



Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

Feine Karosserie - „Schneider“ der 30er, 40er und 50er Jahre

(Teil 3)

FIGONI, die französische Firma, besser bekannt als FIGIONI et FALASCHI kleidete extrem exklusive Automarken ein.



Delahay 135 MS 1936 von Figoni & Falaschi



Talbot Lago, Figoni & Falaschi

So wurden Mercedes Benz der 500er Serie karosiert wie auch ein Bentley als Zweisitzer-Cabrio mit Chassis B 9 AJ. Dieses wurde 1947 fertig gestellt.

Die Entwürfe dieser Firma sind für mich das **tollste**, das man sich bei Autokarosserie-Formen vorstellen kann.



Restaurationsobjekt, Figoni & Falaschi



Delahay 135M, 1937, Figoni & Falaschi



Talbot Lago T 150 SS, 1938, Figoni & Falaschi



Delahay 135, Figoni & Falaschi

Auch die Firma GHIA in Turin kleidete unter anderem einen Bentley 1950 (B 299 FU) ein, ebenso einen Rolls Royce Silver Dawn mit einer recht unüblichen Karosserieform. 1952 wurde diese Karosserie mit hinten angeschlagenen Türen und einer zu einem Alligator geformten Motorverkleidung und einem in der Höhe reduzierten RR-Kühler ausgeliefert. Auftraggeber für diesen exaltierten Wunsch war die Contessa Ida Matarazzo. Ein weiterer exklusiver Auftrag kam aus USA für Dodge. Es wurde ein fahrbereiter Prototyp gebaut, der Dodge „Firebomb“ Convertible - ein üppiges bombenähnliches Luxusgefährt.



Dodge „Firebomb“ 1955, Ghia



2001 Mercedes K500, F & F, Kitzbühel Alpenrallye

SAOUTCHIK et Cie., ebenfalls ein Unternehmen, das mehr als exklusive Autokreationen entwarf, kleidete einen Bentley 1948, B 440 CF, als viersitzigen offenen Tourer ein, der als besonderes Augenmerk ausgeschnittene Türöffnungen hatte. Eine phantastische Kreation

wurde auch für einen Hispano Suiza K6, Baujahr 1936, angefertigt.



Saoutchik Design, Hispano – Suiza K6



Jaguar SS 100, Saoutchik



Cadillac Serie 62, 1948, Saoutchik



Hispano Suiza K6 1935, Saoutchik

TRUPP & MABERLY England.



Rolls Royce Phantom II 1932, Trupp & Maberly



Rolls Royce "Star of India" 1934, Trupp & Maberly

Walter KÖNIG, dessen Betrieb in Basel seinen Standort hat, arbeitete für die englische Firma Riley an einem besonders schönen zweisitzigen Coupe, welches ich vor ein paar Jahren beim British Classic Car Meeting in St. Moritz bestaunen durfte (ein Bild davon war in unserer Gazette im Herbst 2001 von mir abgebildet). Walter König baute auch zwei Karosserien auf Bentley Mk VI Fahrgestellen. Ein wunderschönes, von König karossiertes Bentley 4 ¼ lt. Cabrio ist in der Schweiz beheimatet und bei vielen RREC Veranstaltungen zu bestaunen (B 148 HK).

HOOPER & Co Ltd., gegründet 1830 in London, baute sehr traditionell 33 Bentleys in der Nachkriegszeit mit ihrer Karosserie aus.



Rolls Royce Silver Wraith, Hooper



Bentley S2 Continental, Hooper

Schon 1904 hatte Hooper ein Verkaufslokal in der St. James Street in London.



Daimler, 1950, Hooper



Bentley Radabdeckung, Hooper

Neben der eigenen Linie des Designs waren die Autos noch mit Chrom-Tritleisten mit dem Firmen-Wortlaut versehenen. Diese Kreationen waren immer viertürige Limousinen. Auch Daimler England ließ einen SP 250 von Hooper einkleiden. Die Kunden waren unter anderem der Schah von Persien, der König von Ägypten, der Kaiser von Japan etc.



