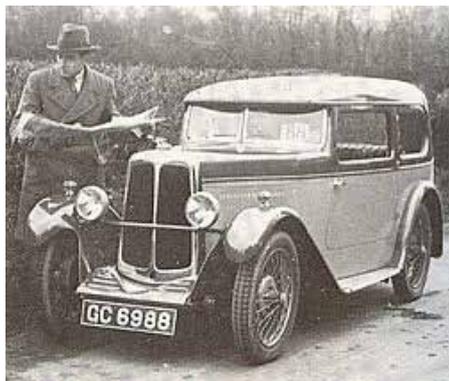
W. Lyons strebte eine standardisierte Serienfertigung der Aufbauten an. Preiswerte Fahrzeuge durch effiziente Herstellungsmethoden in Großserie - schon damals ein Grundsatz der den späteren



Aufstieg von Jaguar erst ermöglichte.

Der Austin-Swallow schlug ein wie eine Bombe. Trotz des kleinen Betriebes gelang es Lyons alle Aufträge zu erfüllen. Innerhalb kurzer Zeit wurden 500 Swallows über zwei Händler an den „Mann“ gebracht.

Es folgte als nächster Schritt eine viersitzige Swallow-Limousine nach dem zweisitzigen Roadster. Da man deutlich mehr Produktionsfläche benötigte, zogen Lyons und Walmsley 1928 nach Foleshill bei Coventry. Ein großes Plus war der Standort da alle Zulieferer nun



vor Ort waren.

Da sich die Austin-Swallow wie die „warmen Semmeln“ verkaufte richtete man das Augenmerk auf eine vergrößerung der Produktpalette. Mit der Firma Standard schlugen die Beiden ein neues Kapitel auf, mit dem Ensign folgte 1931 sogar eine Sechszylinder mit Swallow-Aufbau.

Die weitere Geschichte von Jaguar ist den meisten von ihnen bekannt daher endet hier die Story des Anfanges von Jaguar.

Herbert Fischer

Simca Huit Dého

Er zählt wohl zu den letzten seiner Art, der kleine blaue Flitzer aus Frankreich. Nun steht er liebevoll restauriert in der Garage du Pont und lässt keinen Zweifel darüber aufkommen, dass er sich seiner Ausstrahlung bewusst ist. Kein Wunder, schließlich handelt es sich um einen Simca Huit Deho.

Zugegeben, Oldtimer gibt es viele, und wohl jeder nimmt für sich in An-



spruch, etwas ganz Besonderes zu sein. In diesem Fall jedoch verhält es sich wirklich so. Das schön polierte Exponat in der Garage du Pont ist mit hoher Wahrscheinlichkeit das einzige noch erhaltene Exemplar eines Simca Huit Deho aus dem Jahre 1939. Dass der schnittige Zweisitzer heute an der Glienicker Brücke bei Potsdam sein neues Zuhause gefunden hat, ist ein Zufall. Und ein Glück für Freunde historischer Rennwagen.

Der technische Vater des Zweisitzers, *Roger Deho*, kommt 1908 in Paris zur Welt und entdeckt schon früh seine Begeisterung für schnelle Autos. Besonders intensiv befasst er sich mit der Leistungsfähigkeit von Motoren. Nachdem Deho mehrere Jahre als Automechaniker gearbeitet hat, eröffnet er 1932 seine eigene Werkstatt für Motoren-Tuning und spezialisiert sich auf Sport- und Rennwagen, insbesondere auf Bugatti. Doch sein Vorbild ist Amédée Giardini, der sich als Tuner von Fiat-Automobilen und als Rennfahrer bereits einen Namen gemacht hat. Ebenso wie Giardini baut Deho Fahrzeuge auf Basis des Simca Huit für die Rennen in Le Mans, doch im Gegensatz zu seinem Idol bleibt ihm der große Durchbruch versagt. Als er im Alter von 43 Jahren stirbt, hinterlässt er nur wenige Zeugnisse seiner Konstruktionskunst.

