



Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

SIMCA

eine vergessene Automarke

(Teil 2)

1967 brachte SIMCA nach 3-jähriger Entwicklungsarbeit den 1100er mit Frontantrieb auf den Markt. Das Auto stieß auf massives Kaufinteresse. Die Raumausnutzung und Variabilität waren bis dato unbekannt. Es war ein sehr erfolgreiches Modell für den Konzern, welches bis 1981 produziert wurde. (Auch diese Modelle hatten im Laufe der Zeit immer mehr mit erheblichen Rostproblemen zu kämpfen.) Trotzdem – der damalige Erfolg erregte die Aufmerksamkeit eines viel größeren internationalen Players. CHRYSLER konnte nicht widerstehen, sich bei SIMCA einzukaufen. Von 1968 bis 1978 erhöhte CHRYSLER sukzessive seinen Anteil auf 99,3%. Im Zuge dieser Übernahme verschwand auch der Name SIMCA. Fortan wurde unter CHRYSLER FRANCE produziert. Diese übernahm 1968 auch die Hoheit der Autoproduktion bei MATRA.



Erstes Ergebnis war der SIMCA-Rancho, ein Vorläufer der heutigen SUV's. Hätten die damaligen Manager das Konzept weiter verfolgt, wäre daraus evtl. eine Erfolgsgeschichte entstanden. So wurde es aber ein zusammengeschustertes Auto von ausgesprochen schlechter Qualität. Basis für den Rancho war ein fertiger 1100er Kombi, der nach der Fahrerkabine einfach abgeschnitten wurde.

Das abgeschnittene und somit unbrauchbare Heck wurde einfach verschrottet. Als Ersatz wurde ein neues Heck aus Plastik und GfK-Teilen angeschraubt bzw. angenietet. Ein unglaublich vielseitig nutzbares Auto war es. Aber, alles in allem war es ein Bastlerauto – für den Produzenten und vor allem den späteren Eigentümer.



Ein weiteres, einzigartiges, leider unrühmliches Ergebnis war der SIMCA-MATRA Bagheera. Einzigartig war das Mittelmotorkonzept, die drei nebeneinander angeordneten Sitze, sehr gut die Straßensituation und der Komfort. Verheerend war die überhaupt nicht vorhandene Qualität. Die Technik des Verbindens mit Schrauben, Nieten, Kleben unterschiedlichster Materialien war vorerst nicht in den Griff zu bekommen.

Das Nachfolgemodell, der Murena, war problemlos. Das verlorene Image konnte aber nie mehr wettgemacht werden. Ein weiteres Ergebnis dieser Zusammenarbeit war eine ganz neue Fahrzeuggeneration, welche wegweisend für viele andere Hersteller wurde. Die „Großraumlimousine“ war geboren – zumindest am Reißbrett (erdacht von MATRA-Ingenieuren). Der neue Eigentümer (PEUGEOT) hielt nicht viel von diesem Projekt und verkaufte die MATRA-Anteile samt Ideen an RENAULT. So kam es, dass 1986 RENAULT mit dem Espace die erste Großraumlimousine in Europa auf den Markt brachte, und somit Lob und Ruhm für dieses Konzept erntete. CHRYSLER hatte das gleiche Konzept – ein Jahr früher als RENAULT – in den USA zur Serienreife gebracht. Unter dem Namen „Voyager“ rollte das Auto 1985 in den USA von den Montagebändern.



1976 wurden die 1307er und 1308er Modelle der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Design traf wieder einmal den Geschmack der Kunden. Technisch war es eine Weiterentwicklung des 1100ers. Sehr innovativ waren Platzangebot, Leistung, Verbrauch und die erstmalig (bei einem Auto) in Serie verwendete kontaktlose wartungsfreie Transistorzündung und weiters die serienmäßige Scheinwerferwaschanlage. In Amerika wurde das Auto für das sehr gute Crashverhalten ausgezeichnet. Im Erscheinungsjahr wurde es in Europa zum „Auto des Jahres 1976“ gewählt. Leider war die Zuverlässigkeit nicht die Beste. Einige Teile waren schlicht und einfach unterdimensioniert. Kriminell waren in diesen Jahren die Rostprobleme bei den Autos. Es gab 1308er, die haben nicht einmal die erste Prüfplakette nach 3 (in Worten: drei) Jahren erhalten. Sie mussten aus dem Verkehr gezogen werden.

SIMCA's waren berühmt und berüchtigt. „Berühmt“ wegen der Zuverlässigkeit. Es gab (nachgewiesen durch Fahrten- u. Servicebuch) einen 1500er mit 600.000 (sechshunderttausend) Autobahnkilometer ohne dass ein Teil erneuert werden musste (Bremsen natürlich schon). Ein Wiener Taxifahrer (den ich persönlich im Jahre 1985 kennen gelernt habe) hat vom damaligen Generalimporteur, der Fa. Tarbuk, eine goldene Uhr und eine Ehrenurkunde erhalten. Im Taxibetrieb schaffte er es, mit seinem 1500er die 200.000 km ohne Reparatur zu erreichen (und das mit der 1. Kupplung – obwohl seine Nichte mit diesem Auto das Fahren gelernt hatte). Nach weit über 300.000 km verliert sich die Spur von Fahrer und Auto.

„Berüchtigt“ (und das bleibt im Gehirn eher haften) sind jene Autos, bei denen es bei 40.000 km schon mehr Neu- als Originalteile gab. Entnervte Eigentümer hätten schon Geld gegeben, damit man ihnen diesen Karren abnimmt. Aber – und das kann ruhigen Gewissens behauptet werden – die CHRYSLER Regenschaft war das Todesurteil für SIMCA. Die amerikanischen Manager hatten 2 Todsünden begangen: 1) Sie haben den Unterschied des europäischen Kundengeschmacks im Vergleich zu den Amerikanern nicht zur Kenntnis genommen (Beispiele: CHRYSLER 160, 180, Avenger). 2) Die eigentliche Katastrophe: Sie wollten den Europäern eine noch miesere Qualität verkaufen als den eigenen Landsleuten. Das musste schief gehen, die Mentalitätsunterschiede konnten nur Probleme bringen – und bringen es heute auch noch. Kontinentüberschreitende Fusionen sind immer kläglich gescheitert bzw. scheitern auch heute, insbesondere dann, wenn Manager vom Stammkonzern die Leitung der Auslandstöchter übernehmen. Synergieeffekte bleiben oft ein Managertraum.