Chrysler, Ghia



Maserati 5000 GT, Ghia (ex-Schah von Persien)

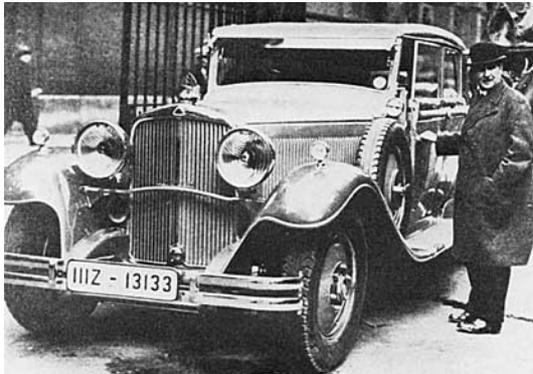
Neben Ghia und Farina hat auch die bekannte Carrozzeria BERTONE SpA einen Bentley zu einer viertürigen maßgeschneiderten Limousine verholfen.



Maserati, Pinin Farina

Bertone baute für B 43 LSP eine komfortable Karosserie. Das Auto wurde im Auftrag des Amerikaners S.H. Arnolt gebaut und 1953 fertiggestellt. Bertone hatte ein spezielles und freundschaftliches Verhältnis zu Arnolt und baute später auch die Karosserien für die Arnolt-MG, Arnolt-Aston Martin und Arnolt-Bristol, welche in den USA verkauft wurden.

Die Sächsische Karosseriebau-Firma GLÄSER in Dresden baute viele Karosserien für HORCH, BMW und MAYBACH. Ein kleiner Vergleich: ein Horch 853 oder 841 der dreißiger Jahre kostete so viel wie 33 Opel P 4 der damaligen Zeit.



Maybach Zeppelin, 200 PS, 1930



Horch 830 BL, Gläser

Die betuchten Kunden eines von Gläser karosierten Maybach waren unter anderem der Kaiser von Äthiopien, Enrico Caruso und das Boxidol Max Schmeling. Einige Steyr 100 und 120 wurden als Cabrio aufgebaut. Einige davon sind auch in Öster-

reich auf der Strasse zu finden, man muss nur genau schauen... Interessenten können sich an den neu gegründeten „Steyr Register“ wenden (Tel. 07742-5712).

Auch noch nach dem Krieg wurden z.B. 20 IFA (DKW-Produktion in Ost-Deutschland) F9 zu Cabrios umgebaut ohne Wissen des ostdeutschen Staates, wurden danach eingezogen und tauchten erst sehr viel später wieder einzeln auf.

ERDMANN & ROSSI in Berlin zeichnete wunderschöne, üppige Karosserien und machte seine Aufbauten für Bentley, Maybach, Mercedes etc.



Bentley 41/4lt. 1938, Erdmann & Rossi



Bugatti T 57 „Ventoux“ 1938, Gangloff

Fortsetzung folgt in Nr. 13

Herbert Fischer

Internet - Bestellung

Angeregt durch einen kleinen Artikel in „British Classic Cars“ 1/2005 möchte ich unsere Clubmitglieder einladen, so sie/er die Firma „Anglo Part“ noch nicht kennen, die Internet-Seite www.angloparts.com aufzusuchen.

Für die MG-Varianten von TD/TC bis hin zum F, die Triumph TR-Reihe, Austin Healey 100/4, 100/6 und 3000, Mini, Sprite/Midget und Triumph Spitfire kann schnell zu den Ersatzteilkatalogen zugegriffen werden.

Durch Zoomen der Ersatzteil-Listen kann bequem ausgesucht werden. Die meisten Teile sind außerdem noch fotografisch dargestellt, was das Aussuchen bedeutend erleichtert.

Auch die Bestellung ist einfach: man legt das gesuchte Ersatzteil in den „Warenkorb“; es ist jeder Teil genau ausgepreist.

Auch für Jaguar E und die Serien XK 120/140/150 gibt es detaillierte Kataloge, die im Moment aber nur in gedruckter Form zu bestellen sind: 0049-6441-76081

Die Jaguar-Ersatzteil-Listen etc. werden, nach telefonischer Auskunft, bis zum Frühjahr 2005 auch in der Internet-Seite von Anglo Parts abrufbar sein.

Ähnliche Möglichkeiten bietet die Firma HEUTEN. Der Ersatzteilkatalog kann als PDF-Datei herunter geladen werden: www.heuten.com

Auch LIMORA bietet ähnliche Dienste an: www.limora.com

Herbert Fischer



Neufundland ist eine Insel und hat eine Ausdehnung von 112.000 Quadratkilometern (zum Vergleich: Österreich ist 83.871 km² groß). Noch markanter wird der Vergleich bei der Einwohnerzahl: Neufundland hat 531.600 Einwohner, Österreich 8,067.000 (2002).

