



Nummer **16** November 2005

# Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

## Stolz und Traurigkeit

Paul Skilleter war Augenzeuge, als der letzte Wagen die Produktion in Browns Lane verließ.

Es gab kein Entkommen: während die Argumente für eine Schließung der Autoherstellung vernünftig begründet waren, konnte kein Zweifel ausreichend begründet werden, und die Vorstellung, dass an dieser Stätte nie wieder ein XJ Saloon zusammengebaut wird und dass eben hier nie wieder ein Auto hergestellt wird, war mehr Herz zerreißend, als ich es mir vorstellen konnte.



Seit 1952 hatten sie und ihre Vorfahren eine Serie von fantastischen Autos gebaut – XK, D Typen, Mk VII, E Typen, Mk 2, XJ, XJS und XK 8 - um nur einige zu nennen -, aber genau seit jenem Tag, Freitag, 1. Juli, wird der Name „BROWNS LANE“ nicht mehr in Zusammenhang mit der Herstellung von Jaguar gebracht werden können und auch das Produkt wird nie mehr „Die Coventry Katze“ genannt werden können.

Für mich persönlich war es mehr als Sentimentalität, da ich niemals in Browns Lane gearbeitet habe, obwohl ich die Fabrik das erste Mal 1966 besucht habe. Es war die Zeit, als E Typen, Mk 2s und Mk X vom Band rollten. Bob Perry war damals für die Öffentlichkeit zuständig, William Heynes für die Technik, Walter Hassan für die Motoren. Lofty England war

stellvertretender Direktor und die persönliche Ausstrahlung von Sir William, der zu dem Zeitpunkt noch mehr als 5 Jahre bis zur Pensionierung hatte, durchdrang den Betrieb.



Ich empfinde daher den Verlust der Produktionsstätte Browns Lane so wie viele andere Außenstehende auch. Ihre Schließung wird mein praktisches Leben nicht beeinflussen. Aber für jene, die dort beschäftigt waren, ist die Welt auf den Kopf gestellt.

Das Unvorstellbare ist eingetreten: Browns Lane als Zusammenbaufabrik hat zu existieren aufgehört.

Man kann sagen, dass dies beinahe schon einmal passiert ist, und zwar 1980, als John Egan zu Jaguar kam. Alle Arbeiter streikten und die Fabrik war so nahe am Abgrund, dass John Egan gespannt war, ob er der einzige Vorsitzende einer Autofabrik werden würde, die niemals ein Auto produziert.

Anfang der 90er kam Nick Scheele. Es war ihm klar, dass Ford sofort schließen würde, sollte es ihm nicht gelingen, das Ruder herumzureißen. Eine Schließung damals wäre verständlich gewesen, da Fehler gemacht wurden. Es ist jetzt, 2005, viel schwieriger, eine Schließung zu akzeptieren, weil der Schlussstrich zu einem Zeitpunkt gezogen wurde, als die Qualität und Leistungsfähigkeit so gut wie nie vorher waren. Diesmal lagen die Ursachen außerhalb.

Der letzte Akt wurde im kleinen Rahmen aber würdig begangen. Jaguar hatte niemanden von der Presse eingeladen (auch fast keine Außenstehenden). Wir waren eine ganz kleine Gruppe, die den vorletzten und letzten XJ Saloon die letzten Meter am Förderband daherkommen sahen – dahinter war gähnende Leere. Als der letzte vom Band gefahren wurde, kam ein ganz kleines blaues Wölkchen aus dem Kühlergrill. Dies entstand durch Spuren von Öl, die am heißen Auspuffkrümmer verbrannten.

Dieses Auto fuhr durch einen Torbogen, auf dem die stolze Geschichte von Jaguar geschrieben war.

Frauen und Männer, die hier gearbeitet hatten, rückten immer näher, um mehr zu sehen und auch persönliche Fotos zu machen. Einige von Ihnen haben seit den 50iger Jahren Jaguar Autos hier zusammengebaut, andere waren Söhne oder Töchter von ehemaligen Arbeitern. Für Jaguar zu arbeiten mag immer noch eine Familientradition sein, aber nicht mehr in Browns Lane.



Die Autos wurden dann zu einem Platz gefahren, wo der formale Teil über die Bühne ging. Der Schlüssel des vorletzten Autos wurde an BEN, eine Wohltätigkeitsinstitution der Autoindustrie, übergeben, der letzte an John Maries, den Direktor des JDHT (Museum), wo der Wagen auch ausgestellt wird.

Einer der letzten XK8 ging an eine von Jaguar unterstützte Wohltätigkeitsinstitution namens NSPCC.

Die Übergabe wurde von Joe Greenwell, dem Direktor von Jaguar Land Rover, durchgeführt. Joe kam 1983 zu Jaguar und wurde Direktor für öffentliche Zusammenarbeit nach dem Tode von David Boole 1996, bevor er mit Nick Scheele zuerst nach Europa und anschließend nach Dearborn ging. 2003 kam er als Direktor für Jaguar und Land Rover zurück.

Es ist eigentlich eine verrückte Welt. Joe könnte sich kaum in seinen wildesten Alpträumen

vor 22 Jahren ausgemalt haben, dass es ihm einmal zufallen würde, die letzten Worte zu sagen, die den Todesstoß für Browns Lane bedeuten würden. Ich bin sicher, dass diese Aufgabe Joe nicht gefallen hat. Trotzdem hat die komplette Mannschaft in ehrfürchtiger Ruhe seinen Worten zugehört.

„Unser Erbe ist eine der Stärken, die Jaguar groß gemacht haben“, sagte Joe, „und diese Stärke wird auch in Zukunft mit uns sein, auch mit den gemischten Gefühlen, dem Stolz und der Traurigkeit, die wir heute alle fühlen.“ Joe bestätigte auch, dass die Angestellten in Browns Lane viel zum Erfolg in den letzten Jahren beigetragen haben. Auch Sir William Lyons hat oft Veränderungen benutzt, um die Weichen für die Zukunft zu stellen. Er ließ dem Staub niemals genug Zeit, sich abzusetzen. Er wollte immer vorwärts gehen, neue Technologien anwenden und war immer bestrebt, wunderschöne und schnelle Jaguars zu bauen. Die klassischen Jaguar- und Daimler-Fahrzeuge, die heute um uns stehen, beweisen es.

Dann kam die Schlüsselübergabe. Dabei hat Joe alle nach vorne eingeladen, um die Autos aus nächster Nähe zu sehen. Kleine Gruppen bildeten sich schnell und diverse Fotos wurden von den Gruppen und den Autos gemacht.

Ich habe mich anschließend mit Joe und dem PR Direktor Stuart Dyble über den neuen XJ Diesel unterhalten. Es ging dabei darum, dass dieser der Presse in Portugal vorgestellt wird. Das ist eben die Zukunft von Jaguar. Browns Lane ist von jetzt an nur ein ehrenvoller Teil in der langen Firmengeschichte.

*(entlehnt dem Jaguar Driver Magazin, geschrieben von Paul Skilleter. Übersetzung: Peter Bellant)*

Wolfgang Nowotny

## **Barcelona in den Klauen von Jaguar**

*Zwei Tage Barcelona zur Präsentation des neuen XK. Eine tolle Einladung, die wirklich alle Erwartungen übertraf.*

Wir, Herr Ing. Seyfried und ich als seine Begleitung, zählten zu den Glücklichen, die mit Jaguar diese zwei Tage verbringen durften. Etwas müde, aber voller Erwartung landeten wir am 06.09.05 gegen Mittag in Barcelona, wo uns ein Bus zu unserem Hotel Arts brachte, das direkt am olympischen Hafen, also am Meer, liegt. Da Jaguar an die 600 Personen aus ganz Europa eingeladen hatte (Händler und Kunden), dauerte die Zimmerzuweisung

zwar etwas, aber dafür konnten wir uns zwischenzeitlich an einem reichhaltigen Mittagbuffet im Freien delektieren. Um 14.30 ging es für uns dann auch schon weiter, da die Präsentation der neuen Raubkatze in mehreren Gruppen stattfand, denn die Teilnehmer aus ganz Europa konnten natürlich nicht zur gleichen Zeit in Barcelona landen.