Für den blauen Simca Huit Deho beginnt das Dasein als Rennwagen mit einem Paukenschlag: Zwei Frauen wechseln sich 1939 in Le Mans am Lenkrad ab, es ist Anne Cécile Roseltier, eine der

berühmtesten französischen Rennfahrerinnen, und Suzanne Largeot. Es soll für viele Jahre das letzte Langstreckenrennen auf diesem Kurs sein; erst 1949 wird der Rennbetrieb wieder aufgenommen. Doch zu diesem Zeitpunkt ist der Simca Huit Deho längst in Vergessenheit geraten. Ein Sammler aus Paris kauft die lädierte Karosserie Ende der 1980er in Tours von einem Mann, der behauptet, seine Mutter habe den Wagen

in Le Mans gelenkt – belegen kann er das jedoch nicht. So fristet der stolze Franzose weitere, unbeachtete Jahre in der Halle des Sammlers. Dann kommt ein Gast aus Berlin zu Besuch, eigentlich nur auf der Suche nach ein paar Ersatzteilen.

Inzwischen ist die Staubdecke noch dicker, doch Kai Desinger erkennt schnell, dass es sich um ein besonderes Stück handelt. Der Berliner Unternehmer ist Spezialist für historische Automobile aus Frankreich und dabei von praktischer Natur: Desinger schraubt selbst – wenn ihm die Zeit dazu bleibt. Für den Simca Huit Deho nimmt er sich diese Zeit, beschafft einen originalen Doppelvergaser und restauriert die Frontschürze – und macht den Zweisitzer zu dem, was er vor mehr als 70 Jahren schon einmal war: zu einem formvollendeten und fahrtüchtigen Rennwagen. Der lässt sich nun in Potsdam bewundern, und wer ihn sieht, wird den Eindruck nicht los, dass der blaue Flitzer



die Aufmerksamkeit genießt.

Die Autos/Rennwagen basieren auf dem Fahrgestell des Fiat 508C/MM, das Gewicht des Wagens beträgt nur 550 kg.

Es wurden ca. sechs Rennwagen für Le Mans gebaut davon dürfte nur einer überlebt haben. Leider werde ich über genauere Angaben im Internet nicht fündig.

Es gab auch eine sportliche Strassenversion den Simca 8 Deho Sport. Auch dabei wird man über die genaue Anzahl der produzierten Autos nicht wirklich fündig.

Herbert Fischer

Thayaland Rallye

Am ersten Wochenende im März fand die Thayaland Rallye, Pfaffenhofen-Waidhofen statt. 10 Historische Rallyefahrzeuge waren im Vorfeld des 55 Auto großen Hauptfeldes am Start. Das Wetter war sehr britisch -Regen, Wasserlacken (Seen) Schlamm...

Am Start bei den Historischen Fahrzeugen unser Freund Andy Fojtik mit Beifahrer Thomas Pohlenia. Andy ist Mitstreiter und Grün-



dungsmitglied (Präsident) bei unserer Slotrennbahn Flatrace.

Minutiös bereitete Andy seinen Saab 96 V4 vor. Unterbodenschutz, Renntank, Löschsysteme, Reifen, etc, etc. Wenn man die im Internet zu findenden Videos und Bilder sichtet waren Auto und Fahrer besonders gut gelaunt denn der Saab bewegte sich wie ein „Großer“ über das glitschige Terrain.

Leider kam dann die SP 8, Motorschaden. 19 Teams sind ausgefallen. Nun am Montag nach der Rallye war Andy schon wieder kopfüber im Saab eingetaucht und der V4 ist schon wieder auf dem Wege der Besserung.

Gerhard Kornfeld und Herbert Fischer

Solitude Revival 2013 erstmals mit historischem Fahrerlager

Vom 19. bis 21. Juli 2013 wird das Solitude Revival zum zweiten Mal auf dem gesamten historischen Grand-Prix-Kurs bei Stuttgart stattfinden.

Von besonderer Bedeutung dabei ist, dass der ADAC das ehemalige Fahrerlager zur Verfügung stellen wird. Damit ist erstmals die Unterbringung der Motorräder und Automobile auf historischem Boden möglich.

Durch die zusätzlich entstehenden



Räume und Plätze ausserhalb und innerhalb der Rennstrecke werden für die Besucher erheblich bessere Möglichkeiten zur Besichtigung der Rennfahrzeuge und der Verfolgung des Geschehens auf der Rennstrecke geschaffen. Die attraktivsten Zuschauerplätze beim Solitude Revival 2013 befinden sich in der Zone Glemseck. Dort findet man neben Stehplätzen beidseits der Strecke auch 4 Fahrerlagerbereiche, 8 Gastronomie-zonen, Händlerzelte und das Partyzentrum mit abwechslungsreicher Unterhaltung.