In den 70er Jahren kam das Unternehmen, in Folge der vorher beschriebenen Fehler, relativ rasch in finanzielle Turbulenzen. Auch das Stammhaus CHRYSLER USA kam durch grobe Managementfehler und den in Frankreich abzudeckenden Verlusten in arge Bedrängnis. CHRYSLER USA konnte nur durch staatliche Hilfe überleben. CHRYSLER würde es aber trotzdem nicht mehr geben, hätte nicht MERCEDES die marode Firma aufgekauft und sich bis heute mit dieser Firma abgemüht.

Wie auch immer – alle Produktionsanlagen wurden 1978 an die PEUGEOT-Gruppe verkauft. Ab diesem Zeitpunkt wurden die Autos als TALBOT verkauft, bis auch dieser Name (zum 2. Mal) 1986 zu Grabe

getragen wurde. Nachfolgende sehr erfolgreiche PEUGEOT-Modelle (z.B. der 309) waren im Grunde eine in den Schubladen gelegene SIMCA (d.h. CHRYSLER-FRANCE)-Entwicklung. Die Produktionsanlagen des zuletzt produzierten SIMCA (den 1510) gingen an MOSKOWICH in die Sowjetunion, um dort das Modell „Aleko“ zu produzieren. Das äußere Erscheinungsbild war fast ident mit französischen Modellen, wurde aber nie exportiert. So gesehen, lebte der SIMCA-Geist noch um einiges länger als die SIMCA-Autos.

Walter Ceh

Autos berühmter Personen

In regelmäßiger Folge möchte ich in Bildern Autos berühmter Frauen und Männer vorstellen.



Alfa Romeo Pescara, Benito Mussolini



Mercedes 540 K Spezial Roadster, Hermann Göring



BMW Isetta, Curd Jürgens



Aston Martin, Robert Mitchum



Bugatti T 57C, 1939 Van Vooren, Schah von Persien

Herbert Fischer

Kannst du dich noch erinnern?

(Teil 9)



PEGASO - „Auf den Flügeln des Pegasus“

Während des Spanischen Bürgerkrieges verließ Ingenieur *Wilfredo Ricart* sein Land. Er wurde bei Alfa Romeo technischer Leiter und arbeitete hier auch mit Enzo Ferrari zusammen. Von daher kam auch das Firmenlogo zustande, das (wie Ferrari) ein Pferd beinhaltet, eines mit Flügeln! Ricart sagte zu Ferrari: „Warum lässt du das Pferd am Boden wenn du ihm Flügel geben kannst!“



Logo



Werbung in Frankreich

Nach Differenzen mit Enzo Ferrari Mitte der 40er Jahre ging *Ricart* zurück nach Spanien und baute die ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.) auf, welche Lastwagen mit dem Namen Pega-

so herstellten. Pegaso, benannt nach dem fliegenden Pferd der griechischen Mythologie. Die ENASA war ein spanischer staatlicher Konzern und hatte auch das „Erbe“ von Hispano Suiza zu verwalten beziehungsweise arbeitete in deren alten Fabrishallen in Barcelona.

Die Idee, ein sportliches Luxus-Coupe zu bauen, wurde 1951 verwirklicht und der erste Pegaso wurde bei der Pariser Auto Show vorgestellt.



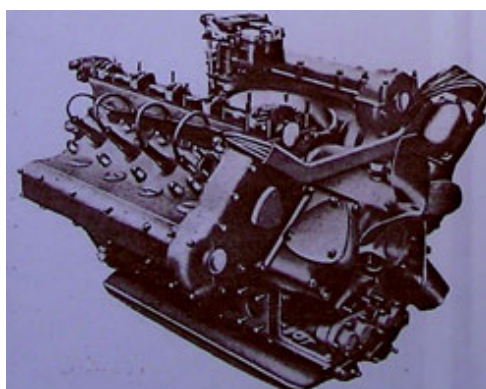
Z 102 Touring, Coupe, 1953



Z 102 Saoutchik, Coupe, 1955

Der Z 102 war damals ohne Zweifel das technisch fortschrittlichste Auto der Welt, sein V8 Motor war mit vier Nockenwellen ausgestattet und die Hinterachse besaß eine De-Dion-Aufhängung, während Ferrari noch mit Starrachsen hinten und beim Motor mit einzelnen Nockenwellen arbeitete.

Pegaso baute abgesehen von der Karosserie das Auto komplett selbst, um höchste Qualität garantieren zu können. Die Karosserien entstanden bei Touring in Mailand und bei Saoutchik in Paris. In den späteren Produktionsjahren fanden dann auch spanische Karosserien Verwendung.



V8 Motor, ein Gustostücker!

Der Z 102 ist 4,10 m lang und wiegt 980 Kilogramm, V8 Motor mit 2.472 ccm und 165 PS. Damals schon wurde ein fünf-Gang Getriebe eingebaut und die Höchstgeschwindigkeit war über 200 km/h. Bei einem Hochgeschwindigkeits-Test in Jabbeke, Belgien, erreichte ein Z 102 knapp 250 km/h. Pegaso nahm auch an verschiedenen internationalen Rennen teil, wie z.B. beim Monaco Grand Prix 1952, bei den 24 Stunden von Le Mans 1953 und der Carrera Panamericana 1954. Leider konnten bei diesen Rennen keine großen Erfolge erzielt werden.



Carrera Panamericana 1954

1953 haben Prominente wie der Baron von Thyssen einen Z 102 mit der Karosserie von Saoutchik bestellt, die Innenausstattung war in echten Leopardenfellen hergestellt worden....? Der Dominikanische Diktator General Rafael Trujillo kaufte einen Pegaso gleich vom Stand weg auf der New York Motor Show 1953. Der Präsident von Portugal, Craveiro Lopes, bestellte sich ein Touring Coupe mit 4 Ltr. Kompressor Motor und der Schah von Persien nahm sich das Touring Prototyp Coupe Design Car, das schönste von allen Pegasos.



Pegaso Produkt Palette



Z 102 Cabrio

1955 wurde der Z 102 mit einem 3,2 Liter V8 ausgestattet, und der Z 103 erhielt noch größere Motoren wie einen 3,9 und 4,5 Liter V8. Man fuhr zu die-

ser Zeit in einer Extraliga mit bis zu 350 PS Motorleistung.