Der feierliche Moment war gekommen: mit einer Länge von 4,791, einer Breite von 2,070 Metern und einem Gewicht von 1,595 Kg wurden sowohl ein Coupe als auch ein Cabriolet enthüllt. Nicht nur die Managing Director Bibiana Boerio, sondern auch der Konstrukteur Ian Callum brachten uns alle Daten und Fakten rund um dieses neue „Geschoß“ nahe, die so manches Autoliebhaberherz höher schlagen ließen, denn der XK besticht nicht nur durch sein Äußeres.



Für eingefleischte Fans des XK8 wird die Frontpartie allerdings etwas gewöhnungsbedürftig sein. Mit ausreichend Champagner gestärkt, konnten wir danach die Autos auch näher besichtigen: vom Motor bis zum Kofferraum wurde jedes Detail von den Gästen unter die Lupe genommen.



Mit einem von Daten und Fakten „voll gestopften Hirn“ und wunderbaren Eindrücken im Kopf hatten wir danach einige Stunden zur freien

Verfügung. Natürlich durften wir uns nun auch die vielen Jaguars zu Gemüte führen, die in der Einfahrt des Hotel aufgereiht standen. Den Autofreaks bot sich alles, was Jaguar jemals konzipiert hat: vom Jaguar E, über den E Lightweighth und dem XK 150, bis zu allen heutigen Modellen.



Danach hatten wir eine Autopause verdient: in einem Strandlokal genossen wir den herrlichen Spätnachmittag mit köstlicher Cava-Sangria. Doch die Pause währte nicht lange, denn wir mussten uns in Smoking und Abendkleid „werfen“, um beim Galadiner nicht aus dem Rahmen zu fallen. Um 20:00 ging es mit dem Bus auf den Montjuic, dem Stadtberg von Barcelona. Nicht nur, dass man von dort oben eine herrliche Aussicht hatte, genossen wir vor dem Palau National, wo das Galadiner stattfand, auch einen köstlichen Champagnerempfang. Das Palau National gehört zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt und wurde anlässlich der Weltausstellung von 1929 als pathetischer Prunkbau in historischem Stil errichtet. 1934 bekam darin das Museu Nacional d'Art de Catalunya seinen Platz. Im Zentrum des Palastes befindet sich ein riesiger Veranstaltungsraum, in dem unser Galadiner stattfand. Die Stimmung, das gesamte Ambiente, das Essen und auch der Wein waren vom Feinsten: ein unvergesslicher Abend. Zu guter Letzt „schwangen wir auch noch das Tanzbein“. Um 24:00 war die Veranstaltung zu Ende, es ging mit dem Bus wieder zurück ins Hotel, von dem wir am nächsten Morgen bereits um 9 Uhr wieder auschecken mussten: unser

Programm wiederholte sich am nächsten Tag für Presse, und die Zimmer mussten fertig gemacht werden. Für uns gab es reichhaltiges Frühstück und eine anschließende Stadtführung. Solange das Wetter aushielt waren wir mit unserem deutschsprachigen Führer zu Fuß unterwegs. Als der Regen einsetzte übersiedelten wir wieder in den Bus, mit dem wir natürlich einen weit größeren Bereich der Stadt erkunden konnten. Doch schon wartete der nächste Programmpunkt auf uns: während die Wellen am Meer sich ganz schön aufbäumten, das Wetter wurde immer schlechter, saßen wir bei köstlichen Tapas und Fisch in einem netten Lokal am Strand. Gegen 15:30 löste sich die Mittagsgesellschaft auf, denn einige Teilnehmer mussten schon wieder zum Flughafen. Nach Kaffee und Cognac war es auch für uns soweit. Auf Grund des Schlechtwetters kam es allerdings zu Verspätungen der Flugzeuge und wir hatten schon Angst, aus den Klauen des Jaguars nicht mehr zu entkommen! Obwohl es natürlich kein Fehler gewesen wäre, länger in dieser Stadt, von der wir viel zu wenig gesehen hatten, zu bleiben. Vielen Dank an Jaguar, dass wir überhaupt diesen tollen Eindruck gewinnen konnten.

*Dr. Andrea Artner*

## DELAGÉ - das Buch!

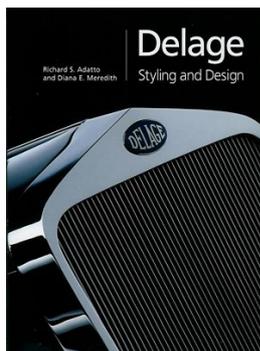
Gerade als der Artikel von mir für die letzte „Gazette“ fertig und an Herbert abgeliefert war, kam die Nachricht über das neue Buch zum Thema DELAGÉ.

136 Seiten befassen sich mit dieser einmaligen Automarke. Die erfolgreiche Zeit zwischen 1929 bis 1953 ist besonders herausgestellt worden.

Alle wichtigen Karosseriebauer/Coachbuilder sind aufgelistet und beschrieben.

Viele bzw. alle Technischen Daten sind angeführt und übersichtlich geordnet.

Ein „MUSS“ für DELAGÉ-Fans !



DELAGÉ  
Styling and Design

von Richard Adatto und  
Diana Meredith

Ca. 50.-€

*Herbert Fischer*

## Aus meiner „Schatztruhe“

Beim Stöbern in alten Ordnern fielen mir ein paar, wie ich glaube spektakuläre Bilder in die Hände. Damals mit relativ einfachen Mitteln fotografiert (125er Tele), geben sie doch die Rennatmosphäre des Asperner Flugplatzrennens 1969 wieder. Gefahren wurde um den Tourenwagen Europa Pokal.



*J.Abt*

*K.Reisch*

*E.Swart*

*H.Koinigg*



*E.Swart, Fiat Abarth 100 TC, nach der Kurve ist immer noch das rechte Vorderrad in der Luft!*



*„PAM“*

*O.Mras*



*T.Rune BMW 2002 TI, Prinz v. Hohenzollern, BMW 1600TI*

*Herbert Fischer*

## Beaulieu - eine Reise wert

Jetzt sind wir schon wieder einen Monat lang zu Hause - kaum zu glauben! Beim Betrachten der Fotos lasse ich gerne die Fahrt - übrigens meine erste Reise nach England - noch einmal Revue passieren.

Am 6. September, Dienstag Abend, steigen wir in freudiger Erwartung in Manfreds Bus - die Kinder werden von den Großeltern umsorgt, wir sind mit Reiseführer, Proviant und allem Nötigen für eine lange Fahrt gut ausgerüstet. Die drei Busse rollen die ganze Nacht dahin - ich kann mich ganz gut auf zwei Sitzplätzen zusammenrollen und bis zum Morgengrauen ein bisschen schlafen. Dank jahrelanger Routine finden wir gleich zum Hotel in Brügge, machen uns frisch und marschieren gleich los, die wunderschönen Häuser, Gebäude und Kanäle bei strahlendem Sonnenschein zu bestaunen.



Die einen nicken während einer Bootsfahrt fast ein, die anderen über einem Krügel Bier - die lange Nacht macht sich bemerkbar. Wir halten bis zum Abend durch, freuen uns auf ruhigen Schlaf, der allerdings von Glockengeläute unterbrochen wird. Wo wir doch schon wieder um 5 Uhr 30 aufstehen müssen!

Aber - das tut der guten Laune keinen Abbruch - Manfred hat die Fähre für Donnerstag 9 Uhr 30 gebucht, der Weg nach Calais ist eine Spazierfahrt. Beim Warten auf die Abfahrt der erste freudige, ja für manche selige Anblick eines Aston Martin - ebenfalls unterwegs nach Beaulieu. Eine besondere Freude für unseren Präsidenten!

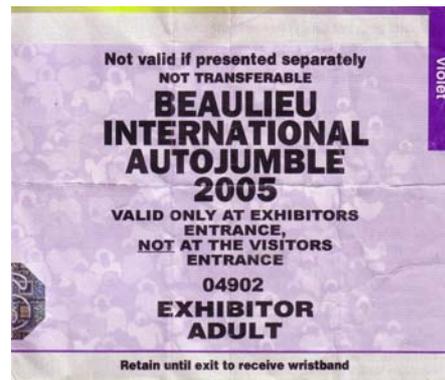
Nach ruhiger, sonniger Überfahrt nimmt wieder Manfred hinterm Steuer Platz, nach mehrjähriger England-Erfahrung ist der Linksverkehr kein Problem für ihn.