Insgesamt können 2630 m Weg begangen werden. Attraktionen beim Fahrbetrieb beim Solitude Revival 2013 sind dort der Vorstart, der Start, die Glemseckkurve und die Hedersbachkurve.

Das Solitude Revival blickt als historische Rennveranstaltung auf eine lange Tradition zurück, die bereits im Sommer 1903 mit einem Bergrennen startete und ab 1924 als Rundstreckenrennen teilweise über 300.000 Zuschauer anzog.

Railton Straight Eight

Das Unternehmen Railton Cars aus Cobham in Surrey begann 1933 in der alten Produktionsstätte der Marke Invicta mit der Montage von Automobilen. Firmengründer Sir Noel Macklin hatte die Rechte an seiner Marke Invicta zuvor verkauft und vertrieb seine neuen Entwicklungen nun unter dem Namen des Konstrukteurs Reid Railton. Der Konstrukteur Railton, der später durch seine Rekordfahrzeuge Ruhm erlangte, trug zwar wenig zu den Konstruktionen der Marke bei, wurde jedoch über Lizenzgebühren am Verkauf der Fahrzeuge beteiligt.

Das erste Modell Straight 8 erschien

1933 und war mit einem Achtzylinder-Reihenmotor von Terraplane ausgestattet. Der Motor leistete im ersten Jahr aus 4010 cm³ Hubraum 95 PS, ab 1934 nach einer Hubraumerhöhung auf 4168 cm³ 113 PS und ab 1936 124 PS. 1937 ergänzten zwei Sechszylindermodelle mit Motoren von Hudson mit 2723 cm³ Hubraum und 76 PS bzw. 3475 cm³ Hubraum und 101 PS das Programm. 1938 erschien als kleinstes Modell der 10 HP mit dem Motor vom Standard Ten, der aus 1267 cm³ Hubraum 33 PS leistete.

Fahrzeuge dieser Marke sind im Skopos Motor Museum in Batley, in der Shuttleworth Collection in Biggleswade in Bedfordshire und im Brooklands Museum in Weybridge zu besichtigen.

Ein Railton Straight 8 – Reihen Achtzylinder ist so ziemlich alles was man sich als Autoenthusiast von einem Auto gewünscht hat. Ein Automobil reduziert auf seine Urform, mit einer langen, kantigen Motorhaube, zwei riesigen Frontscheinwerfern, geschwungenen, nach hinten gezogenen Radkästen und einem, sich wie eine Schiebermütze anschießendem, Verdeck.

Doch wofür steht die heute fast vergessene Marke Railton eigentlich? Wer stand hinter dem Railton Straight 8 und was machte ihn so einzigartig? Fragen die sich heutzutage bei fast jeder anderen Marke relativ leicht mit einer Suche bei Wikipedia beantworten lassen – doch bei Railton wird es auch bei besagter Enzyklopädie recht eng.

Grund genug ein wenig länger als sonst zu recherchieren und zunächst erst einmal ein wenig Aufklärungsarbeit für die Marke, die inzwischen vollkommen zu unrecht ein Leben im Schatten von Aston Martin, Lagonda und Bentley fristet. Railton, eine Marke die nach Ihrem Schöpfer Reid S. Railton benannt wurde. In den frühen 30er Jahren bereits bekannt als Chefingenieur der erfolgrei-





chen britischen Tuning-Firma Thomson & Taylor, sorgte Reid S. Railton für kontroverse Diskussionen als er sich entschloss in den alten Fabrikhallen von Sir Oliver Lyle, Schöpfer des Invicta, klassisch-elegante, britische Karosserien mit den leichten aber großvolumigen amerikanischen Reihen-Achtzylinder Chassis der Marke Hudson zu kombinieren.