1957 war dann leider schon wieder das Ende der sportlichen Ära von Pegaso. Das „Happy End“ der Story ist, dass bis heute 85 % aller Pegasos überlebten dank guter Technik und hoher Preise. Die LKW- und Bus-Produktion funktioniert bis zum heutigen Tag.

Herbert Fischer

Automobilgeschichte im Zeitraffer

Die Automobilgeschichte begann mit *Nicolas Joseph Cugnot*, einem französischen Militäringenieur.



Er baute einen Dreirad-Dampfwagen mit einer Zweizylinder Maschine (4 km/h). Man schrieb das Jahr 1769.

1886 patentierte *Carl Benz* seinen dreirädrigen Motorwagen, genauer gesagt am 29. Jänner.

1888 führte die erste „Langstreckenfahrt“ eines benzingetriebenen Automobils von Mannheim nach Pforzheim durch *Bertha Benz* und ihre zwei Söhne. Ebenfalls im Jahre 1888 hat sich der erste „automobile“ Amerikaner, der Klavierbauer *William Steinway* aus New York, mit *Gottlieb Daimler* in Canstatt getroffen. *W. Steinway* fährt dort *Daimlers* Motor-Wagen und ist so begeistert, dass er sich die Rechte an dem Motor für Amerika sicherte. *Steinway* errichtet in Hartford/Connecticut eine Lizenzproduktion.



1893 wurden die ersten Nummernschilder für Automobile von der Pariser Polizei ausgegeben.

1894 wurde erstmals ein Luftreifen bei einem *De Dion-Bouton* verwendet. *Peugeot* folgte dem Beispiel bei seinem vierrädrigen Modell ein Jahr später. 1895 (12. Nov.): Gründung des Automobile Club de France (ACF).

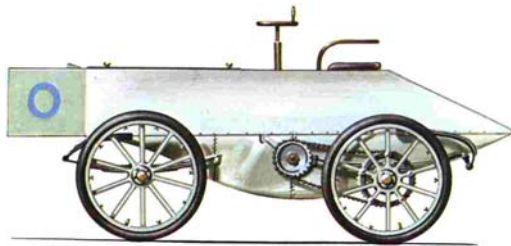
1896 (14. Nov.) wurde die erste London–Brighton-Fahrt abgehalten, um die Emanzipation des pferdelosen Wagens zu feiern. Der erste Reihenvierzylinder (2,4 Liter) angetriebene Wagen, ein *Panhard & Levassor*, gewann das Rennen Paris–Marseille–Paris.

1897 baute man bei einem *Mors* die erste Lichtmaschine ein. Der Strom wurde für die Zündanlage benötigt.

1898 stellte der Franzose Gaston de Chasseloup – Laubat den ersten Geschwindigkeitsrekord mit 63,14 km/h mit einem Jeantaud Elektroauto auf.



Comte Gaston de Chasseloup - Laubat



1899 überschritt Jenatzky mit seinem gleichnamigen Auto die 100 km/h-Grenze.

Damit war die Ära der motorisierten Kutschen und der ersten Automobile zu Ende und die **Messing** – Ära und die Zeit der großen Touren begann.

1915 baute Packard das erste V 12- Automobil.

1919 wurden die ersten Kurbelfenster in Packard- und Pierce-Arrow-Automobile eingebaut. In Detroit wurde die erste dreifarbige Lichtampel zur Verkehrsregelung aufgestellt. Ebenfalls 1919 verwendete die Firma AC als erster Hersteller an der Hinterachse Scheibenbremsen!

1921 baute Ford als erster Hersteller der Welt mehr als 1 Million Fahrzeuge im Jahr, und der erste italienische Grand Prix wurde in Brescia gefahren (in den folgenden Jahren wählte man Monza als Austragungsort aus).



Ab 1922 bot Delage als erster europäischer Hersteller seine Fahrzeuge optional als Linksenker an. Das erste werksmäßig eingebaute Radio ist ein Marconi Gerät in einer Daimler Limousine.

1923 wurde das erste verbleite Benzin unter dem Namen „Ethyl“ in den USA verkauft. Ende Mai wurde das erste 24 Stunden Rennen von Le Mans abgehalten.

1925: Das Oldsmobile Modell 30-C ist das erste Auto mit Chromteilen. In Spa fuhr man den ersten belgischen Grand Prix.

1926 startete die erste Alpenrallye mit Start und Ziel in Mailand. In Brooklands fand der erste britische Grand Prix statt, im gleichen Jahr auf der Avus in Berlin der deutsche Grand Prix.



1927 gab es die erste Auflage der Mille Miglia von Brescia nach Rom und zurück (wegen Unfällen wird die MM 1957 eingestellt). Mit einem Sunbeam erreichte Seagrave den Geschwindigkeitsrekord von 327,38 km/h. Ford rüstete als erster Hersteller standardmäßig die A- Modelle mit Sicherheitsglas aus. Die Eröffnung des Nürburgringes fand ebenfalls 1927 statt (der damalige Kölner Bürgermeister Konrad Adenauer forcierte den Bau).

1928 fand der erste Grand Prix von Australien auf den Phillip Island bei Victoria statt.

1929 feierte das berühmteste Straßenrennen der Welt, der Grand Prix von Monaco, sein Debüt.

Damit war die Epoche der großen Karosseriebauer abgeschlossen und die Ära der „neuen Wege“ wurde nun beschritten.

1930 war das Modell 425 von Cadillac das erste Serien-Auto mit einem V 16 Motor.

1931 gelang Sir Campbell auf seinem Napier das erste Mal schneller als 400 km/h zu fahren.

1933 wurde in Camden, New Jersey, eine neue Form des Kinos eröffnet, das Autokino.

1934 gelang es zum ersten Mal, eine einteilige gebogene Windschutzscheibe herzustellen, eingebaut wurde diese im Chrysler Airflow.

1935 wurde Deutschlands erste Autobahn von Frankfurt nach Darmstadt dem Verkehr übergeben. Erstmals wurden Autos der Marke Standard und Triumph serienmäßig mit Scheibenwischern ausgerüstet.

1936 brachte Mercedes den ersten Serien-Diesel-PKW auf den Markt, den 260 D.

