



Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

MG/Rover quo vadis?

Mit der Traditions-Automobilhersteller-Firma MG/Rover muss es rapide bergab gehen. Jetzt werden die „Familien-Juwelen und das -Silber“ veräußert, ein schlechtes Zeichen, oder?

Am 25. März war es so weit: das vorerst letzte Kapitel der traurigen Geschichte des Unternehmens begann - so sehe ich das zumindest. Die **MG Sports & Racing Ltd.** wird komplett veräußert (alles, vom T-Shirt über Tuning Ersatzteile, Motore, Felgen, Reifen, Einrichtungsgegenstände, der gesamte Fuhrpark mit LKWs etc., Auto-Projekte mitten in der Arbeit stehengelassen, etc. etc., insgesamt 1000 Lots stehen bereit zum Verkauf...).



Lot 907

Unter den „Gustostückerln“ befinden sich zwei Qvale Mangusta, welche als Vorlage für einige Design-Features dienten (diese flossen dann in die Produktion des XPower SV-R ein), weiters zwei seltene MG XPower SV-R mit ca. 400 PS (dies ist die einzige Chance, noch ein fabriktisches Kraftpaket zu erstehen, mit ca. 120.000.-€ muss man rechnen).



MG XPower SV-R

Ein weiteres Gustostückerl ist der MG ZR Judd 2,0 litre, der bei Langstreckenrennen eingesetzt wurde. Ebenfalls unter den Hammer kommt der DTM-MG, dessen Teilnahme an der Deutschen TW Meisterschaft geplant war.



Lot 700

Der von MG Sports & Racing Ltd. gebaute Rennwagen MG ZT V8 Belcup, welcher eine Leistung von 480 PS aus einem Ford V8 Motor mit 32 Ventilen freisetzt, wird mit 58.000.-€ Ausrufungspreis angeboten – einem Bruchteil der Entwicklungs- und Produktionskosten.



der schnellste Kombi der Welt

Auch der „schnellste Kombi der Welt“ ist unter den Lots zu finden, MG ZT T7 65 Bonneville. Dieser Wagen war am Ende der Mess-Strecke in Bonneville USA 363 km/h schnell!

www.wyleshardy.com

Man kann gespannt sein, wie es mit MG/Rover weitergehen wird...

Herbert Fischer

Ein ganz normaler Freitag- Nachmittag

Wir, Manfred und Johann, haben uns an diesem Nachmittag vorgenommen, die Heckscheibe und die Frontscheibe beim 12er Jogi (Jaguar E V12) vom Hannes einzubauen.

Diese Arbeiten gehören zu den undankbarsten bei der Komplettierung eines Fahrzeuges, denn das Auto ist fertig lackiert und bei den Engländern gibt es kaum eine Scheibe, die wirklich passt. Unter „passen“ versteh` ich, der Rahmen und die Scheibe sind nicht „leicht verzogen“ wie es halt bei den Katzen so Standard ist.

Diese heikle Angelegenheit können wir aber in zwei bis drei Stunden erledigen.

„Johann, des moch ma in aller Ruh, damit uns nix passiert“, war das Startsignal von Manfred.

Das war anscheinend das Stichwort für unseren „Präsi“ Wolfgang. Die Türe im Glashaus ging auf wie immer (Wolfgang öffnet die Türe, die nach innen aufgeht, in Bruchteilen einer Sekunde und wehe dem, der dahinter steht. Mit ein bisschen Kleber hat man dann ein lebensgroßes Abziehbild) und ein „Griaß euch“ mit den Ergänzungen „Servas Papa“, damit ist Manfred gemeint (warum „Papa“ ist nicht geklärt, denn ein Vaterschaftstest würde zu keiner Übereinstimmung führen), und „Servas Vice“ (damit bin ich gemeint) war der Anfang dieses Nachmittags.

„Üi je, was mochts denn do“, war der fachmännische Kommentar unseres Präsi, nachdem er sich tänzelnden Schrittes zu unserem Arbeitsplatz bewegt hatte.