Ganz im Gegensatz zu den relativ schweren britischen Sportwagen der frühen 30er Jahre entstand so ein relativ kleiner und leichter, stark motorisierter „leichter Tourenwagen“ mit dem Namen Railton Straight 8. Wenn auch nicht ganz so schnell wie der neue Lagonda M45 oder der noch immer erhältliche Invicta Typ S, wartete der rund 300 Pfund billigere Railton mit einem ganz hervorragenden Beschleunigungswert von 7,2 Sekunden für den Sprint von Tempo 0 auf 80 km/h auf und musste die lokale Konkurrenz dementsprechend kaum scheuen. So wundert es auch kaum, dass man Reid Railtons leichten Tourenwagen schon bald bei zahlreichen Bergrennen, Rallyes und Wettbewerben bewundern durfte. Mehrere Male nahm ein Railton Straight 8 sogar an der Rallye Monte Carlo teil und landete 1934 sogar auf einem dritten Platz in der Gesamtwertung. Doch nicht nur auf der Rennstrecke macht der Railton Straight 8 eine gute Figur, eine in Yorkshire aufwendig ausgerüstete Tourenlimousine gewann im Jahr 1935 den Concours d'Elégance und der Railton Eight Sandown Saloon wurde zwischen 1937 und '38 von den Flying Squads des Scotland Yard für die Verbrecherjagd eingesetzt. Die Marke Railton etablierte sich.

Mit den über die Jahre steigenden Ansprüchen der Kundschaft stieg leider jedoch nicht nur die Anzahl der zur Verfügung stehenden Ausstattungsoptionen sondern vor allem auch das Gewicht der Fahrzeuge. Die Anzahl der bestellten

Saloon Modelle übertraf schon bald die Anzahl der Roadster oder Tourenwagen Modelle so dass der Railton immer mehr zu einer reinen Repräsentation-Limousine „verkam.“ Der Ruhm und die Sportlichkeit der Marke verblassten. Mit Ausbruch des zweiten Weltkriegs wurde die Produktion dann schlussendlich eingestellt. Zwar wurde die Produktion nach Kriegsende noch einmal mit Einzelradaufhängung und moderner Lenkradschaltung aufgenommen, doch erwiesen sich die neuen 1948 vorgestellten Fahrzeuge als unverkäuflich so dass die Produktion endgültig eingestellt wurde und die Geschichte der Marke endete.

Die 4168 cm³ des Reihen – Achtzylinder leisteten 116 PS und machten den Railton zu einem der wenigen „100 Meilen“ Autos seiner Zeit. Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 161 km/h waren also möglich. Auch bekannt als Pre-War Cobra ist der Railton Straight 8 ein echter Spaßwagen, ein Auto für Oldtimer Enthusiasten, Schrauber und Vorkriegs-Einsteiger.

Übrigens ein Railton von 1937 aus Österreich fährt bei der AUSTRIA HISTORIC 2013 (von Kurt Dichtl organisiert) mit.

Herbert Fischer

Wo die Dune Buggys entstanden

Meyers Manx war eine US-amerikanische Automobilmarke, die 1964–1971 von B. F. Meyers & Co. in Fountain Valley (Kalifornien) hergestellt wurde. Die Firma wurde vom Ingenieur, Künstler, Bootsbauer und Surfer Bruce Meyers gegründet. Gebaut wurde ein Strandbuggy auf Basis des VW Käfer.

Der Wagen bestand aus einer GFK-Karosserie, die auf der Bodengruppe eines VW Käfer montiert war. Der kleine Wagen hatte einen um 362 mm kürzeren Radstand als der Käfer, damit er leichter wurde und sich besser steuern ließ. Daher lässt der Wagen sehr schnell beschleunigen und hat sich im Gelände bewährt.

Der Meyers Manx fand große Beachtung, als er die Rallye Mexican 1000, den Vorgänger der Baja 1000, gewann, wobei er Motorräder, Autos und Lastwagen hinter sich ließ.



Der Meyers Manx tauchte in verschiedenen Filmen auf, wie z. B. solchen über Elvis Presley und Thomas Crown ist nicht zu fassen von 1968, der eine lange Strandjagdszene mit stark getunten Meyers Manx enthält, die mit Sechszylinder-Boxermotoren vom Chevrolet Corvair ausgerüstet sind.

Es wurden ca. 6.000 originale Meyers Manx-Strandbuggys gebaut, aber als



die Konstruktion populär wurde, gab es viele Nachbauten (geschätzte 250.000 Stück weltweit, in Österreich gab es auch einen Buggy-Boom und auch Produzenten). Obwohl bereits ein Patent auf die Konstruktion bestand, verlor Meyers den Gerichtsprozess, da der Richter meinte, eine solche Konstruktion sei nicht patentwürdig. Damit öffnete er der gesamten Industrie weltweit Tür und Tor zu Meyers' Konstruktionen, sodass in der Folge bis heute Buggies gebaut werden. Die meisten Leute erkennen diese Karosserieform allgemein als „Strandbuggy“.