Südengland stellt sich dar, wie ich es mir immer vorgestellt habe. Unser Weg führt uns die Küstenstraße entlang durch Brighton, Hastings, bis - ja, bis einer der drei Busse wegen immer lauter werdendem Geratter zum Stehenbleiben gezwungen wird. Die technische Diagnose sieht zunächst nicht gut aus, aber durch enorme Geschicklichkeit und Improvisa-

tionsgabe können Johann und Nelson den Weg mit uns fortsetzen, bis wir nachmittags sicher bei Mary, von der wir schon so viel gehört haben, ankommen.

Die Freude ist groß, nach kleinen Ungereimtheiten bei der Unterbringung ist kurze Erholung angesagt, bevor wir abends ins Pub "The new forest" aufbrechen, wo die Gruppe aus Wien gern gesehen ist. Bei exzellenter Küche stellt sich nun nur mehr die eine Frage - welches Bier dazu trinken? Man kommt mir entgegen und nach einigen Kostproben habe ich einen Favoriten gewählt.

Eine gewisse Nervosität und Vorfreude ist schon zu spüren, schließlich beginnt morgen der Höhepunkt, der eigentliche Grund unserer Reise, weswegen wir wieder sehr früh aufstehen müssen, sonst sei die Chance, eine günstige Eintrittskarte zu erstehen und wirklich von Beginn an dabei zu sein, dahin. Noch dazu hat sich unsere Gruppe vergrößert, die Freunde aus Großhofen stoßen zu uns, doch "Papa" Manfred "checkt" alles in enormer Geschwindigkeit und schon finden wir uns allesamt mit Ausstellerkarten auf dem Ausstellungsgelände wieder.



Der typisch englisch morgendliche Nebel beginnt sich zu lichten, jeder Aussteller sucht sein auf der Wiese gekennzeichnetes Areal und beginnt, seine Ware aufzubauen, zu präsentieren, zu sortieren, gegebenenfalls mit Preisen zu versehen. Unter Zeltplanen finden sich jegliche Ersatzteile, Getriebe, Motoren, Accessoires, Schrauben, Lampen, Reifen, Gummi, glänzende und rostige Metallteile.



Richard und ich haben ja nur eine kleine "Einkaufsliste" mit - Wagenheber, Außenspiegel, Leder für die Mittelkonsole - doch das kann warten, zuerst nur Eindrücke sammeln, alles auf sich einwirken lassen!



Bei der Mittagsjause unter dem großen Baum werden Wurst, Käse, Speck und erste Erfahrungen und Beobachtungen ausgetauscht. Da wir ja technisch nicht so versiert sind und mit kleinen Teilen nicht viel anfangen können, konzentrieren wir zwei uns mehr auf ganze Teile - sprich Autos -, wovon ein MG Baujahr 1947 unser Herz erwärmt.

Beim Probesitzen stellt sich allerdings heraus, dass entweder meine Beine zu kurz oder die Pedale zu weit entfernt sind - kleine Ungeheimheiten, die sich laut Manfred, den wir eilends zur Begutachtung auf dem großen Gelände ausfindig gemacht und herangezogen haben, leicht beheben lassen.



Wir überlegen und besichtigen als Nächstes jene Gefährte, die zur Versteigerung angepriesen werden. Doch auf der Wiese davor steht die nächste Versuchung - ein Jaguar XJS Baujahr 1991 in glänzendem Zustand zum Preis von 5900 Pfund, was uns enorm günstig erscheint! Richard ist ganz hin und her gerissen, ich muss beruhigend einwirken und gebe doch zu bedenken, dass noch zwei weitere Tage in Beaulieu bevorstehen - wer weiß, was sich da noch alles anbietet! Als Tagesabschluss besuchen wir noch das Museum des Lord Montagu,

eine enorme Sammlung alter und auch neuerer Sportwagen, die uns in Staunen versetzen. Abends im Pub gibt es viel zu bereden und zu diskutieren, die Errungenschaften des Tages werden besprochen, Preise verglichen und Kaufoptionen laut überdacht.

Am Samstag beschließen wir, Jumble-Pause zu machen und ein bisschen die Umgebung zu erforschen. Eine Fahrt nach Salisbury und die Besichtigung von Stonehenge lässt sämtliche Autokauf-Gedanken zur Ruhe kommen.

Den Abend verbringen wir diesmal zu Hause bei Mary, die uns zu einem Barbecue eingeladen hat und wir unseren englischen Wortschatz im Gespräch mit einigen Mitarbeitern des Rolls Royce Werkes erweitern können.

SONNTAG - letzte Chance, in Beaulieu noch einmal alle Aussteller abzugrasen, Jaguar T-Shirts und -Tasche zu erstehen und natürlich auch den gewünschten originalen Wagenheber für unseren MK 2 - sicher im originalen Baujahr! Welch ein Glück!

In den letzten Stunden finden wir beide auch noch unser Traumauto - Richard einen hellblauen Jaguar E-Type, ich ein Porsche Cabrio in meinem Jahrgang, welche x-fach und von allen Winkeln und Seiten fotografiert werden zum Mit-Nachhause-Nehmen. Dann, in der Gewissheit, sicher nicht zum letzten Mal hier gewesen zu sein und sämtliche Gedanken über die Anschaffung eines Wagens beiseite geschoben, verlassen wir zufrieden die Oldtimermesse.

Montagsmorgen heißt es wieder früh aus den Federn - Autobahn nach Dover - Fähre - Fahrt nach Gent.

Und wer bis jetzt nichts für die Daheimgebliebenen gefunden hat, begibt sich in dieser schönen Stadt in diversen Antiquitätenläden auf die Suche nach einem Mitbringsel. Auch am Dienstag müssen wir früh starten - der Weg durch Deutschland ist weit und wir wollen nicht allzu spät ankommen. Meinen Burschen möchte ich zumindest noch Gute Nacht sagen. Am Mittwoch hat mich der Alltag wieder mit all seinen Wünschen und Träumen - und dem letzten zweifelnden Gedanken: Wäre ich nicht doch lieber in einem Maserati aus Lyndhurst nach Hause gebräust???

*Barbara Frey*

## **1000 Minuten Klassik 2005**

### ***Dinomania in der Wachau***

Mehr als 70 Starter, darunter auch erstmals Hans Enn, die Schifahrerlegende, trafen sich am 1. Oktoberwochenende in Krems an der Donau zur nun schon 8. Auflage der 1000 Mi-

nuten Klassik. Diese Rallye gilt zu Recht als eine der anspruchsvollsten in Österreich – entsprechend hochkarätig war das Starterfeld. Mit dabei auch wieder Rallyelegende Rauno Aaltonen (Porsche 911 S).



Das Starterfeld umfasste praktisch alle attraktiven Rallye- und Sportwagen der Baujahre 1950 – 1975. Bemerkenswert dabei die hohe Präsenz an Ferrari: insgesamt 6 Dino 246 GT/GTS waren am Start – ergänzt durch einen Ferrari 250 GT Lusso und einen Ferrari 330 GTC.



Die Veranstaltung wurde wieder perfekt vom RRC 13 organisiert – dieses Team hat schon die originale „1000 Minuten Rallye“, einen EM – Lauf in den 60er- und 70er Jahren durchgeführt. Bei strahlendem Sonnenschein ging es zunächst zum Prolog in die malerische Wachau und auf traditionellen Rallyepfaden ins angrenzende Waldviertel. Die Voralpenrunde mit einer Länge von etwa 400 km führte die Teilnehmer dann ins südliche Niederösterreich. Das traumhafte Wetter machte es den Teilnehmern aber schwer: sollte man die herrliche Fernsicht bis in die österreichischen Alpen genießen oder doch mit voller Konzentration die anspruchsvollen Gleichmäßigkeitsprüfungen bestreiten. Bei den meisten gewann der Ehrgeiz und es wurde um jede Hundertstelsekunde gekämpft. Bei der abschließenden Runde durch das Waldviertel fühlte man sich dann fast in die früheren Rallyezeiten zurückversetzt: strömender Regen und teilweise dichter Nebel verlangten alles von den Teilnehmern – und normalerweise gemütliche Etappen wurden plötzlich zu echten Prüfungen. Beim ab-

schließenden Rundkurs in der Altstadt von Krems applaudierten an die 1000 wetterfeste Zuseher den Teilnehmern.