„Mir schau, dass da Erich (unser Haus- und Hof-Lackierer) wieder a Arbeit kriagt“, war meine Antwort.

„Wieso denn des, der is do grad vom Erich kumma. Is wos passiert?“ - die besorgte Frage vom Präsi, eine nervende Antwort.

Ein Zigaretterl und allgemeiner Plausch haben unsere Arbeit unterbrochen.

--- Macht ja nix, denn wir san ja ned im Akkord ---

Inzwischen haben wir den Arbeitstisch mit einem Tuch abgedeckt, die Scheibe gereinigt und den Fenstergummi gesucht, gefunden und „silikoniert“.

Da ging wieder die Glashaustüre auf und unser lieber Freund „Peda“ (Peter Bellant) betrat den Raum.

Freundlich wie immer, ein Lächeln im Gesicht, in den Händen zwei Flaschen Champagner im Nylonsackerl (er erinnert mich immer irgendwie an den Prawy) und dann wird das bekannte „Hallo ihr Schurken“ als Gruß in den Raum geworfen.

Ein „Jessas, da Peda“ von Manfred und „Warum lossen DEN die Russen imma wieda ham?“ von mir waren die Seelenseufzer von uns beiden. Diese Aussprüche haben nichts mit der Person von Peter zu tun, aber sehr wohl mit den auf uns zukommenden Kommentaren.



„Peda“ mit Champagner

Mit „Servas, mei Wolferl, griaß die Mani (Manfred), servas Johann da Vice“, machte Peter seine Begrüßungsrunde. „Mani, san de Glasln gwochn?“, war seine Frage beim Zurückgehen zu dem am Eingang abgestellten Nylonsackerl. „Do is trock’n wie in da Wüste“, ein weiterer arbeitsfördernder Ausspruch von Peter.

Manfred unterbrach seine Konzentration (ich legte die Scheibe wieder auf den Tisch) und beantwortete Peters Frage: „De schenan oder de normalen Glasln?“

„Mani, an Champagner sauft ma net aus Häferln, des solltast scho wissen.“

Kommentar von Manfred: „Der is so deppat. Wosch das söba, i hob jetzt ka Zeit.“

„Na guat, des moch i“, die Antwort von Peter.

Nur zur Information: bei dieser Kommunikation waren die beiden ca. 10 m voneinander entfernt.

Jetzt hatten wir ein paar Minuten Ruhe und mit einem aufmunternden „tua ma weida, Johann“ in meine Richtung begann Manfred den Dichtungsgummi um die Scheibe zu legen, die ich inzwischen wieder in Position gebracht hatte.

Da ging die Glashaustüre wieder auf und mit einem „Hallo Freunde“, kam unser lieber Georg (Dr. Braune) auf „Besuch“.

Das Eintreten ins Glashaus muss ich näher beschreiben, da mir dabei immer ein Lacher auskommt (wobei mir nicht immer danach ist): Die Eingangstüre (wie vieles im Glashaus) ist nicht für die Körpergröße eines Georg (1,98 m) gebaut, also muss er in gebückter Haltung eintreten. Da er sich dabei um gute 20 cm „verkleinern“ muss, schaut es immer so aus, als würde Georg mit einer höflichen Verbeugung das Glashaus betreten.

Und was glaubt Ihr hatte er in der linken Hand? A Nylonsackerl, was sonst.

„Woast für de Mama einkaufn?“, die Frage vom Gläser waschenden Peter.

„Na, i hob nur wos zum Essen mitbracht“, die ruhige Antwort von Georg.

„A Stelzen?“, Peters immer wiederkehrende Frage (sein Russlandsyndrom, denn dort bekommt er nur Wodka. Warm, kalt, viel, wenig, aber immer ohne Fleisch und Knochen).

„Na, a paar Golatschen zum Naschen“, antwortete Georg.