1937 fuhr man das erste Mal auf dem Salzsee in Bonneville einen Rekord: Eyston fuhr mit seinem Thunderbolt über 500 km/h.



1938 wurde der später „Käfer“ genannte KdF-Wagen vorgestellt. Konstrukteur: Porsche.

Die Epoche klingt 1939 mit der ersten Metallic-Lackierung bei amerikanischen Serienautos aus. Durch Zufall wurde in den 20er Jahren der Metallic-Lack erfunden und dieser wurde in den Anfängen nur bei Sonderkarosserien angewendet. Packard bot als erster Hersteller eine Klimaanlage an.

Es folgt nun die Ära der „Wehrtechnik“. In den Kriegsjahren gab es keine oder fast keine PKW, es wurde in den USA und Europa aufgerüstet. 1947 vertrieb die Firma Delco das erste Autoradio mit Sendersuchlauf. Erster Grand Prix von Frankreich in Le Mans, der über zwei Tage und 1.239 km führte. Erster Geschwindigkeits-Rekord nach dem Krieg, aufgestellt von J.R. Cobb über 634,27 km/h. 1948 wurde die Formel 2 eingeführt für Rennfahrzeuge bis 2 Liter Hubraum. Die Weltmeisterschaften 1952 und 1953 wurden nach dem Formel-2-Reglement ausgetragen. 1950 wurde als dritte Rennklasse die Formel 3 für Fahrzeuge bis 500 ccm eingeführt. Beginn der Formel 1, die bis heute gefahren wird. Giuseppe Farina auf Alfa Romeo gewann den ersten Grand Prix in der Formel 1.



1951 wurde der erste GP der Niederlande in Zandvoort gefahren. Hershel McGriff gewann in einem Oldsmobile die erste Carrera Panamericana. Die erste vollautomatische Fertigungshalle wurde im Ford Motorenwerk in Cleveland in Produktion genommen. Chrysler bot als erster Hersteller eine Servolenkung für seine Impala-Modelle an.



1953 war die Chevrolet Corvette das erste Serienmodell mit Glasfaserkarosserie, der GP von Argentinien fand zum ersten Mal statt. Michelin brachte den ersten erfolgreichen Radialreifen heraus, Dunlop führte den schlauchlosen Reifen ein.



1954 verkaufte Mercedes Benz mit dem 300 SL den ersten Serienwagen mit Benzineinspritzung. 1955 bot Ford (GB) als erster europäischer Hersteller Sicherheitsgurte an. 1 Million VW Käfer wurden produziert. 1958 wurde der GP von Portugal das erste Mal ausgetragen. Einführung der Formel 1 Konstrukteur-Weltmeisterschaft. 1960 rüstete Plymouth den Valiant mit Wechselstrom-Lichtmaschinen aus. 1963 stellte NSU den ersten Serien-Wagen mit Wankelmotor vor. 1966 baute General Motors als erster Hersteller sein hundertmillionstes Fahrzeug. Der Hockenheim Ring wurde eröffnet (aber erst 1970 fand dort das erste Formel 1 Rennen statt). 1968: Erste Airbag-Experimente in den USA. 1969 bot die Firma Pontiac das erste Auto mit Scheibenantenne an.

Und nun sind wir in der Moderne des Autos angekommen, die jeder von uns in irgendeiner Form schon miterlebt hat. Vieles hat sich in der kurzen Zeit des Automobils geändert, vieles wird sich noch ändern.

Herbert Fischer

Restauration eines Jaguar XK 150 DHC Baujahr 1958

(Teil 1)

Nach der Entdeckung kleinerer Lackprobleme trage ich mich seit ca. 18 Monaten mit dem Gedanken, eine Neulackierung durchzuführen. Nach Rücksprache mit vielen lieben Bekannten aus dem COVC-Klubleben etc. habe ich mich im Frühjahr 2005 mit Manfred, Nelson und Johann auf einen gemeinsamen Plan geeinigt, die Vorarbeiten bei Manfred unter Mitwirkung von Nelson, Johann, Manfred und meinerseits durchzuführen.

Vorarbeiten bedeuten zerlegen, reinigen, für eine Lackierung vorbereiten und wieder zusammenbauen. Seit Mitte April wurde als Beginn der Arbeiten Montag, 17. Oktober, festgesetzt. Dies war der Tag nach der letzten Klubausfahrt. Die kleine Macke

einer nicht ladenden Lichtmaschine bei der Heimfahrt möchte ich nicht erwähnen, da eine Revision dieser eh am Programm war. Zusätzlich hätte ich noch 2 neue zum schnellen Einbau zu Hause.

Im Vorfeld wurden wie berichtet Preise für das Unternehmen „Grandlam“ eingeholt. Erfreuliche Billigangebote!! von € 7.500 nur für die Lackierung eines von uns komplett vorbereiteten Autos bis 18.500 (könnte durch zusätzliche Spenglerstunden noch mehr werden) lösten eine leichte Krise in mir aus. Es gab aber auch ehrliche Lackierer, die ohne zu fragen, was ich bereit zu zahlen bin, gleich ablehnten. Ich habe am Ende aber einen gefunden, von dem ich mir viel erwarte.

Liebe, nette, gute Ratschläge seitens neu gewonnener Freunde wie Edgar und böser wie die von Erzfeind Georg Braune wurden genauestens analysiert. Die von Georg hatte ich geistig innerhalb einer Millionstel Sekunde „ad acta“ gelegt.

Es war also vereinbart, dass Manfred's Garage (Glashaus) zum Stichtag 17. Oktober leer ist und wir platzmäßig keine Probleme vorfinden werden.

Nun ja, ein kleiner Austin Kombi und die ausgeschlachtete Leiche (tschuldige Alex) eines Jaguar MK IX fällt ja nicht weiter auf. Die sind so klein wie Matchbox- oder Corgi Toy-Autos, die kann man entweder immer wieder hin und herschieben oder in die Hosentasche stecken.

Wie gesagt, wurden der MK IX und der Austin in die Hosentasche gesteckt und eine fröhliche Demontage sollte am 17.10 um 09:00 Uhr beginnen. Ankunft 09:00, Schock, Wahnsinn und eine schwere Ohnmacht ergriffen mich. Johann, mein Geheimfavorit für Gründlichkeit, musste nach Deutschland und fiel aus. Ich muss daher Manfred persönlich ein bisschen mehr auf die Finger schauen. Sich zwischen Schleifen und Beizen zu entscheiden war die Gretchenfrage.