Zusammen heißt die Kanadische Provinz



Neufundland - eine Reise wert

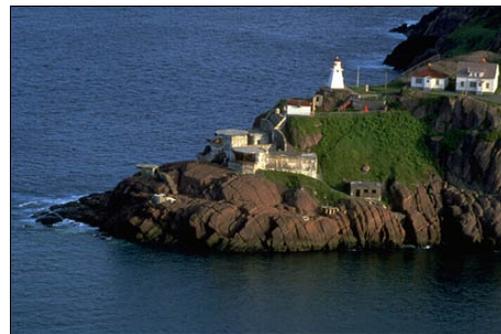


Schon seit ein paar Jahren verfolge ich die für meine Begriffe „ultimativste“ Oldtimer-Veranstaltung und bekomme die mehr als ausführlichen Unterlagen vom Veranstalter zugesendet.



Neufundland ist ein Teil Kanadas und zwar der äußerst rechte Teil, wenn man die Landkarte ansieht.

und liegt auf der Höhe von München. Neufundland ist die wohl unbekannteste und exotischste Provinz Kanadas. Indianer, Inuit, Wikingen, Portugiesen, Franzosen und Engländer haben die Geschichte und Geschicke dieses Landes beeinflusst. Wirtschaftliches Einkommen liefert in erster Linie der Fischfang und ein wenig der Tourismus, Papierproduktion und Bergbau.



Es gibt hier nur wenige geteerte Straßen und dies wird auch, neben der einmalig schönen und abwechslungsreichen Landschaft, einer der Gründe sein, warum das Organisations-Team diese einmalig schöne Insel ausgesucht hat, ihre Veranstaltung (nun schon zum 4. Mal) vom 10. bis 17. September 2005 auszurichten.

Interessenten bekommen zwei circa 35 Seiten starke Broschüren über die Regulatorien zu dieser Veranstaltung.

Man startet in drei Klassen: *Classic Autos* von 1947 bis 1976, *Modern Autos* von 1977 bis heute, und in der *Unlimited Klasse*, in der alle

Autos von 1900 bis heute starten können. Dazu kommen noch diverse Klasseneinteilungen und Vorschriften, wie die Autos präpariert werden müssen.

Minimum-Ausrüstung in der *Classic* Klasse ist ein Überroll-Käfig, 5 Punkt Sicherheitsgurt, Sturzhelme der höchsten Sicherheitsklasse und ein Sicherheitspaket, welches Erste Hilfe Paket, Feuerlöscher, Abschlepphaken vorne und hinten, Abschleppseil und Pannens-Dreieck inkludieren muss.

Der regulative Aufwand ist berechtigt auf Grund der einsamen und unbefestigten Straßen, außerdem sind die meisten davon abgesperrt und kein Geschwindigkeits-Limit zwingt den Fahrer zu einer langsamen Gangart, im Gegenteil.

2.000 Kilometer sind an 7 Tagen zu bewältigen und das Paket (Logis, Essen etc.) kostet als „Early Bird Entry Fee“ 3.700 \$. Aber da ist das Auto noch nicht auf der Insel. Man kann sich denken, dass wenige Europäer den Weg dorthin finden werden, aber ein paar werden es schon sein.

Für diejenigen, die kein eigenes Auto mitnehmen, gibt es die Möglichkeit, speziell präparierte Rallyeautos vor Ort zu leihen oder zu kaufen. In diesem Paket sind alle Kosten und Nebenkosten enthalten.



Der Gewinner von 2004, Bill Arnold

Aufschlussreich Auskunft über alles Wissenswerte, sowohl im Vorfeld (Vorbereitung des Autos etc.) als auch über die Strecke und vieles mehr, gibt die Internet Seite www.targanewfoundland.com

Eine landschaftlich einmalige Insel lockt!



Herbert Fischer



Wale - Wahrzeichen und Anziehungspunkt Neufundlands

„Pick Up“ für den wahren Fan

Ein wunderschön restauriertes Cyclecar ist im Bild zu bewundern, Pick up für den „wahren Fan“, Baujahr 1930.



Ein Modellbaukünstler mit goldenen Händen

Wenn man die Werkstätte des Dipl.-Ing. Robert Gülpen betritt, glaubt man in einer Goldschmiede zu sein und nicht in einem Ingenieurbüro. In der Werkstatt des Ingenieurs, sie nennt sich „Manufaktur Rober Gülpen Engineering“, wird mit Gold und Silber gearbeitet. Es werden aber keine Schmuckgegenstände



wie Ringe oder Broschen gefertigt, sondern automobile Träume werden hier umgesetzt. Diese Träume haben Namen wie Mercedes 300SL Roadster, Jaguar Mk 2, Bentley, Ferrari F 40 etc. und sind im Maßstab 1:43, 1:24 oder 1:18 in Gold oder Silber detailgetreu gefertigt. Unglaubliche Liebe zum Detail zeichnet die Edelmetall-Modelle von Robert Gülpes aus.