„Schod. Wos is, du Erzfeind, trinkst a Glaserl?“
„Waun i auf dein zur Unverkäuflichkeit verschöner-ten XK trinken derf, kennt des net schoden“, kam es zaghaft von Georg.



Stilleben im Glashaus

Ein lautstarkes „Burschen, eigschenkt is“ in Richtung Wolfgang, der sich schon in Bewegung gesetzt hatte, Manfred und mich war der Auftakt zur nächsten Unterbrechung.

Ich legte die Scheibe wieder zurück auf den Tisch und wir (Manfred kopfschüttelnd und mit einem gequälten Lächeln) gingen in Richtung Peter, um ein Glaserl zu trinken.

Mit allgemeinem zuprosten, a paar bleden Sprüchen, dem einen oder anderen Witz und mit Peters verführerischer Frage „Derf i da nochschenken, sonst wird a worm“, vergingen schnell die Minuten.

--- Macht ja nix, denn wir san ja ned im Akkord ---

Ich habe mein Glas abgestellt, mich in Richtung Scheibe in Bewegung gesetzt, da ging wieder die Glashaustüre auf und unser Freund „Michi“ (Michael Braun, unser Elektriker) betrat die heilige Halle.

„Gott sei Dank, der hackelt wenigstens was“, ist mir durch den Kopf geschossen als ich mich umgedreht hatte, um an der Begrüßung teilzunehmen:

Hier ein Ausschnitt: „Hallo Michi, mei Freind, warum mochst imma an Kurzen wannst e an host?“ „Lasst die Kabel glühen, da Michi kummt.“ „Mani, hast e a Großpackung Sicherungen kauft?“

Gott sei Dank ist Michi mit solchen Sprüchen nicht aus der Ruhe zu bringen und konterte: „Gebts ma a Bier, denn den Kas in Glasln kann ma jo net saufen. Was is des? A Champagner? Grauslich.“

Peters Gesicht hatte für einen Moment die Züge eines Chai Pe (Hunderasse mit mehr Falten als Hund) angenommen und war sprachlos.

Da ging (o Schreck) wieder die Glashaustüre auf und Hannes kam auf Besuch. Hannes ist der Besitzer des Jaguar V12, bei dem wir eigentlich seit eineinhalb Stunden die Scheibe einbauen wollten.

„Hallo Hannes, wos mochst du do?“, die Frage von Manfred.

Mit „Trinkst a a Achterl?“ war die nächste Verzögerung beschlossene Sache.

„I schau nur wias mein Auto geht, wast eh, i bin neugierig.“

„Mocht jo nix, prost Hannes.“

„Manfred, jetzt müssen wir einmal arbeiten“, mein bescheidener Aufruf.

Da ging wieder die Glashaustüre auf und unser Freund Harry aus dem Waldviertel trat ein.

„Guat dass`d do bist, i brauch e was von dir“, waren die Begrüßungsworte von Manfred.

Harry ist einer der wenigen mir bekannten Menschen, bei dem die roten Blutkörperchen magnetisch sind. Er hat seit seinem 15. Lebensjahr die Rostitis und ist ein Fachlexikon für Oldtimer. Die Fachfragen zum Thema Mark 9 waren schnell erledigt und Harry bekam sein Achterl.

Michi hatte für Hannes noch verschiedene Fragen zum Thema „was is wo und wie funktioniert`s beim 12er“ zu beantworten.

Mit einem herzhaften „Wann no ana kummt, sperr i de Tür zu“ von Manfred haben wir unser 'Projekt Scheibe' wieder aufgenommen.

Der Dichtungsgummi war schnell um die Scheibe gelegt. In der Hektik, welche die Einsager (hautnah mit Sektgläsern in der Hand um uns herum) verbreiteten, hatten wir die Scheibe um 180° verkehrt auf den Rahmen gelegt.