Nun gut, Manfred und Nelson schliften, ich beizte, und der Präsident gab gute Ratschläge.

Unvorstellbarerweise griff der Präsident am Wochenende selbst zur Schleifmaschine. Er hat ein Wunder vollbracht. Wolfi, steig um aufs Schleifen und vergiss deine Firma.



Leider war am Freitag Dr. Moriarty in Gestalt von Georg Braune wieder da. Da bekam Johann, mein erwähnter Geheimfavorit, einen Nierenstein. Den muss ihm Georg mit rotem Sturm oder einem Achtel seines Rotweins eingebaut haben. Nun war ich wieder Manfred ausgeliefert, der jedoch mit Nelli einen ausgezeichneten Job machte (solange Georg nicht seinen Senf dazugab). Georg hat sich dann am 2ten Freitag mit einer Jause eingestellt. Er hat wohl eingesehen, dass er übertrieben hat.

Dass die Restaurierung eines XK mit Fotos, die einer Verbrecherkartei alle Ehre machen würden, dokumentiert wird, konnte ich nicht vorhersehen.



Ich mit Henkerschlinge um den Hals, Wolfi Nowotny in Arbeitskleidung, Schleifmaschine und weißer Staubwolke, Manfred Ebner mit OP-Haube etc. zeugen davon, dass es arbeitsscheue Elemente wie Edgar, Alex Siemer und wiederum Georg gibt, die nur zuschauen, Unfug reden oder dämliche Fotos machen, aber natürlich keine helfende Hand anlegen.



Nachdem die Beiz- und Schleifarbeiten am Freitag, 4. Nov., offiziell beendet wurden, gab es zur Feier Champagner für alle. Unnötige Personen waren wiederum anwesend. Man braucht sie nicht mehr namentlich zu erwähnen.



Traurigerweise ist Johann immer noch außer Gefecht. Ich werde ihm anraten, den Arzt zu wechseln, sonst fällt er für die Zusammenarbeit weiterhin aus. Ohne Johann wird sich wohl der Ausspruch von Georg bewahrheiten, dass der XK nie mehr fahren wird.

Dieses war der erste Streich und ein weiterer folgt ...demnächst

Der zweite Teil wird wahrscheinlich darüber berichten, wie ich um € 3,5 mit Nelsons Hilfe zusätzlich 1,75PS aus meiner bärenstarken Maschine zaubern werde.

Damit habe ich dann wieder mehr PS als der schwachbrüstige E von Wolfi.

Peter Bellant

Wer die Sprachgewohnheiten im Glashaus kennt, der kann mit den genannten Anschuldigungen und Beleidigungen umgehen, hofft die Redaktion.

Von PEKING nach PARIS

The great Raid of 1907



Lang ist sie her die erste wirklich große Rallye „The great Raid“, nämlich fast 100 Jahre. Aber es war eher eine Expedition als eine Rallye (nach der heutigen Bedeutung des Wortes), sie dauerte 130 Tage. Man musste damals schon sehr gut vorbereitet sein, um ein solches Wagnis einzugehen. Viele Geschichten spinnen sich um diese Veranstaltung, wie um den Prinz Borghese, welcher einen Umweg von 1.500 Kilometer machte, um an einem Ball in St. Petersburg teilzunehmen und trotzdem die „Veranstaltung“ mit seinem ITALA zu gewinnen. Storys von Dramatik bei der Durchquerung der Wüste Gobi und gefährvolle Bergungen von Fahrzeugen aus Sumpf und unwegsamen Gelände.

98 Jahre später folgten 5 Autos den historischen Reifenspuren...

Fünf Besitzer von damals beteiligten Autotypen und -Marken taten sich zusammen und organisierten die „Reise“.



Der Australier Lang Kidby und Warren Brown bereiteten ihren ITALA minutiös nach dem Siegervorbild von 1907 vor. Das Original steht im Turiner Fiat Museum. Um sich diesen Traum zu verwirklichen musste Kidby auch sein Haus verpfänden.

Der zweite im Bund war der Holländer Stynus Schotte, Besitzer eines Automuseums bei Rotterdam. In seinem Besitz ist einer der weltweit nur mehr 15 Mal vorhandenen SPYKER aus dem Jahre 1907. Sein Beifahrer war Rob Spyker, ein Urenkel des Herstellers des Autos. Beide wollten täglich über Satellitentelefon und Internet über das Abenteuer berichten. An „offiziellen Gebühren“ mussten sie in China rund 20.000 Dollar zahlen (moderne Wegelagererei), der Rest der Route ist mit 1000 Dollar Gebührenerstattung wohlfeil.

Mick Matheson mit Beifahrer Chris Boyle brachte ein CONTAL Cycle Car aus 1907 an den Start.

Weiters waren noch zwei DE DION BOUTON (einer aus 1907, der andere aus 1912) bei dem Abenteuer

dabei, gefahren von John Matheson und Robert Rosenberger, und Keith Brodie und Louise Brodie. Damit wären die Teilnehmer, die das Wagnis über 13000 Kilometer eingehen wollten, kurz vorgestellt.



Itala



Stynus Schotte's incredibly rare 1907 Spyker



De Dion Bouton



De Dion Bouton

Am 15. Mai 2005 starteten die 5 Autos in Peking und wurden begleitet vom Australischen ABC Network Team, welches einen Fernseh-Bericht über dieses Abenteuer danach veröffentlichen möchte.

Durch die Mongolei, die Wüste Gobi, am Baikal See vorbei ging es weiter durch Sibirien und Russland quer durch Europa nach Paris.

Mit Ausnahme des Contal Cycle Cars, das in der Wüste Gobi liegen blieb, kamen alle vier Teams wohlbehalten in Paris am 13. Juli an. Nach der Fahrt über die Champs-Élysées zum Eiffelturm wurden die Teilnehmer vom Australischen Botschafter herzlich begrüßt.

Obwohl 2005 auf meist Straßen ähnlichen Wegen gefahren wurde, war es eine große Tortur, mit so alten Autos eine 13000 Kilometer lange Strapaze zu bewältigen. Noch viel ärger muss es 1907 gewesen sein, zu einer Zeit, als in China noch kein Auto öffentlich zugelassen war, und Landkarten mehr als ungenau oder gar nicht vorhanden waren.