Den **Gesamtsieg** holten sich zum insgesamt 5. Male die Lokalmatadoren Rudolf und Heinz Schraml auf Ferrari Dino 246 GT. Auf Platz 2 folgte das nächste Brüderpaar, Helmut und Wolfgang Artacker (Alfa Romeo Giulia GTV), gefolgt vom Duo Franz Brachinger / Otmar Schlager (Porsche 911 S). Nur 0,06 sec dahinter dann die Vorjahressieger Walther und Yvonne Wawronek (Jaguar E-Type). Auf den Plätzen 5 – 7 folgte dann eine Armada von 3 Ferrari Dino (Bernauer/Buschek – Huemer/Huemer – Panis/Neger), abgerundet mit Platz 9 für den 330 GTC (Kaluza/Feichtner) und Platz 10 für den 250 GT Lusso (Heidenbauer/Schwarz) – von einem derartigen Ergebnis kann Ferrari in der Formel 1 zur Zeit nur träumen.

Hans Enn / Leo Birke landeten schließlich auf Rang 54 bei ihrer 1. Oldtimerrallye – mit dem nicht gerade rallyegerechten Bentley ohne Tripmaster und nur mit Meilentacho - dennoch beachtlich. Hans Enn hat es richtig genossen und sich von der ersten Minute an im Feld der Oldtimerfreunde wohl gefühlt.



Mit diesem Sieg sicherte sich Rudolf Schraml auch den 2. Gesamtsieg in Folge im **Austro-cup** und er unterstrich damit seine Spitzenposition in der österreichischen Oldtimerszene. Der Platz 2 im Austrocup ging an Franz Brachinger (Porsche 911 S), gefolgt von Reinhard Huemer (Ferrari Dino 246 GT).



Bei der abschließenden Siegerehrung waren sich die Teilnehmer einig: die 1000 Minuten Klassik ist die vielleicht anspruchsvollste Oldtimerrallye in Österreich – und dabei perfekt organisiert und auf die Bedürfnisse der Teilnehmer ausgerichtet. Und alle Teilnehmer plädierten dafür, dass sie diesen sportlichen Charakter auch in Zukunft behalten sollte. Und hoffen darauf, dass sich in den nächsten Jahren auch vermehrt Teilnehmer aus dem benachbarten Ausland dieser Herausforderung stellen.

Rauno Aaltonen brachte es auf den Punkt: *die 1000 Minuten Klassik lässt den Geist der frühen Jahre wieder auferstehen und bringt allen damit einen Teil der Jugend wieder.*

### Gesamtergebnis 1000 Minuten Klassik 2005:

- |  |       |
|--|-------|
| 1. Rudolf u. Heinz Schraml<br>Ferrari Dino 246 GT              | 13,36 |
| 2. Helmut u. Wolfgang Artacker<br>Alfa Romeo Giulia Sprint GTV | 15,29 |
| 3. Franz Brachinger / Otmar Schlager<br>Porsch2 911 S          | 18,89 |

### Gesamtergebnis Austrocup 2005:

- |  |
|--|
| 1. Rudolf Schraml<br>Ferrari Dino 246 GT, Fiat Dino Spider,<br>Porsche 911 S |
| 2. Franz Brachinger<br>Porsche 911 S, BMW 2002 ti                            |
| 3. Reinhard Huemer<br>Ferrari Dino 246 GT                                    |

Details unter: [www.1000minutenklassik.at](http://www.1000minutenklassik.at)

*R. Schraml, Oktober 2005*

## **JONCKHEERE**

*Karosseriebauer, Belgien*

Eine der schönsten bzw. üppigsten Karosserie entstand auf einem Chassis des Rolls Royce Phantom I Baujahr 1925. Ausgeliefert wurde der RR mit einer geschlossenen, viertürigen Karosserie. Diese wurde, wie viele Luxusautos, zu einem späteren Zeitpunkt um- bzw. neu karosiert. Der unten gezeigte Phantom I wurde von der belgischen Karosseriefirma Jonckheere 1939 neu aufgebaut und präsentierte sich in makellosen Zustand beim Concours de Elegance in Pebbles Beach 2005.

Man beachte die moderne fließende Coupelinie und den kreisrunden Türausschnitt. Eine Besonderheit ist auch das stromlinienförmige Heck. Zu dieser Zeit wurde viel über strömungsgünstige Karosserien diskutiert und in den Fachblättern veröffentlicht.



Ein solitäres Stück Karosserie-Geschichte, welches einem den Atem still stehen lässt.

Jonckheere baut heute noch Kraftfahrzeuge, keine Personenwagen mehr, sondern Busse, in Beveren-Roeselare, Belgien.



*Herbert Fischer*

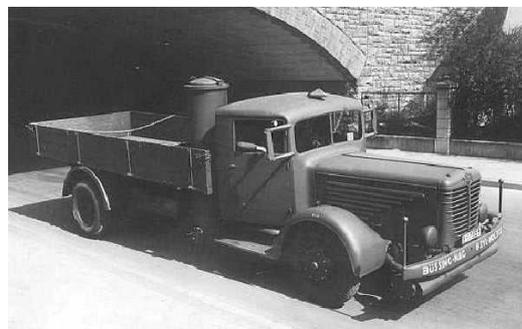
## **Der Holzvergaser**

Besonders während des 2. Weltkrieges leidet das Deutsche Reich und die Ostmark (Österreich) unter empfindlichem Mangel an Erdölprodukten. Die eigenen Erdölreserven reichten bei weitem nicht aus. Die Produktion von Erdöl-Ersatzstoffen aus Kohle war zu teuer und ebenfalls mengenmäßig nicht ausreichend

vorhanden. Daher die damalige Suche nach Alternativen zum Benzin.

Eine davon ist Holz, das in Form von Holzgas als Kraftstoff für Autos verwendet werden kann.

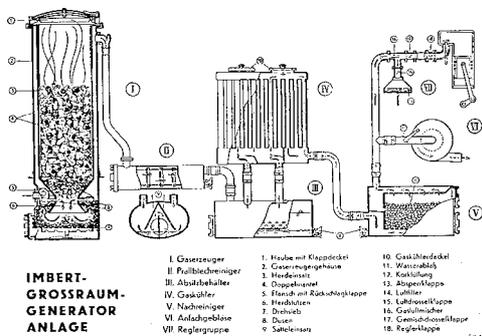
Die Idee, den heimischen Rohstoff Holz als Erdölersatz zu benutzen, ist nicht schlecht, in der Praxis aber doch eher lästig und mühsam.



BÜSSING – NAG Typ 500 mit Holzvergaser

Der im obigen Bild sichtbare Busfahrer stochert gerade in dem Gasgenerator seines Wagens herum, außerdem war das „Holztanken“ Knochenarbeit und nach der Fahrt muss der Generator sorgfältig gesäubert werden.

Eines der wesentlichsten Kriegsziele des Deutschen Reiches im 2. Weltkrieg war die Eroberung zunächst der sowjetischen und später vielleicht auch der iranischen Erdölreserven.



Was ist Holzgas? In einem Behälter hinter dem Fahrerhaus wird Holz verkocht, das dabei entstehende Gas kann, bei gewissen Änderungen am Motor, als Treibstoff verwendet werden. Die Veränderungen sind: Verdichtung erhöhen,

Ventilöffnungszeiten ändern und Zündzeitpunkt nach vorne verlagern.

Zum Beispiel hat die deutsche Firma BÜSSING – NAG LKW den 4,5 Tonne Typ 500 mit einem Sechszylinder Dieselmotor für Holzgasbetrieb serienmäßig ausgeliefert. Im Vergleich zum Dieselmotor mit 17:1 Verdichtung und 110 PS leistete das Holzvergaser-Modell mit 8,5:1 Verdichtung 85 PS. Ab 1941 war dann überhaupt nur mehr die Holzvergaser-Version erhältlich. Viele Fahrzeuge an der „Heimatfront“ mussten auf Holzgas umgebaut werden.