Im Jahre 2000 erweckte Bruce Meyers

erneut das Interesse der Kunden, als er die *Meyers Manx, Inc.* eröffnete und den Classic Manx, eine auf 100 Stück limitierte Serie, anbot.

2002 entstanden der Manxter 2+2 und der Manxter DualSport. Diese Modelle entsprechen in der Form dem ursprünglichen Meyers Manx, sind aber für die ungekürzte Bodengruppe des VW Käfer gedacht. Es gibt auch getunte oder anders veränderte Versionen.

Im Frühjahr 2009 führte Bruce Meyers zwei neue Modelle mit kurzem Radstand ein. Der Kick Out, benannt nach der letzten Aktion, die ein Surfer vor Erreichen des Strandes ausführt, gibt es bis



jetzt in zwei Varianten. Der traditionellere ist eine überarbeitete Version des originalen Meyers Manx, der nun eine vorne angeschlagene Kofferraumhaube, breitete Kotflügel und besseren Zugang zum Motor besitzt. Die SS-Version ist viel moderner gehalten und hat in die Kofferraumhaube eingebaute Scheinwerfer, eine gebogene Windschutzscheibe, eine geschwungene Motorhaube und zwei Drehstäbe.

Meyers ist heute über 82 Jahre alt – ein Hobby/Profession welches anscheinend jung erhält.

Herbert Fischer

Erdmann & Rossi - Show

25. bis 27. April in Berlin

Erdmann & Rossi zählte in den 20er und 30er Jahren zu den feinsten Karosserieschneidern Europas, auf Fahrgestellen von Mercedes, Maybach und Horch, aber auch Bentley und Rolls-Royce entstanden traumhafte Aufbauten mit fließenden Formen.

Der litauische Ingenieur und Geschäftsmann Saulius Karosas ist einer derjenigen, die dem Zauber der Autos aus Berlin-Halensee restlos verfallen sind.



„Niemand wird so etwas jemals wieder bauen. Es sind so viele Teile, alle von Hand gemacht und alles passt zusammen“, schwärmt der 54-jährige, der sich in Worms eine kleine Sammlung



aufgebaut hat. Diese wird Karosas nach Berlin schaffen, wo er in der Orangerie von Schloss Charlottenburg vom 25. bis 27. April (10 bis 18 Uhr) eine Erdmann & Rossi-Ausstellung mit rund 20 Autos organisiert - Eintritt frei.

Germain Lambert

Der Franzose Germain Lambert (1903-1983) war ein Künstler und ein ganz besonderer Autokonstrukteur. Seiner Autobiografie gab er den Titel "Auto-critique Auto". Er war besessen von der Idee der Einzelradaufhängung und seine Autos hatten leicht, schnell, kompakt, komfortabel und sparsam zu sein. Luxus gab es bei ihm nur in Form von mehr Hubraum, alles andere hätten seinen anderen Zielsetzungen geschadet.



1927, also mit 24 Jahren, stellte er seinen ersten eigenen Wagen, den "Sans Choc" fertig, einen Fronttriebler mit Einzelradaufhängungen, zwei weitere ähnliche Konstruktionen folgten.

1940 konzipierte er ein Elektrofahrzeug, von dem nur zwei Exemplare hergestellt wurden.

1948 folgte das Coupé 6 CV mit selbsttragender Karosserie und teilweise hydraulischer Federung.

1949 baute er seinen einzigen reinrassigen Aluminium-Rennwagen, den "Biplace Course", auch "16" genannt, weil diese die Startnummer war.



Mit dem hübschen Cabriolet CS, das wie die meisten seiner Vorgänger durch einen Ruby-Motor angetrieben wurde, gelang ihm der Klassensieg im Bol d'Or von 1953. Lambert schaffte es nie, große Serien herzustellen, so dass wohl rund 50 Wagen entstanden sind, vier davon sind jetzt an der Rétromobile in Paris zu sehen. Damit erhält ein beeindruckender Autobauer, der weitgehend vergessen wurde, wieder etwas mehr Beachtung.

Herbert Fischer

COVC News

Frühjahrsausfahrt 4. Mai

Treffpunkt ab 8,00 Uhr vor der Bäckerei Schwarz, 1230 Wien, Wiegelestrasse 34.