Vielleicht kommt der dreiteilige Fernseh-Bericht von ABC auch einmal ins Programm des ORF? Schön wäre es.

Haben Sie Lust bekommen, so etwas auch zu machen? 2007 findet zum 100-jährigen Jubiläum die Wiederholung des Ereignisses offiziell statt. Schon heute sind, zu sehen unter www.siteset.co.uk, zahlreiche Anmeldung eingegangen, und das lange bevor die Veranstaltung gestartet wird. 17 Autos in der „Pionier“-Klasse bis 1921, 66 Autos in der Klasse bis 1941 und ca. 50 in der Klasse bis 1961 bedeuten einen Rekord für eine solch große Veranstaltung.

Herbert Fischer

Da ist noch ein Platz für einen Witz

"Wer hat Ihnen eigentlich gesagt," tobt der Chef zu seiner Sekretärin, "dass Sie hier den ganzen Tag faulenzeln können, nur weil ich sie ein paar Mal geküsst habe?"

Lächelnd erwidert die Sekretärin: "Mein Anwalt!"

Reisen in Europa



Änderungen ab 2006- laut

Wer 2006 in Europa auf Reisen geht, muss sich auf zahlreiche Neuerungen einstellen. Die ÖAMTC-Touristiker haben recherchiert, worauf man achten muss:

In Deutschland ist im Laufe des Jahres 2006 eine Änderung in der Straßenverkehrsordnung vorgesehen, wonach Autofahrer bei winterlichen Straßenverhältnissen nur mehr mit geeigneten Reifen unterwegs sein dürfen. Andernfalls drohen Strafen zwischen 20 und 40 Euro. Ab wann Verstöße geahndet werden, steht noch nicht fest. Außerdem werden im kommenden Jahr die Strafen, z.B. bei ungenügendem Sicherheitsabstand, empfindlich erhöht.

Nach Italien, Spanien, Portugal und Österreich muss man nun auch in Kroatien mit Anfang des Jahres beim Verlassen des Wagens (nach Unfall oder Panne) eine Warnweste auf Landstraßen oder Autobahnen tragen. Neu ist, dass in Kroatien auch Motorradfahrer verpflichtet sind, diese Weste zu tragen, wenn sie sich auf der Fahrbahn aufhalten. Ab wann bei Verstößen gegen die Warnwestenpflicht gestraft wird, steht noch nicht fest. Die in Österreich z.B. beim ÖAMTC erhältliche Warnweste wird in allen fünf Ländern akzeptiert.

In Italien müssen Reisende bis Ende März wieder die Fahrverbote oder Fahr einschränkungen in den Südtiroler Städten bedenken. Ältere Fahrzeuge dürfen die Innenstadt nicht befahren, bei Verstößen drohen auch ausländischen Autofahrern Geldbußen. Radiodurchsagen, Hinweisschilder, Leuchttafeln und Straßensperren weisen auf die Fahrverbote hin. Touristen, deren Unterkunft in den Fahrverbotszonen liegt, sind in der Regel zur An- und Abreise vom Fahrverbot ausgenommen.

Tschechien überlegt, die geltende Lichtpflicht im Winter auf das ganze Jahr auszudehnen. Die Änderung könnte schon Mitte 2006 in Kraft treten. Außerdem will Tschechien die Zahl der Führerscheintouristen bis zum Sommer 2006 reduzieren und führt eine Wohnsitzmeldung ein: Wer den Führerschein erwirbt, muss seinen Wohnsitz mindestens 185 Tage auf tschechischem Boden gemeldet haben.

Die ungarischen Vignetten werden ab 1. Jänner 2006 um zehn Prozent teurer. Die Jahres-Vignette für Pkw kostet künftig 37.000 HUF (zirka 148 Euro), eine Monats-Vignette 4.200 HUF (zirka 17 Euro), eine Zehntages-Vignette 2.500 HUF (zirka 10 Euro). Die Kurzzeit-Vignette (vier Tage lang gültig) kostet von 1. Januar 2006 bis 30. April 2006 sowie von 1. Oktober bis 31. Dezember 1.170 HUF (zirka 5 Euro) und von 1. Mai 2006 bis 30. September 2006 1.520 HUF (zirka 6 Euro). Als Grund für die Preiserhöhung wird der Ausbau des ungarischen Autobahnnetzes genannt.

In Tschechien bleiben die Preise für die Jahres-Vignette (900 Kronen, zirka 31 Euro) und die 15-Tages-Vignette (200 Kronen, zirka 6,90 Euro) unverändert. Die 2-Monats-Vignette erhält man gegenüber dem Vorjahr sogar um 50 Kronen günstiger (300 Kronen, umgerechnet zirka 10,30 Euro).

Auch in der Schweiz ist ein neues Autobahnpickerl fällig: Die Vignette 2006 ist rot, gilt für Pkw und Motorräder und behält ihren Preis mit 27 Euro bei. In der Schweiz ist für Motorräder der gleiche Preis zu entrichten wie für Pkw.

Die in Belgien, Region Wallonien, angekündigte Vignettenpflicht wird nicht bereits 2006 eingeführt, sondern ist auf 2008 verschoben worden.

In der schwedischen Hauptstadt Stockholm wird vom 3. Januar 2006 bis 31. Juli 2006 probeweise eine Straßengebühr eingeführt. Durch den Probeauf soll festgestellt werden, ob sich die Luftverschmutzung und das Verkehrsaufkommen verrin-

gern lassen. Die so genannte Staugebühr gilt nur für Fahrzeuge mit schwedischem Kennzeichen.

Der neue Sicherheitspass wird in Österreich ab dem Frühjahr/Sommer 2006 ausgegeben. Ab diesem Zeitpunkt werden Reisepässe nur mehr mit Chip und gedrucktem Foto ausgegeben. Die Kosten werden voraussichtlich mit 69 Euro gleich bleiben. Wenn der Pass in Kürze abläuft, der neue Sicherheitspass aber noch nicht zu haben ist, kann eine einmalige kostenlose Verlängerung beantragt werden. Wichtig ist, dass der Pass nach dem 31. Dezember 1995 ausgestellt wurde und nicht vor dem 26. Oktober 2005 abgelaufen ist. Die Verlängerung (gültig bis maximal Ende 2006) erfolgt bei der Passbehörde in Form einer Eintragung. Inhaber von Reisepässen, die nach dem 26. Oktober 2005 ausgestellt wurden, dürfen visafrei in die USA einreisen, wenn in ihren Pass nachträglich eine sogenannte Fotovignette (beim jeweiligen Passamt zu beantragen) geklebt worden ist. Diese Lösung gilt bis 25. Oktober 2006 und ist kostenlos.