Verwöhnte Autofahrer (2005) können es sich nicht mehr vorstellen, dass man vor einer Ausfahrt erst einmal einheizen/aufheizen musste und erst nach 20 bis 30 Minuten dann losfahren konnte.

Bei längeren Fahrten blieb man stehen, heizte nach und setzte die Fahrt fort, und nach der Fahrt dann wieder das Reinigen des Generators.



Heute macht man sich wieder, wie auch in Finnland, Gedanken über alternative Energie. Erdöl wird es in ein paar Jahren nicht mehr geben oder es wird unbezahlbar teuer sein, also muss man sich umsehen...

In Finnland gibt es eine relativ große Gruppe von Landleuten, die ihre Fahrzeuge mit Holz oder Torf befeuern. 100 Kilo Holz/Torf reichen für 300 Kilometer.



Finnischer Traktor mit Holzgas betrieben

Eines wurmt die Öko-Gruppe: dass noch keine Industriebetriebe eine professionelle Anlage für den KFZ-Bereich entwickelt haben. So müssen

die Bauern auf selbst gebastelte Anlagen zurückgreifen.

Auch in Österreich steht schon eine große Menge an Holzverbrennungs-/Holzgas-Anlagen, um Strom oder Wärme zu produzieren.

Aber wer erinnert sich noch an die mit Holzgas angetriebenen PKW, LKW und Busse?

*Herbert Fischer*

## **PRAGA Grand, Bj. 1914**

2004 stand schräg vis-a-vis unseres COVC-Standes in Tulln am Stand der AUSTRO CLASSIC Veteranen Zeitung ein Baby blauer Praga.

Das Auto gehört Hermann Tratnik. Eigentlich jeder in der Oldy-Branche kennt Tratnik als Mitfahrer bei Veranstaltungen, Organisator, lebenswürdigen und bestens informierten Platzsprecher etc.

Ein PRAGA Grand konnte schon 1912 die 2.700 Kilometer lange Alpenfahrt gewinnen.

Im September 1913 wurden vom k. u. k. Kriegsministerium 10 Fahrgestelle des Praga Grand übernommen und die Wiener Karosseriefirma *Armbruster* hatte den Auftrag, diese mit einem 10-sitzigen Aufbau zu versehen. Man nannte diese „Batteriekommandantenwagen“.

Der Vierzylinder Motor leistet 46 PS bei 1800 U/min. Die Ventile sind stehend angeordnet, die Kurbelwelle läuft in drei Gleitlagern. Durch den Druck der Auspuffgase wird das Benzin zum Vergaser befördert. Tankinhalt 105 Liter.

Eine außen liegende Kulissenschaltung betätigt 4 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang. Holzspeichenräder tragen eine Bereifung von 935 x 135. Die Höchstgeschwindigkeit wurde bei 80 km/h erreicht.

Das Fahrzeug von H. Tratnik ist das weltweit einzige noch existierende von insgesamt 21 gebauten „Grand“.



Der Stückpreis belief sich damals auf 21.750.- Golddukat, dies wären heute 73.620.-€

Das Auto wurde vorerst der Luftbeobachtungs-Abteilung in Triest zugeteilt. Weitere Verwendung war dann als Batteriekommandantenwagen und zur Ballonverfolgung.

Das Auto wurde nach dem Ersten Weltkrieg vom ältesten „Lancia und Fiat“-Händler Österreichs, Ing. Carl Wedam in Villach, erworben. Mitte der 30er Jahre wurde der „Grand“ aufgebockt und in die „Ecke“ gestellt.



1952 ist der Wagen wieder fahrbereit gemacht worden, bekam einen neuen Anstrich und wurde „Filmstar“ bei einem Franz Antel-Film. Danach ist der Praga bis 1984 wieder im „Finsternen“ gestanden.

1984 hat dann H. Tratnik das Auto erworben. In 2500 Stunden wurde das Auto auf neuen Glanz gebracht und konnte 1986 zur Alpenfahrt an den Start gehen.

1200 Kilometer wurden erfolgreich abgespult. Seit dieser Zeit wird der Wagen privat wie auch bei Rallyes gefahren.

Wir gratulieren zu diesem einmaligen Fahrzeug!

*Herbert Fischer*

## **Clubnachrichten**

### **Geprüfter Zeitnehmer**

Unser Clubmitglied und bereits bestens bekannter Planer von COVC Ausfahrten und, und und..., *Johann Juster* hat im Rahmen einer Feier des ÖAMTC Mistelbach den Zeitnehmerschein erhalten. Johann hat den 32 Stunden dauernden Zeitnehmerkurs mit sehr gutem Erfolg bestanden - Zeitnehmung beim COVC daher ganz professionell.

Die Redaktion gratuliert!

*Ing. Herbert Schallmeiner*

## 6. Voralpen Wertungsfahrt des COVC, 23.-25. Sept. 2005

Am Freitag, dem 23.09.05, war es wieder einmal soweit: wir brachen zur 6. Voralpen-Wertungsfahrt des COVC auf.

Treffpunkt war der Gasthof Schachinger bei Annaberg, auf dessen Parkplatz sich schon bald alle Teilnehmer mit ihren blank geputzten Boliden versammelten.



Da das Teilnehmerfeld auch diesmal wieder ziemlich groß war, 30 Autos gingen an den Start, mussten die Oldtimerliebhaber in verschiedenen Gasthäusern nächtigen.

Nachdem alle Zimmer bezogen und die Startnummern vergeben waren, ging es zum gemütlichen Teil des Tages: dem Abendessen. Bereits hier, also am Vorabend der Wertungsfahrt, konnten wir unsere Geschicklichkeit bei kleinen „Sonderprüfungen“ unter Beweis stellen, aus denen ebenfalls ein Sieger ermittelt wurde.

Das war allerdings nur Vorgeplänkel, bevor am Samstag um 09:00 zur ersten Etappe gestartet wurde. Es war noch ziemlich kalt und die Cabrio-Fahrer mussten sich warm einpacken um nicht zu frieren, denn das anfänglich schöne Wetter wich noch dazu unangenehmen und feuchten Nebelschwaden.



Gott sei Dank konnten wir den wunderschönen Hubertussee und das erste Gleichmäßigkeitsfahren noch bei Sonnenschein erleben, bevor der blaue Himmel verschwand. Erst gegen Mit-

tags konnte er dann wieder einen eindeutigen Sieg im Kampf gegen den Nebel verbuchen. Doch bis dahin hatten wir noch Mariazell, Gusswerk, den Seebergsattel, Göriach, Turnau und eine Sonderprüfung beim Wirtshaus Steirereck am Pogusch zu absolvieren, die einigen von uns wieder etliche Strafpunkte brachte.



*Zeitnehmung ganz professionell*

Über St. Marein, Kapfenberg Bruck, Leoben und Donawitz ging es dann weiter nach Trofaiach, wo wieder Wissen und Geschicklichkeit gefragt waren. So mancher Autobesitzer hatte hier die Maße seines Oldtimers nicht richtig eingeschätzt, und wieder eine Menge Strafpunkte kassiert. Wie auch immer dieser Bewerb für jeden Einzelnen von uns ausgegangen ist, belohnt wurden wir trotzdem alle mit einem guten Mittagessen beim Gasthaus „Gladenwirt“, wo wir auch den strahlenden Sonnenschein im Gastgarten genießen konnten



*Mittagstisch beim Gladenwirt in Trofaiach*

Ab 13:00 wurde dann die zweite Etappe gestartet, in der die einzelnen Teams wieder einige Aufgaben zu bewältigen hatten. Aber nun waren wir ja gestärkt und konnten die schöne Gegend bis zur nächsten Sonderprüfung in Hieflau so richtig genießen. Über Palfau, die Wildalpen, den Weichselboden, Greith, Gusswerk und Mariazell fuhren wir dann wieder zum Hubertussee, wo das zweite Gleichmäßigkeitsfahren auf uns wartete. Gegen alle Befürchtungen gab es im Fadental keinen allzu großen Verkehr, das heißt auch keine unvorhergesehenen Hindernisse für die Teilnehmer. Da fast

alle Teams zu früh dran waren, gönnte sich so mancher ein kühles Bierchen oder einen Ge-spritzten in Sägemühle, an einem netten Plat-zerl in der Sonne.