Die Idee zur „Serienrealisierung“ entstand aus der Situation heraus, für das Mercedes Werk ein Modell des Mercedes 600 SL, Typ R 129, anzufertigen. Dieses Erstmodell steht heute noch in den Vorstandsetagen von Daimler-Chrysler.

Die Manufaktur kann heute fast jeden Wunsch im Bereich des Metall-Modellbaues realisieren.



Mit seinen Modellen erfüllt der „Mann mit den goldenen Händen“ aber auch Kindheitsträume von so manchen „betuchten“ Autofans.

Zurzeit sitzt Gülpes an der Realisierung eines Jaguar Mk II, der in Gold umgesetzt etwa 800 Gramm wiegt und dessen Reifen in schwarzem Onyx gedreht werden. Die Windschutzscheiben werden aus Bergkristall geschliffen.

Die Herstellung erfolgt sehr aufwendig. Von jedem Bauteil wird eine Silikon-Negativform angefertigt, die dann mit Kunststoff ausgegossen und im Metall-Gussverfahren in Silber oder Gold gegossen wird. Danach müssen die Metallteile miteinander montiert, teilweise verlötet und beweglich montiert werden.

Das Oberflächenfinish ist dann ein weiterer zeitaufwendiger Prozess.

Die Schmuckstücke werden nach Fertigstellung auf einer schwarzen Marmorplatte montiert und dann den Kunden überreicht. Die zum Teil Einzelserien sind auf 50 Stück limitiert und der Kunde kann auf spezielle Details auch noch Einfluss nehmen. Fotografische Details und Schritte der Herstellung und ein Echtheitszertifikat des Automodells werden dem Modell beige packt.

Natürlich haben diese „Goldstücke“ ihren Preis, man muss zwischen 1.500 und 7.500 Euro einkalkulieren, um Besitzer einer solchen Pretiose zu werden.

guelpen@guelpen.com

Herbert Fischer

Sir Jackie Stewart outet sich

Ich bin ein Frühaufsteher, sagt Sir Jackie Stewart von sich auf die Frage, wie sein Tagesablauf aussieht. Jackie musste immer sehr hart arbeiten und gegen seine Dyslexie ankämpfen. Auch sein Sohn Mark kämpft mit dieser Krankheit, die Buchstabenblindheit oder Leseschwäche bedeutet. Diese Krankheit gehört in die Gruppe der Legasthenie. Nur durch viel Training und Selbstdisziplin hat man die Problematik im Griff.

Also auch mit einer solchen Krankheit kann man im Leben viel erreichen, wie uns der Lebenslauf von Jackie Stewart zeigt, und soll all jenen von uns, die darunter leiden, helfen, mit dem Problem besser fertig zu werden.



Herbert Fischer

Bentley Continental Flying Spur

Einmal kann man auch eine Neuvorstellung in einer Oldtimer Zeitung veröffentlichen, dachte ich mir als nun schon fast 8 Jahre lang sich zu Bentley bekennender Oldtimer Fan. Die Weltpremiere dieser allradgetriebenen High Performance Limousine wird Anfang März 2005 anlässlich des GENFER Automobilsalons stattfinden. Ein W12 Bi – Turbo Motor wird das Allrad-Mobile antreiben und zu extremen komfortablen Geschwindigkeiten führen. Die kraftvolle und stilsichere Linienführung schließt nahtlos an die große Tradition der edlen Bentley Limousinen an.



Herbert Fischer

NewComer Trophy 2005

oder ‚Ein gänzlich unerwarteter Erfolg‘

Die Geschichte nahm ihren Anfang eigentlich bei unserer ersten Teilnahme an der Voralpen-Wertungsfahrt 2003. Zum ersten Mal haben wir da ein wenig ‚Rallye-Luft‘ geschnuppert und obwohl natürlich der Spaß-Faktor das Wichtigste für uns war und ist, kam während der einen oder anderen Sonderprüfung doch ein wenig Ehrgeiz auf.

Dieses Jahr nun wollten wir uns etwas mehr mit der Materie der Oldtimer-Rallyes beschäftigen, schon alleine deshalb um festzustellen, ob uns das wirklich gefällt, wenn's mehr ‚sportlich‘ wird.