Per 1. Jänner 2006 treten in Umsetzung einer EU-Richtlinie neue Regelungen in Kraft, wonach österreichische Opfer nach Straftaten (Überfälle oder Anschläge) im EU-Ausland rasch und problemlos entschädigt werden. Der Antrag auf Entschädigung kann dabei "daheim" in Österreich eingebracht werden. Voraussetzung ist, dass eine Straffhandlung vorsätzlich begangen wurde und mit mehr als sechs Monaten Freiheitsstrafe bedroht ist. Als Folge der Straftat müssen eine Körperverletzung, Gesundheitsschädigung oder der Tod des Opfers vorliegen. Dem Gewaltopfer oder dessen Hinterbliebenen stehen Hilfeleistungen zu, wie z.B. Therapiekosten, Ersatz des Verdienst- oder Unterhaltentgangs. Nähere Informationen erhalten Sie hier auf der ÖAMTC Webseite.

Rauchverbote & mehr - Was es auf Reisen sonst noch zu beachten gilt

Immer mehr Länder beschließen Rauchverbote, so auch Spanien: Per 1. Jänner 2006 wird das Rauchen in Lokalen eingeschränkt.

Es gibt aber kein generelles Verbot, große gastronomische Stätten dürfen Raucherzonen einrichten. In kleinen Lokalen muss der Inhaber entscheiden, ob er sein Restaurant als Raucher- oder Nichtraucherlokal deklariert. Verstöße werden bestraft (mind. 30 Euro).

Seit 11. Dezember 2005 gilt in der Schweiz ein allgemeines Rauchverbot in Zügen und auf Bahnhöfen, ebenso seit Dezember ist in Frankreich im gesamten Zugverkehr das Rauchen verboten.

Anfang 2005 hat die Türkei sechs Nullen bei ihrer Währung gestrichen und somit eine neue Lira eingeführt. Ein Jahr lang sind beide Währungen parallel gehandelt worden, ab 1. Jänner 2006 ist nur noch die neue Lira als Zahlungsmittel gültig.

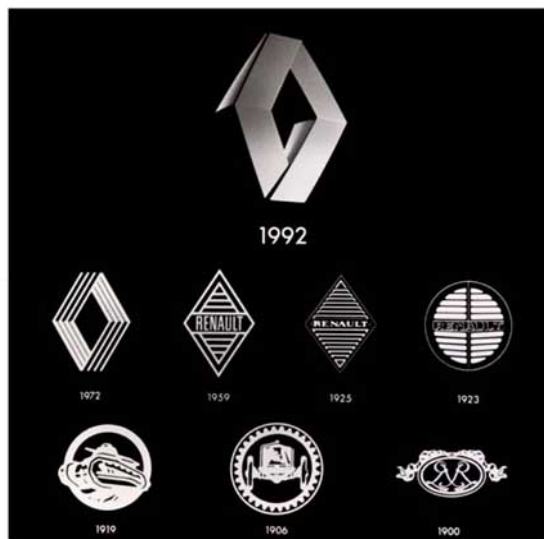
Die geplante Mietwagensteuer auf den Balearen wird nun nicht per 1. Jänner 2006 eingeführt. Neue Verhandlungen sollen zu einer einvernehmlichen Lösung mit den Wirtschaftsverbänden führen.

In Großbritannien gehört der berühmte "Last order" in Pubs um 23 Uhr und in Clubs um 2 Uhr der Vergangenheit an. Alle Lokaltäten dürfen 24 Stunden geöffnet haben.

*Walter Ceh
Informiert durch den ÖAMTC*

Renault und der Rhombus

Das Markenzeichen von Renault war schon bald nach dem Anfang der Rhombus. Nur in den Anfangsjahren wurde das Firmenzeichen dramatisch geändert, erst nach 1923 entwickelte sich das Logo Renaults hin zum Rhombus, aus dem kreisförmigen, mit Querlamellen versehenen Schild. Das Symbol ging mit der Zeit, die Unternehmenslinie blieb bestehen. Bis heute steht das Renault-Emblem für Modernität, Kreativität und Wertigkeit – „Createur d'Automobiles“.



Herbert Fischer

Sauwald Classic

Der BMW Club Peuerbach ladet ein zur Sauwald Classic Peuerbach am Sonntag, dem 25. Juni 2006, mit Start und Ziel im Zentrum von Peuerbach (OÖ). Es handelt sich dabei wieder um eine gemütliche Ausfahrt für Autos und Motorräder bis Baujahr 1975, mit lustigen Sonderprüfungen. Als besonderes Highlight wird diesmal eine eigene Bergwertung gefahren.

Informationen erteilt:

Der BMW-Club Peuerbach i.A. W. Eder

Bahnhofstrasse 35 4722 Peuerbach

Obmann: Erich Wiesenberger

Tel. 07276/2181-0

info@wiesenberger.at oder die Homepage unter:

www.bmwclub-peuerbach.net

Mai Rallye in Telč (26.-28. Mai 2006)

Diese Oldtimerrallye wird vom Aero Car Club Austria veranstaltet.

Auskunft erteilt Ing. Viktor Vadura (Tel.: 02273/7604 oder richten Sie Anfragen an die E-Mailadresse ing.vadura@aon.at)

Rezepte des Monats

JAGUAR XK - Type - Cocktail

4 cl Scotch Whisky, 2 cl Cherry Brandy/Kirschlikör, 2 cl Zitronensaft, 2 cl Orangensaft (100% Nektar)

Den Rand einer Cocktailschale in einem Zitronenviertel drehen und in eine mit Zucker gefüllte Schale tupfen.

Die Zutaten mit Eiswürfel im Shaker gut schütteln und in die Cocktailschale abseihen.

Für Antialkoholiker und Kinder :

MINT TONIC - Cocktail

1 cl Zuckersirup, 4 cl Pfefferminzsirup, 6 cl Zitronensaft, Tonic Water.