Danach hieß es wie immer die genaue Zielein-fahrtszeit zu erwischen, was aufgrund der et-was unübersichtlichen Einfahrt zum Gasthof Schachinger nicht ganz einfach war. Und noch immer lachte die Sonne, die bis zum vergnü-lichen Abendessen mit Siegerehrung noch ausreichend genutzt werden konnte. Bei einem Glas Sekt und kleinen Häppchen fieberten nun schon alle den Ergebnissen entgegen, die un-ser Obmann mit viel Humor und einigen „Küs-sen“ für die Gewinnerinnen kundtat. Das Rit-teressen war natürlich auch ein Heidenspaß, vor allem als der Chef des Hauses in einer „Rüstung“ die riesigen „Schlachtplatten“ ser-vierte. Es war ein heiterer Ausklang für eine wunderschöne, wie immer toll organisierte Fahrt, die einem schon wieder so richtigen Gusto auf die nächste machte.

*Dr. Andrea Artner*

## **Die ("beinahe") letzte Ausfahrt des COVC am 16. Oktober 2005**

**- oder der etwas andere Bericht darüber!**

Wie, was, wann, wo, Teilnehmer, Wetter, Stre-ckenführung, Essen? Alles das ist doch nicht so wichtig und interessant. Die dabei waren, wissen es sowieso, für die ist es unnötig das zu wiederholen. (Und die nicht dabei waren: Ein Grund, das nächste Mal dabei zu sein. Man muss es erlebt haben um mitreden zu können.) Interessant und spannend sind die Geschichten abseits des Geschehens, welche von kaum jemandem bemerkt werden, aber doch bemerkenswert sind. Darum der etwas andere Bericht der letzten Ausfahrt.

"Beinahe" letzte Ausfahrt? Das ist aber nur auf Peter, Ulrike u. mich bezogen. Warum? Wie-so? Klingt das nicht etwas dick aufgetragen? Diese Frage ist nur allzu berechtigt? Ich glaube aber nicht! Liebe Kollegen/innen, liest nur wei-

ter und Ihr werdet merken, dass das keine Ü-bertreibung ist. Aber alles schön der Reihe nach.

Dienstag, 4.10.05, E-Mail: Einladung für diese Ausfahrt. Treffpunkt: 8.00 Uhr bis 8.45 Uhr auf der Raststation Auhof, Tankstelle. Nun - ich kenne diese Raststation nicht (ich kenne aber dafür viele andere. Z.B. in Tarvis, Gardasee, Nizza, usw. Ob mir das hilft? Werd ma seh'n!) Und außerdem: Lt. Wetterbericht ist heute Sonnenuntergang um 19 Uhr ...irgendwas. Na bitte, da habe ich elf Stunden Zeit, bei Tageslicht diese verdammte Raststation zu finden.

Sonntag, 16.10.05, 7.45 Uhr Abfahrt von Sim-mering Richtung Auhof. 7.46 Uhr zu meiner Frau Ulrike: „Bin neugierig wie oft wir uns ver-fahren.“ (Haben Sie es bemerkt? Ja, sicher haben Sie es! Nicht "ICH", wenn schon, dann verfahren uns "WIR"! Ist doch schön wenn man auch hier Halbe/Halbe macht!) Wie ich nun gemütlich die Wienzeile stadtauswärts fah-re vernehme ich (Höhe Schönbrunn) ein eigenartiges, aber doch irgendwie bekannt röh-rendes Geräusch. Schau links - sehe nichts, schau in den Rückspiegel - nichts. Schau rechts - ja, ja, sie sind es wirklich. Das alte Ge-spann. Peter und sein weinroter Jaguar. Und dazu noch "oben ohne"! Brrrrrh!! Ohne Schal, ohne Haube. Noch mehr "brrrrrh". Ja, warum denn eigentlich nicht? Ulrike schaut mich wort-los an: "Du wirst doch nicht?". "Aber nein, ich bin doch nicht so blöd wie ..." Aber - und das bringt natürlich Punkteabzüge - Peter hat eine Brille auf. Jedenfalls denke ich mir: Ein un-glaublicher Naturbursche. Bei diesem Anblick wird so manchem Warmduscher warm in der Hose. „Ulrike, mein Schatz, "die Zwei" hat der Himmel uns geschickt. Jetzt geht's uns gut. Diesmal kommen wir ohne Umwege an den Start. Weißt eh, Peter ist nämlich der Organi-sator dieser Ausfahrt! Wenn einer den Weg kennt, dann ist es Peter." Ab jetzt Richtung Purkersdorf, schön brav dem Jaguar hinterher-fahren und die Welt ist in Ordnung.

Die letzte der Tankstellen (vor der Ausfahrt auf die Autobahn) rechts gelegen, wird links liegen gelassen (hätte ich auch so gemacht), weiter Richtung Purkersdorf. Ausfahrt links auf die Autobahn wird ignoriert (sehr schön, hätte ich auch so gemacht), weiter Richtung Purkers-dorf. Ca. 300m nach der ersten Ausfahrt wie-der die Möglichkeit links abzubiegen. Peter blinkt links, fährt links. Ich blinke links und fah-re Peter nach. „Ulrike, ich hab's ja gesagt. Ein Geschenk des Himmels, dass der Peter vor uns fährt.“ "ICH" wäre an dieser Ausfahrt hem-mungslos vorbei gefahren. Und "WIR" hätten uns wieder einmal verfahren. Ausfahrt fast ge-schafft. Heee, was ist los da vorne? Kurz vor der Einmündung in die Autobahn - die Brems-lichter des Jaguars leuchten rot, roter, glühen. Jaguar bleibt knapp neben der rechten Leit-

schiene stehen. Ich mache es ebenso. Peter steigt aus, ich steige auch aus, wir gehen auf einander zu. „Hallo Peter, was is los?“ „Du, i glaub, i hob die folsche Ausfohrt dawischt. Ane zfrua. Die nexte warad die richtige gwesn. Ganz sicha sogoa. Do drübn warad des Novotel.“ Mehr als "äääähhhh" war mir momentan nicht zu entlocken. Nach einigen Sekunden Wortlosigkeit fragte Peter: „Wos moch ma jetzt?“ Meine Antwort: "äääähhhhh" (diese Antwort ist sehr neutral, objektiv und lässt viele Interpretationsmöglichkeiten einerseits zu, und andererseits wird die Freundschaft damit nicht allzu sehr belastet). Peter: „Die nexte Ausfohrt is ziemlich weit. Des schoff i net rechtzeitig zum Start.“ Ich denke mir: „Ich kenne in Passau einen wunderschönen Kreisverkehr. Botanisch sehr wertvoll, mit Blumen und Sträuchern prächtig bepflanzt. Echte Gärtnerarbeit - eine Augenweide. Diesen könnten wir umrunden und dann Richtung Auhof zurückfahren.“ Das habe ich mir aber wirklich nur gedacht. Das zu sagen, wäre vielleicht nicht gar so gut angekommen. „Wasst wos Peda, wia schiabn anfoch zruck.“ „Solln ma uns des wirklich traun?“ „Na sicha, wos bleibt uns scho über?“ „No I wass ned, is scho gfährlich!“ „Jo scho, oba wos bleibt uns scho üba? Olso - i probier's, i schiab zruck.“ Gesagt, getan. Retourgang hinein und los geht's. Nachdem wir weitaus mehr als die Hälfte der Ausfahrt im Retourgang geschafft hatten, gabs ein: HUUUUUUUUUUUUUUUP. Ich hab geglaubt, der hört überhaupt nicht mehr zu hupen auf. Fahrer und Beifahrer dieses Autos wollten mich unbedingt kennen lernen. Dazu blieb er neben mir stehen!!! (auf der einzigen freien Spur!!!) Solchen Autofahrern gehört auf der Stelle der Führerschein samt Fahrzeug entzogen. Eine unglaubliche Rücksichtslosigkeit!!! Echte Rowdys im Straßenverkehr!!! Ich hätte die beiden ja auch gerne kennen gelernt, aber nicht hier und jetzt. Jetzt habe ich absolut keine Zeit für Zärtlichkeiten. Jetzt muss ich zurückschieben!!! Sie haben es wohl nicht verstanden. Beleidigt fuhren diese weiter und blieben bei Peter stehen. Bei "oben ohne" kannst du dich Blicken und Worten schwieriger entziehen. Peter musste mit beiden reden. Die beiden, gestikulierend, fuchtelnd, schwafelten irgendetwas von Wahnsinnsverhalten, ob und was wir uns dabei überhaupt denken, da rückwärts zu fahren. Zusammenfassend würde ich das Verhalten dieser beiden als weitaus übertrieben beschreiben. Was ist schon dabei, wenn man ein bisserl zurückschiebt? Die sollen mehr als froh darüber sein, dass wir ja eh sehr zurückschauend und verantwortungsvoll die Ausfahrt rückwärts gefahren sind. Weniger intelligente und mitdenkende Autofahrer hätten gewendet und wären einfach vorwärts die Ausfahrt zurück gefahren. Was hätten diese beiden Typen dann