Nun, ich las von der NewComer Trophy, die quasi als ‚Vorprogramm‘ zur Rallye Mille Grazie von Rudi Bromberger (‚Motor-Mythos‘) am 15. April organisiert wurde. Ein Trainingsnachmittag mit ein wenig Theorie und praktischen Übungen in der wunderschönen Gegend um Mondsee, das klang verlockend und so buchten wir.

Um es gemütlich anzugehen, reisten wir mit unserem ‚Jaggy‘ (den Namen erhielt unser E-Type von meiner 9-jährigen Tochter) schon am Vortag an, übernachteten im Romantikzimmer (nein, es gibt jetzt keine Details...) und gingen auch den Trainingstag gemütlich an, da das Programm erst um 13:00 Uhr losging. So hatten wir Gelegenheit, mit einigen Teilnehmern dieses Trainings aber auch der am Sa. & So. stattfindenden Mille Grazie ein wenig zu plaudern. Wirklich jeder hat zumindest eine interessante Geschichte mit/von seinem Oldtimer zu erzählen, und das alleine macht dieses Hobby schon interessant.



Die Startnummer klebt bereits

Nun ging's also los. Es gab ein Handbuch mit den wichtigsten Grundlagen von Oldtimerrallyes, wie Zeitnehmungen, Lichtschranken, Schlauchprüfungen, Schnitffahren, Berechnungen von Sollzeiten, etc. und dann wurde anhand des Erlernenen das Roadbook der Trophy durchgegangen. So weit, so gut. Nach-

dem unser ‚Jaggy‘ ja einen Meilentacho hat und wir nur mit zwei russischen Analog-Stoppuhren ausgerüstet waren, waren wir nun ziemlich im Stress, um alle Zeiten und Schnitt-Sonderprüfungen und teilweise Schnitttabellen auf Meilen umzurechnen.



Vorbereitung in ‚aller Ruhe‘

Der Start rückte näher und wir machten uns bereit für das erste Teilstück, das auch als ‚Referenzstrecke‘ ausgelegt war. Bei den ersten Vergleichen des Tagesmeilenzählers mit dem Roadbook dann gleich die erste Ernüchterung: Lt. Roadbook sollten wir 3 miles zurückgelegt haben, ich hatte auf dem Tacho bereits 4,8... Halt! 4,8? Kurze Rückfrage an die Beifahrerin: Wieviel km sind 3 miles? Antwort: 4,8! Unser Tacho zeigt also km an, und nicht mls! (hätte wohl nach dem Kalibrieren bei Fa. Havlik nachfragen sollen). Somit waren nicht nur alle Umrechnungen umsonst gewesen, viele Notizen im Roadbook stimmten nun einfach nicht mehr und so mussten wir anhand der km/h Schnitttabellen versuchen, uns halbwegs d‘rüber zu retten.

Und dann bogen wir irgendwo falsch ab.... Nichts stimmte mehr mit dem Roadbook überein! Was tun? Das Ziel der Etappe war bekannt, also raus mit der ÖAMTC-Straßenkarte und den Weg nach Thalgau gesucht und möglichst rasch dorthin, um zumindest im Zeitfenster die Etappe zu beenden. Nun wurde zumindest die Fahrweise leicht sportlich...

Bei der Einfahrt in Thalgau waren wir wieder lt. Roadbook unterwegs – bis heute weiß ich nicht, wie die Route wirklich gewesen wäre. Anderen ging es anscheinend auch nicht besser, zumindest begegneten uns auf unserem ‚Ausflug‘ andere Teilnehmer teilweise in entgegengesetzter Richtung...

20 Sekunden vor unserem Zeitfenster trafen wir bei der Zeitkontrolle ein und kassierten (zumindest dort) keine Strafpunkte. Die letzte Etappe führte wieder über teilweise sehr enge Straßen durch die Wälder, ein echtes Erlebnis.

Schlussendlich erreichten wir in der Sollzeit das Ziel und konnten uns auf’s Abendessen freuen, unser Jaggy lief auch wie geschmiert, unsere Platzierung war aufgrund der abenteuerlich Fahrt kein Thema für uns – Hauptsache es hat Spaß gemacht.