Pünktliche Abfahrt um 9,00 Uhr!

Pause beim Kirchenwirt in Kleinmariazell. Nächster Stop in Berndorf - Aufenthalt 45 min. Mittagessen in Muggendorf bei den Mirafällen. Rückfahrt über Wr. Neustadt zu einem Heurigen. Individuelle Heimfahrt.

Anmeldung bis 22. April unter:

pee.wee@aon.at oder
brigitte.adrian@covc.at

Bowlingturnier COVC-Lionclub Wien Donau, 17. März 2013

Mit der erfreulichen Beteiligung vieler Mitglieder, traten wir heuer wieder gegen die Löwen von der Donau an. So trafen sich ca. 20 COVC Mitglieder inkl. Familienangehörige in der Brunswick-Bowlinghalle, Wien 17. um den Kampf



des neuen Wanderpokals.

Unser Präsident Wolfgang Nowotny war zwar ziemlich skeptisch, ob wir den Clubpokal tatsächlich gewinnen könnten, da unser bester Mann, Michi Braun, aufgrund einer Grippe ausfiel.

Da aber die Teilnehmerzahlen bei beiden Clubs heuer erstmals ziemlich ausgeglichen waren, wogte der Kampf hin und her. Zu Beginn wurden noch ein paar Tipps und Motivationsgespräche geführt, die dann letztendlich doch zum Erfolg führten.

Und deshalb gleich vorweg genommen:



Wir haben es wieder geschafft!

Der wunderschöne neue Wanderpokal ist nun erstmals wieder für ein Jahr bei uns gelandet. Und wie immer wieder muss erwähnt werden, dass unsere Herren sich NUR bei ihren Damen für dieses Ergebnis und den Erfolg bedanken können. Wir hoffen, Ihr denkt bei nächster Gelegenheit daran!

Es war wieder einmal ein vergnüglicher Nachmittag. Das sonntägliche, verspätete Mittagessen mit Schnitzel und Rostbraten sowie die Siegerehrung fanden dann in der Nähe im bereits be-



währten „Hernalser Presshaus“ statt.

Wie immer bedanken wir uns bei Christian und seiner Tochter Sabine, für die tolle Organisation und freuen uns auf das nächste Jahr.

Brigitte Adrian

Termine 2013

- 12. April, ab 17:00 Uhr, Slotracing,
- „8. Start in den Frühling“ im Flatrace
- 4. Mai, um 09:00 Uhr Saisonstart, Org, Fam. Wollner
- 25./26. Mai, Oldtimermesse Tulln
- 16. Juni, LIONS Sommerfest in den Blumengärten Hirschstetten
- 21. Juni, 5. Weinviertel Classic
- 6. Juli, um 15:00 Uhr Bahngolf-Turnier, MSC Union Alt Erlaa
- 24. August, COVC Trophy
- 5. Oktober, 09:00 Uhr Schlussfahrt, Org. Raimund Valo
- 7. November, Generalversammlung
- 5. Dezember, Weihnachtsfeier

nächster Clubabend

Restaurant Edlinger, 1020 Wien, Dammhaufer 41,
am Donnerstag, 2. Mai 2013, um 19:00 Uhr

Eingabe ins NAVI:
Lindmayergasse, 1020 Wien



Inhaltsverzeichnis

Giovanni Michelotti	1
Editorial	2
Renault Fregatte	2
Reisen im alten Wien	3
Bericht Retromobile Paris	4
Jensen Interceptor	4
Neue Bücher	6
Highlight der Stuttgarter Retro Classic	6
Historische Details der Designänderung E-Type S1 zu S2	7
Austin-Swallow	7
Simca Huit Dého	8
Thayaland Rallye	9
Solitude Revival 2013	9
Railton Straight Eight	9
Wo die Dune Buggys entstanden	10
Erdmann & Rossi - Show	11
Germain Lambert	11
COVC News	11

CCS 10 1100 Wien, Gudrunstraße 160
Tel.: +43 1 604 87 55
Fax: +43 1 604 87 55 55

CCS 19 1190 Wien, Billrothstraße 21
Tel.: +43 1 368 46 69
Fax: +43 1 368 46 69 69



Impressum

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

Redaktion: Herbert Fischer
E-Mail: herbert.fischer@covc.at
www.covc.at