wohl gesagt? Wie auch immer, wir haben die letzten 20m doch noch unfallfrei rückwärts geschafft und sind mit intaktem Blechkleid und heiler Haut beim Novotel angekommen (ehrlicherweise muss ich schon sagen, dass meine Schweißdrüsen bei dieser Aktion nahe dem roten Bereich waren).

Liebe Leser, war das mit dem "beinahe" übertrieben oder nicht? Eine gewisse Bange hatte ich schon um unser junges Leben. Resümee aus dieser Aktion. Drei Positiva!!! 1) Was einen nicht umbringt ..... 2) Aus medizinischer Sicht kann ich diese Aktion nur begrüßen. Es ist eine einmalige Gelegenheit, Kreislauf, Blutdruck und Puls so richtig zu justieren. Hat man das geschafft, wird das Herzerl nichts mehr so leicht erschüttern können - egal was auf einem zukommt. 3) Der Bericht wäre kürzer (aber wahrscheinlich auch weniger interessant und amüsant).

Bis 8.45 trafen 19 Autos ein (auf der Strecke nahmen wir noch weitere 4 Autos auf). Insgesamt waren wir weitaus mehr Fahrzeuge als erwartet. Peter begrüßte die Teilnehmer, gab eine kurze Instruktion, teilte die Roadbook-Zettel aus. Und was war da im letzten Absatz als wohl gemeinter Rat zu lesen: Die E-Type-Fahrer sollten die Autobahn nehmen, wollten sie nicht nur die Nachspeise essen. Er kann es einfach nicht lassen, dieser Peter. Die E-Type's auf die Autobahn zu schicken, ganz genau wissend, dass diese Karren alles andere als autobahntauglich sind, ist schlicht und einfach "gemein", ja fast "perfid". Lieber Peter Bellant: Mach nur so weiter, das nächste Reiberl ist sicher kein Kolben-Reiberl, nein - es wird ein deftiges Ohren-Reiberl sein!!!

Pünktlich 9 Uhr Abfahrt bei herrlichem, klarem, wolkenlosem Herbstwetter Richtung Bucklige Welt zur ersten Rast in Rohr.



Sehr schöne Landschaft, wunderbare Streckenführung. Bergauf, bergab, enge Kurven. Herrlich! Herz, was willst du mehr. Geile Spitzkehren (welche diese Bezeichnung auch verdienen) werden sportlich ambitioniert genommen. So manches Innenrad hat dabei wunderbare Spuren im Asphalt hinterlassen. Wäre nicht der langsamste Fahrer des Feldes als erster gefahren, wäre der Asphalt sicher an

noch mehr Stellen aufgerauht worden. Nicht zu übersehen, die blaue Fahne bei einigen. Ach so ist das? Sie lesen blaue Fahne und denken dabei an den Fahrer (wegen der Schlingerbewegungen)! Nein, ich meine die blauen Fahnen aus dem Auspuff im Schiebebetrieb. Das war manchmal nicht ohne, die intensiven Düfterln rund ums Naserl. Ich würde sagen, CHANNEL Nr. 98, unverbleit und unverdünnt.

In Rohr angekommen, was sehen wir da an der Gasthaustür: "Sonntag Ruhetag". Das darf aber nicht wahr sein. Was für eine Organisation? Peda, was host wida zsamdraht? Falscher Alarm. Das Schild gilt für alle, aber nicht für uns. Warum? Edgar, du Täter, du konntest die Wirtsleute überzeugen, dass sie mit uns gutes Geschäft machen.

Weiter ging es über die Autobahn nach Gschaidt, wo wir fast pünktlich (13.30 Uhr) zum Mittagessen eintrafen.



*De Gschicht taugt zum dazön*

Dabei wurde ausgemacht, dass wir den Tag bei einem Heurigen in Kottlingbrunn ausklingen lassen. Abfahrt ca. 15 Uhr, nicht Autobahn, sondern über die Bundesstraße Richtung Wien/Kottlingbrunn. Dort kamen wir um ca. 17 Uhr an. Sehr netter, freundlicher Heuriger. Kann man weiterempfehlen. Genauso wie die Ausfahrten des COVC bzw. den COVC als Ganzes.



*Hubertuskeller in Bad Vöslau*

So lange bin ich noch nicht beim Club, es war nach der Voralpen Classic meine 2. Ausfahrt. Und es war wieder ein Tag, welchen ich nicht missen wollte. Die dabei waren wissen es, jene, die nicht dabei waren, diesen Bericht aber lesen, hoffe ich Gusto gemacht zu haben, mitzufahren und aktiv mitzutun. Der Club lebt von den Aktiven und stirbt mit den Passiven. In diesem Sinne: auf ein Wiedersehen beim nächsten Event des COVC.

*Walter Ceh*

## **Morga-Tschak, 2. Oktober 2005**

*Aus der Sicht eines Bewohners des KARL RYKER Dorfes*

Hallo Ihr !

Wenn ich mich vorstellen darf, ich bin ein Bewohner dieses Dorfes und heiße Andreas, aber sagt einfach Andy zu mir. Ich bin schon lange hier – meine Eltern haben mich hierher gebracht, weil die anderen Kinder nicht so waren wie ich – ihnen fehlt etwas – man hat gesagt, ich habe davon eines zu viel, aber das macht mir nichts aus.



Nun war heute ganz viel los. Wie vor einem Jahr kamen wieder ganz viele Autos zu uns ins Dorf. Manche waren sogar ohne Dach und manche waren zugedeckt. Die Fenster waren aber offen. Es war nämlich wieder die lustige Wettfahrt, wo wir mit den schönen Autos mitgefahren sind und wo wir viele Spiele machten. Ich und meine Freunde suchten uns die schönsten Autos aus. Ich habe mir ein Auto ausgesucht mit einer langen Schnauze und ohne Dach. Mein Fahrer war richtig nett, er hat mir sogar ein Rennkapperl geschenkt. Es war ganz rot.



*Lenzinger mit Andy*

Nach dem Mittagessen ging es mit der Wettfahrt los. Wir fuhrten auf einem weißen Strich im Gras, haben Ball geschupft, Kegel umgeschoben, sind schnell und langsam gefahren und haben auch etwas greifen müssen.

Ich habe nicht gewusst, was das war, aber es war lustig. Zum Schluss waren wir wieder alle im Speisesaal und bekamen eine Jause, denn die Sieger mussten erst errechnet werden. Das war gut so, denn ich habe zwei Cola und drei Mehlspeisen gegessen. Gewonnen haben wir leider nichts, aber es war ganz lustig und hoffentlich kommen die vielen schönen Autos auch nächstes Jahr wieder.

Bis zum nächsten Jahr!

*Euer Andy*

(aufgezeichnet von Josef (Edgar) Lenzinger)

(Die Einnahmen aus Spenden, Startgeldern und Verkäufen der selbst gemachten Erzeugnisse kommen komplett den Bewohnern des Karl Ryker – Dorfes zu Gute.)  
Der nächste Morga-Tschak findet am 8.Okt. 2006 statt.