Nach dem Abendessen wurde dann doch das Ergebnis vorgelesen. Platz 20... wow, nicht wir. Na, immerhin. Es folgten weitere Namen, dann schon Platz 13, Platz 10... meine Frau meinte, wahrscheinlich wurden wir aus der Wertung genommen... Platz 7, 6, 5 - ‚jetzt wurde ich aber doch irgendwie aufgeregt; Platz 4, und dann wurden die drei besten Teams aufgerufen – und darunter wir! Einfach unglaublich! Nun standen wir sozusagen am Podest! Wir hatten den 2. Platz errungen! Und das mit einem in km laufenden Meilentacho und zwei russischen Stoppuhren...



Unsere ersten ‚Motorsport-Pokale‘

Tja, und so haben auch wir bereits unsere erste Geschichte, die wir erzählen können.

Christian & Barbara English

Wanderbriefe von Philipp Waldeck (in der Auto Revue)

Jeden Monat freue ich mich schon auf die neuen Wanderbriefe von Philipp Waldeck. Pointiert und geistreich, witzig und schlau - hier schreibt ein wahrer ‚Petrolhead‘ über das schöne Leben mit dem richtigen Autos.

In der Auto Revue 2/2005 schreibt er (immerhin wurde die Auto Revue 40 Jahre alt!) über seine nun schon lange Zeit als Journalist bei dieser Zeitung, wie sein Interesse an Autos begonnen hat bis hin zu all den Sport- und Luxuswagen, die er in dieser Zeit bewegt hat.

Zwei Aussprüche, die mir ganz besonders gut gefallen haben, möchte ich hier wiedergeben:

„Ich fuhr das mit 400.000 Euro wohlfeile Cabrio (gemeint ist der *Bentley Azure Convertible*) zweimal sehr lange. Seither weiß ich, wie sich ein Reicher fühlt, nämlich ziemlich klass.“
 Waldecks schrecklichster Moment in seiner Auto-Journalisten-Laufbahn: „Schrecklichster Moment Nr. 2 war, als ich mit *Markus Höttinger*, der auf einem guten Weg zum Formel-1-Star war, auf dem Nebensitz eines BMW – DTM – Monsters über den Salzburgring fuhr und am Ende der langen Geraden dachte, wenn er jetzt nicht gleich voll bremsst, sind wir beide tot. In diesem Moment schaltete er in den nächsten Gang. Damals erkannte ich, dass zwischen echten Könnern und Leuten wie unsereins ein paar Welten liegen, die unüberbrückbar sind.“

Dank an Philipp Waldeck für seine tiefgründige monatliche Schreibweise, und der Auto Revue wünsche ich weitere erfolgreiche Autojahre, damit wir Petrolheads etwas zum Schmökern und zum Träumen haben.

(Gelesen in der Auto Revue 2/2005)

Herbert Fischer



Rahmen des CSR

Graham Nearn meinte nach dem Verkauf: „Es war eine sehr emotionelle Zeit für uns alle, ein solches Produkt mit so viel Erfolg zu produzieren.“



Graham Nearn

Herbert Fischer

Caterham wurde verkauft

Caterham Cars, Hersteller des bekannten Caterham Seven, ist verkauft worden. Zu Beginn des Jahres wurde der Deal mit einer Investoren-Gruppe abgeschlossen.

Die Produktion beschränkte sich nicht nur auf den Caterham 7, sondern es wurden auch ultra moderne sportliche Autos wie der CSR, mit Rohrrahmen etc., und der SVJ (länger und etwas breiter als der Seven) hergestellt.



The „Seven“

Graham Nearn war der Besitzer seit 1973 und hatte damals die Rechte zum Bau des Caterham Seven von Colin Chapman gekauft. Seither wurden mehr als 500 Seven gebaut und verkauft.

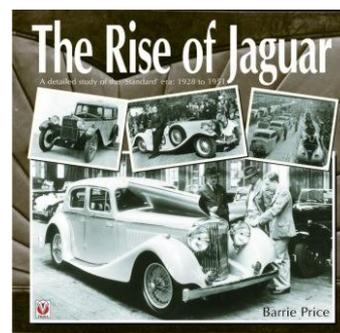
Bücher



Das Steyr-Baby und seine Verwandten

K.H. Rauscher, Franz Kogler
 ISBN 3705901028

The Rise of Jaguar



Mit diesem Buch gelang dem Autor Barrie Price, das Kapitel der frühen Jaguar-

Geschichte bestens aufzubereiten. Auf 170 Seiten gibt das Buch Überblick über die frühe „Swallow“-Zeit, SS Periode bis hin in die 50er Jahre. Herrliche schwarz-weiß Bilder dokumentieren die „Standard Aera“ 1928 bis 1950. Im Anhang kann man noch den Briefwechsel zwischen Lyons und Rolls-Royce nachlesen. Veloce Verlag, 37,50 GBP. ISBN 1 904788270

Unfall bei MG Opening

Am 17. April 2005 fand das MG Opening statt. Es wurde erstmals gemeinsam mit dem Morgan-Club ausgetragen. Bei herrlichem Frühjahrswetter und toller Stimmung trafen einander ca. 35–40 Oldtimer-Begeisterte und Gleichgesinnte.