Alle Zutaten bis auf Tonic Water in ein Longdrinkglas mit Eiswürfel geben und gut umrühren. Danach mit Tonic Water auffüllen und mit einer halben Zitronenscheibe am Glasrand servieren.

Viel Spaß beim Mixen und Trinken wünschen

J. +M. Lenzinger

Clubnachrichten

Zusammengetragen von Herbert Schallmeiner

Premiere beim Clubabend im Februar

Der letzte Clubabend im Februar brachte eine Premiere in der Clubgeschichte.

Unser Clubmitglied, Dipl.-Ing. Schraml erzählte über seinen Weg zum Oldtimerfreund und zum wohl erfolgreichsten Teilnehmer der großen Oldtimer Rallyes. In der Aufzählung der Oldtimer, die er besessen hat, fehlte auch nicht der Jaguar E, der zum Lieblingsauto seiner Gattin wurde.

Seine große Liebe zu den italienischen Autos aber beweisen seine drei Ferrari.

Es war sehr interessant zu erfahren, was er uns, die wir ja in dieser Liga nicht aktiv sind, so mit auf den Weg zu geben hatte, vor allem den Willen, erfolgreich zu sein.

Eine rege Beteiligung brachte dann auch die angeschlossene Fragestunde, die das durch die Erzählung geweckte Interesse zeigte.

Wir danken Dipl.-Ing. Schraml für seine Ausführungen.

Gutachten - wertvolle Helfer bei Unfällen

Ebenfalls beim Clubabend im Februar berichtete ein COVC-Mitglied über Angebote von Gutachtern. Die Details sind sicher noch zu klären, denn die Preise schwanken je nach Gutachter und Gutachten. Beim Wert des Autos unter 20.000,00 € genügt ein einfaches Gutachten, bei Werten darüber sollte schon ein ausführliches Gutachten erstellt werden. Clubrabatte wurden angekündigt, falls sich etwa 10 Mitglieder zusammen für einen Gutachter entscheiden. Näheres wird noch erarbeitet.

Der ÖMVV und die Taglichtverordnung

Wer sich über die Taglichtverordnung bei historischen Fahrzeugen informieren möchte, findet Hinweise (vom ÖMVV zusammengestellt) auf unserer Homepage unter www.covc.at

3. Weinstraße Thermenregion Oldtimer Fahrt 2006 (19./20. Mai)

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren und die schon bereits vorliegenden Anmeldungen (82 Fahrzeuge) lassen eine Rekordbeteiligung erwarten. Wer noch teilnehmen will, muss sich daher so rasch wie möglich anmelden.

Schon jetzt sei Johann Juster für seinen unermüdlichen Einsatz gedankt.

Clubausfahrt am 6. Mai 2006 (Nachtrag)

Am Samstag, dem 6. Mai 2006, plant Walter Ceh eine Clubausfahrt nach Roggenreith zu einer Whiskybrennerei (ca. 120 km).

Treffpunkt ist um 8:00 Uhr auf dem Parkplatz der AGIP Tankstelle auf der Stockerauer Autobahn. Abfahrt um 8:30 Uhr. Für 11:00 Uhr ist die Führung durch die Whiskyerlebniswelt mit Verkostung geplant (3 Kostproben mit Brot um 5,-€). Mittagessen beim Mohnwirt um 13:00 Uhr (jeder zahlt selbst), ab 15:00 Uhr Rückreise, evtl. Ausklang bei einem Heurigen.

Bei Schlechtwetter wird abgesagt.

(Wer Lust hat, kann zur Einstimmung die Internetseite www.whiskyerlebniswelt.at besuchen)

Clubausfahrt am 10. Juni 2006 (Nachtrag)

Am Samstag, dem 10. Juni 2006, organisieren Helga und Otto Goschenhofer eine Clubausfahrt.

Treffpunkt ist der Parkplatz bei der Raststätte Bad Fischau an der Südautobahn um 9:30 Uhr. Abfahren wird um 10:00.

Die reizvolle Strecke führt dann ins Voralpengebiet bis nach Kirchberg am Wechsel, wo gemeinsam das Mittagessen eingenommen wird.

Anmeldung erbeten bis Ende Mai 2006 unter

E-Mail: o.goschenhofer@intend.at oder telefonisch 01/278 28 23 (in der Geschäftszeit).

Nächster Clubabend

Der nächste Clubabend findet am Donnerstag, dem 6. April 2006, ab 19.30 Uhr, in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5, statt.

Unser Clubmitglied Herbert Berger wird über seine Besteigung des Kilimandscharo (5892 m) erzählen.



Inhaltsverzeichnis

SIMCA (Teil 2)	Seite 1
Autos berühmter Personen	Seite 2
Kannst du dich noch erinnern? (Teil 9) PEGASO	Seite 3
Automobilgeschichte im Zeitraffer	Seite 4
Restauration eines Jaguar XK 150 DHC (Teil 1)	Seite 6
Von Peking nach Paris – The great Raid ...	Seite 8
Reisen in Europa, Änderungen ab 2006	Seite 9
Renault und der Rhombus	Seite 11
Sauwald Classic	Seite 11
Oldtimerrallye in Telč	Seite 11
Rezepte des Monats	Seite 11
Clubnachrichten	
Clubabend Februar – Bericht Schraml ...	Seite 11
Gutachten über Oldtimer	Seite 12
Taglichtverordnung	Seite 11
3. Weinstraße Thermenregion	
Oldtimer Fahrt	Seite 11
Clubausfahrt (6. Mai 2006)	Seite 12
Clubausfahrt (10. Juni 2006)	Seite 12
Nächster Clubabend (Reisebericht H. Berger)	Seite 12

CCS10
Gudrunstrasse 160 - 1100 Wien
Tel.: 01 / 604 87 55
Fax: 01 / 604 87 55 - 55
Email: ccs10@aon.at
Web: www.citycopyservice.at

Kopien S/W und Color
Plotservice
Digitaldruck - Offsetdruck
Visitenkarten - Stempel
Textildruck - Folienschnitte
Posterdruck - uvm.

**City Copy Service**

Impressum

Herausgeber: COVC

1190 Wien, Hackhofergasse 11A/6

Redaktion: Herbert Fischer

Gertrud und Herbert Schallmeiner

E-Mail: herbert.fischer@covc.at

herbert.schallmeiner@covc.at

Druck: City Copy Service