## Rezept des Monats

### Knoblauchhuhn



#### Zutaten (für 4 Portionen):

- 1 Poularde (ca. 2 kg)
- Salz, Pfeffer (aus der Mühle)
- 7 El. Olivenöl (1 El. für die Form)
- Geriebene Zitronenschale von 1 Zitrone
- ½ Bund Thymian
- 2 El. weißen Portwein
- 50 ml trockenen Weißwein
- 4 El. Zitronensaft
- Ca. 20 Knoblauchzehen (oder mehr)
- Baguette

#### Zubereitung:

Eine Bratform mit 1 El. Olivenöl auspinseln. Poularde in 8 Stücke zerteilen (oder vom Fleisch zerteilen lassen), mit Salz und Pfeffer rundherum würzen und in die Bratform geben. Mit Zitronenschale und Thymianblättchen bestreuen (statt frischem Thymian kann natürlich auch getrockneter verwendet werden). Das restliche Olivenöl mit Zitronensaft, weißem Portwein und Weißwein mischen und über das

Huhn gießen. Die Knoblauchzehen ungeschält darüber geben.

Im vorgeheizten Backrohr bei 175 Grad ca. 40 Minuten im geschlossenen Topf garen, anschließend noch ca. 15 Minuten bei 225 Grad bräunen.

Nach der Garzeit die Knoblauchzehen rausnehmen, aus der Schale in eine extra Schüssel pellen und mit der Gabel etwas zerdrücken.

Das Huhn mit der Knoblauchpaste und Baguette servieren.

**Getränkeempfehlung:** trockener Weißwein.

**Tipp:** Mit dem Baguette die Knoblauchpaste dippen – schmeckt herrlich und lässt sich hervorragend vorbereiten wenn Gäste kommen.

*Guten Appetit, Claudia Schwoiser*

## Geplante 4-Tage-Reise nach Sindelfingen und Sinsheim

**Freitag, 24.März, bis Montag, 27.März 2006**

(mit Mercedes-Benz Werksbesichtigung)

### Programmablauf:

#### Freitag, 24.3.2006:

15.00 Uhr *Abfahrt* vom Parkplatz der Panoramascenke, Wien 10., Filmteichstraße, nach Speyer.

Zusteigmöglichkeiten: bei Autobahnstationen St. Pölten, Strengberg und Ansfelden.

#### Samstag, 25.3.2006:

*Besuch des Technik-Museums in Speyer*

<http://www.museumspeyer.de/>

Auf über 15.000 qm Hallenfläche und auf 100.000 qm Freigelände erwarten uns mehr als 3.000 Ausstellungsstücke, darunter eine Original Boeing 747 der Lufthansa (begehrbar), das Hausboot der weltbekannten Kelly-Family „Sean o’Kelly“ oder ein voll begehrbares U-Boot der Bundesmarine. Neben zahlreichen Oldtimern, Lokomotiven und einer großen Ausstellung historischer Feuerwehrfahrzeuge lockt ebenfalls der „Wilhelmsbau“ – reich gefüllt mit wertvollen Spielorgeln, Musikinstrumenten und Raritäten.

#### Sonntag, 26.3.2006:

*Besuch des Auto- u. Technik-Museum Sinsheim* (<http://www.museum-sinsheim.de/>)

Das Auto- u. Technik-Museum in Sinsheim ist eine Erlebniswelt für Jung und Alt. Auf über 30.000 qm Hallenfläche erwarten uns mehr als 3000 Ausstellungsstücke, darunter die Original CONCORDE der Air-France, die „russische Concorde“ Tupolev TU-144, mehr als 300 Oldtimer, 200 Motorräder, 40 Sportwagen, die

größte permanente Formel-1 Sammlung Europas, 60 Flugzeuge, 20 Lokomotiven und vieles mehr!

Montag, 27.3.2006:

*8.00 Uhr Werksbesichtigung bei Mercedes-Benz in Sindelfingen*

Gehen Sie auf Entdeckungstour und erfahren Sie die Details, die diese Autos einzigartig machen. Auf der Werksbesichtigung haben Sie die Möglichkeit, einmal hinter die Kulissen einer hochmodernen Automobilfabrik zu blicken. Anschließend *Heimreise*.

**Leistung:**

Fahrt im Komfort Reisebus, 3 x Nächtigung im \*\*\*\*Hotel am Technik Museum in Speyer <http://www.hotel-am-technik-museum.de/> inkl. reichhaltigen Frühstücksbuffet, die Zimmer sind ausgestattet mit Dusche, WC, SAT-Anlage, Telefon

**Preis:**

**€219,00/pro Person** im Doppelzimmer (Einbettzuschlag € 60,00)  
Museumseintritte sind nicht enthalten!

**Anmeldung:** Wir bitten um RASCHE Anmeldung (es ist nur eine beschränkte Anzahl von Plätzen vorhanden) bei

**Herbert Gschwindl**

**Urlaub + Reisen GesmbH & Co KG**

A-2203 Groöbebersdorf, Enzersfelderstraße 21  
Tel.: 02245/2702 Fax: 02245/2702-31  
Mo – Fr von 8.00 bis 14.00 Uhr  
Veranstalterverzeichnis Nr. 1998/0403  
E-mail: [autobus.gschwindl@aon.at](mailto:autobus.gschwindl@aon.at)  
[www.gschwindl.at](http://www.gschwindl.at)

Die Anzahlung von €100,00 pro Person ist auf das Kto.Nr. 00658026109 bei der Bank Austria Creditanstalt, BLZ 12000, zu überweisen. Die Restzahlung ist bis 3.3.2006 ebenfalls auf oben genanntes Konto zu überweisen.

**Nächster Clubabend**

*Weihnachtsfeier,*

Donnerstag, 1. Dezember 2005, 19.30 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5.

**Inhaltsverzeichnis**

Stolz und Traurigkeit.....	Seite 1
Barcelona in den Klauen von Jaguar..	Seite 2
DELAGE – das Buch .....	Seite 4
Aus meiner „Schatztruhe“ .....	Seite 4
Beaulieu – eine Reise wert .....	Seite 5
1000 Minuten Classic 2005 .....	Seite 6
Jonckheere.....	Seite 8
Der Holzvergaser .....	Seite 8
Praga Grand.....	Seite 10
Clubnachrichten	
Geprüfter Zeitnehmer.....	Seite 10
6. Voralpen Wertungsfahrt .....	Seite 11
Schlussfahrt .....	Seite 12
Morga-Tschak .....	Seite 14
Rezept des Monats .....	Seite 15
4-Tage-Reise geplant (24.-27.3.2006) .....	Seite 15
Nächster Clubabend .....	Seite 16

**CCS10**

Gudrunstrasse 160 - 1100 Wien Tel.: 01 / 604 87 55 Fax: 01 / 604 87 55 - 55 Email: <a href="mailto:ccs10@aon.at">ccs10@aon.at</a> Web: <a href="http://www.citycopyservice.at">www.citycopyservice.at</a>	<b>Kopien S/W und Color Plotservice Digitaldruck - Offsetdruck Visitenkarten - Stempel Textildruck - Folienschnitt Posterdruck - uvm.</b>
---	---

 **City Copy Service**

**Ihr kompetenter Partner,**

***Straight EIGHT***

OLDTIMER & SPORTSCARS – FOR THE ULTIMATE

<i>Straight EIGHT LTD</i> 152-160 Goldhawk Road London W12 8HJ ENGLAND	<i>Straight EIGHT</i> Pollak & Co GmbH Hennersdorferstr. 14 A-2333 Leopoldsdorf
---	--

**F. POLLAK**  
(Parts, Service & Restoration)

Tel. +43-2235-44498 u. 44499 · Fax 44500 · Mobile 0664/314 30 32

**wenn es um Qualität geht!**

**Impressum**

Herausgeber: COVC  
Hackhofergasse 11A/6  
1190 Wien  
Redaktion: Herbert Fischer  
Gertrud und Herbert Schallmeiner  
E-Mail: [herbert.fischer@covc.at](mailto:herbert.fischer@covc.at)  
[herbert.schallmeiner@covc.at](mailto:herbert.schallmeiner@covc.at)  
Druck: gesponsert von City Copy Service  
1100 Wien, Gudrunstraße 160