Die Fahrt sollte von Vösendorf nach St. Corona/Wechsel führen und in Guntramsdorf enden.

Wie aus den Medien zu entnehmen war, fand die Veranstaltung ein jähes Ende.

Bei Pottenstein/Baden passierte das Unglück. Peter Reichardt, Mitglied des MGOC, versuchte in einer Kurve zu überholen. Bei diesem Überholmanöver brach der Wagen (TR3) mit dem Heck aus. Er überschlug sich und prallte vermutlich gegen einen Baum. Seine Frau Brigitte war sofort tot, er starb kurz danach. Der Notarzt versuchte noch zu reanimieren, jedoch erfolglos.

Die Veranstaltung wurde danach abgebrochen.

Eine Untersuchung des Fahrzeuges ergab, dass es kein technisches Gebrechen war. Man muss, so traurig es auch ist, festhalten, dass es möglicherweise ein reiner Fahrfehler war, gepaart mit zu hoher Geschwindigkeit.

Fam. Reichardt war einigen von Veranstaltungen des COVC bekannt. Sie hinterlassen keine Kinder.

Liebe Clubmitglieder und Freunde!

Wir alle frönen dem Hobby „Oldtimerei“! Die meisten unserer Autos sind so genannte „Heckschleudern“, PS-stark, aber technisch nicht auf dem Stand der heutigen Zeit (ABS, ESP usw.). Dieser Vorfall soll uns allen zu denken geben. Es hat meines Wissens – und Aussagen von „alten Hasen“ bestätigen mir das – in den letzten 10 bis 12 Jahren bei Ausfahrten oder Veranstaltungen Unfälle und Ausritte gegeben, welche jedoch immer glimpflich ausgegangen sind.

Bei einer Ausfahrt steht gemütliches Fahren und Bewegen von historischem Kulturgut im Vordergrund. Niemand von uns ist auf der Flucht! Selbst wenn man eine Sonderprüfung oder Passierkontrolle nicht rechtzeitig erreichen kann – ganz gleich warum oder wieso – *lasst Euch Zeit und achtet auf Eure Sicherheit!*

Es werden noch viele Ausfahrten stattfinden, aber Ihr habt nur ein Leben.

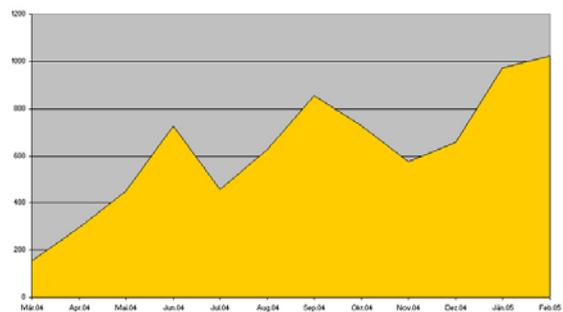
Euer Obmann
Wolfgang Nowotny

Clubnachrichten

Unsere Website zeigt Erfolg

Im März 2004 startete unsere neue Website im Internet. Diese soll als Basis für einen verstärkten Webauftritt und vor allem zur Information unserer Mitglieder dienen.

Nach einer kleinen Anlaufzeit in den ersten zwei Monaten stiegen die Zugriffe kontinuierlich an. Schafften wir es im ersten Monat gerade einmal auf 156 Besucher, so überschritten wir im Februar 2005 die Tausendermarke und konnten mit 1022 Besuchern einen neuen Monatsrekord verbuchen. Insgesamt registrierten wir seit dem Start 7.849 Besucher innerhalb eines Jahres.



Einer der beliebtesten Bereiche ist seit Beginn an die Seite der Monatsgazette, wo ältere Ausgaben unserer Clubzeitschrift zum Download angeboten werden. Dies war zuerst nur als Versuch geplant. Aufgrund der regen Nachfrage werden wir dieses Service jedoch auch weiterhin anbieten.

Die Website ist aber nicht nur FÜR Mitglieder gedacht, sie kann auch VON unseren Mitgliedern mitgestaltet werden. Neben dem "Bazar", der von Mitgliedern des COVC kostenlos für Inserate genutzt werden kann, hat jedes Mit-

glied die Möglichkeit, sich und seine Oldtimer im Bereich "Unsere Mitglieder" vorzustellen. Leider sind hier bis jetzt nur sehr wenige unserer Clubmitglieder vertreten. Daher unsere Bitte: Helft uns, den Mitgliederbereich mit weiteren Vorstellungen und Bildern über unsere Oldtimer zu füllen, damit die Website auch im kommenden Jahr ein voller Erfolg wird.

Dipl.-Ing. Christian Kanhäuser

Wer hat Erfahrung mit Lackierung?

Ing. Peter Bellant möchte an alle Clubmitglieder die Frage stellen, wie man einen Oldtimer am besten lackiert und den Lack aufbaut. Er will im Oktober seinen XK komplett neu lackieren lassen.

Es gibt so viele Meinungen, wie man es macht, zum Beispiel den alten Lack abschleifen oder abbeizen oder sandstrahlen, spachteln, kitten, verzinnen etc.

Wer kann Firmen empfehlen, die eine gute Arbeit machen?

Antworten bitte an die Redaktion.

2. Weinstraße Thermenregion Oldtimer Fahrt 20./21. Mai 2005

An dieser Ausfahrt werden heuer 90 Fahrzeuge teilnehmen. Das Interesse war wieder sehr groß und es musste trotz der aufgestockten Teilnehmerzahl einigen abgesagt werden. Start ist am 21. Mai um 9:00 Uhr vor dem Thermalbad in Bad Vöslau. Die Strecke führt über Berndorf, Baden, Taiskirchen und Tattendorf zum Ziel im Magna Racino. Schönes Wetter ist bestellt.

6. Voralpen Wertungsfahrt

Diese Fahrt unseres Clubs findet von Freitag, 23. Sept., bis Sonntag, 25. Sept. 2005, statt. Start und Ziel ist in Annaberg, Gasthof Schachinger. Die Strecke, die in 2 Etappen gefahren wird (Mittagessen in Trofaiach), ist ca. 240 km lang.

Aus organisatorischen Gründen können max. 40 Fahrzeuge teilnehmen.

Anmeldeschluss ist der 1. August 2005.

Teilnahmegebühr:

23.-25.9.: EUR 145,- pro Person,

24.-25.9.: EUR 120,- pro Person,

nur 24.9.: EUR 90,- pro Person.

Ausschreibung, genaues Programm und Voranmeldeformular sind im Internet unter www.covc.at zu finden oder können im Clubsekretariat angefordert werden.

Schlussfahrt des COVC

Am Sonntag, dem 16. Oktober 2005, wird die Schlussfahrt des COVC in die Bucklige Welt stattfinden.

Nähere Informationen in der Juni-Monats-Gazette.

Nächster Clubabend

Donnerstag, 2. Juni 2005, 19:30 Uhr, Panoramachenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5.

Inhaltsverzeichnis

Feine Karoserieschneider (Teil 3)	Seite 1
Internet-Bestellung	Seite 4
Neufundland – eine Reise wert.....	Seite 5
Pick up – für den Fan.....	Seite 6
Modellbaukünstler	Seite 6
Sir Jackie Stewart outet sich.....	Seite 8
Bentley Continental Flying Spur.....	Seite 8
NewComer Trophy 2005.....	Seite 8
Wanderbriefe von Philipp Waldeck...	Seite 9
Caterham verkauft	Seite 10
BÜCHER	Seite 10
Unfall bei MG Opening.....	Seite 11
Clubnachrichten	Seite 11

S/W Kopien • Farbkopien • Plankopien
Textildruck • Flocktransfer • Beschriftungen
Schilder • Stempel • Visitenkarten
Digitaldruck • Offsetdruck • Grafikdesign
u.v.m.

A - 1100 Wien
Gudrunstrasse 160
Tel.: 01 / 604 87 55
ccs10@aon.at

A - 1190 Wien
Billrothstrasse 21
Tel.: 01 / 368 46 69
ccs19@aon.at

A - 1010 Wien
Stadiongasse 5
Tel.: 01 / 408 90 77
office@kieningerlagler.at

www.ccs.co.at

City Copy Service

Impressum

Herausgeber: COVC

Hackhofergasse 11A/6
1190 Wien

Redaktion: Herbert Fischer

Gertrud und Herbert Schallmeiner

E-Mail: herbert.fischer@covc.at

herbert.schallmeiner@covc.at

Druck: City Copy Service

1100 Wien, Gudrunstraße 160