Aufschreie der „Beobachter“: „Glaubst net, dass`d jetzt a Problem hast?“ „Johann, soll ma da des Auto umdrahn oda mochst des mit da Scheibn?“ „Wa des ned bessa wonst de Scheibn woarm mochst? Vielleicht rinnts eine.“ „Pass auf, dass di dann net apatzt wanns wach is.“ usw.

Unverständlicherweise hatte mein freundliches „Schleichs eich“ zur Folge, dass die Beobachter den Beschluss fassten, uns zu helfen.

„Geh lass da zeign, wia ma des mocht, Johann.“

„Des is jo eh afoch, oba da Vice mochts kompliziert.“

„Do brauchst eh nur drucken.“

„Der waß jo ned wo.“

„Manfred, i glaub du bist im Weg.“ etc.

Die hintere Heckklappe, wo wir ja die Scheibe einbauen wollten (und das schon seit Stunden), muss dabei senkrecht gehalten werden, um bei ange-drückter Scheibe (mit montiertem Gummi) zuerst den Anschluss der Heckscheibenheizung herzustellen. Eine unangenehme Arbeit, da sehr schnell eine Hand fehlen kann.

Aber wir hatten ja unsere Helfer, die uns so viele Hände zur Verfügung gestellt haben, dass wir beim Arbeiten auf einmal die Arbeit nicht mehr gesehen haben.

Die Kommentare zur jeweils durchgeführten Arbeit sind ohne Unterbrechung wie eine Geräuschkulisse im Kaufhaus gelaufen. Da wir uns wirklich auf die Arbeit konzentrieren mussten, ist der Text an uns vorbei gegangen. Ob das schade ist, möchte ich nicht kommentieren.

Auf meine Bitte, die Hände weg zu geben, da ich vor lauter Hände nichts mehr sehen kann (anschei-

nend doch etwas lautstark), haben ALLE die Hände weg gegeben, und zwar blitzschnell!!
Gott sei Dank aber nicht Manfred, sonst wären wir sofort fertig gewesen und hätten eine Scheibe weniger gehabt.

Inzwischen war auch Michi mit seinen Erklärungen fertig geworden und Hannes hatte Zeit, beim Einbau des Fensters zuzuschauen.

Einige ‚Wuchteln‘, die unter tosendem Gelächter zur erfolgreichen Arbeit beigetragen haben:

„Ui, jetzt hast scho wieda kan Kratzter gmocht.“

„Hast eh an Overall mit an Messing-Zipferschluss, weu der mocht a bessers Muster in den Lack.“

„Tua da nix o, Johann, is jo eh net dei Wagl.“

„Kannst du an Bledsinn a verrechnen, oda gibst do Prozente?“ ...

Hannes tat mir schon leid, denn jede dieser Ansa-gen haben bei ihm Magenkrämpfe hervorgerufen. Zu hoffen ist, dass er unsere Glashaussprache verstehen lernt.

Aber dann. Endlich war das Fenster drinnen, der Gummi hat gepasst, der Heckscheibenanschluss ist nicht abgebrochen, bei der Montage des Spannprofils sind wir (Manfred) nicht abgerutscht und die Zierleiste haben wir auch nicht verbogen.

„A guade Arbeit, oba dauert die imma so lang?“ war dann das Abschlusswuchterl.

„Jetzt trinken WIR ZWA a Achterl!“, sagte Manfred zu mir und, wie kann es anders sein, alle waren beim Trinken wieder dabei.

Als wir dann den Beobachtern mitteilten, dass heute die zweite Scheibe (Frontscheibe) nicht mehr eingebaut wird, denn inzwischen war es 17:15 Uhr, hatten alle dringende Termine und mit „Jessas, scho so spät“ und ähnlichen Sprüchen waren wir innerhalb von 15 Minuten die Warmluft verteilenden Beobachter los.

Die dann eingekehrte Ruhe hat uns direkt erschreckt.

So ein „normaler“ Freitag-Nachmittag erzeugt bei mir einen Adrenalinausstoß wie vor einem 3fach Bungee-Jumping, und wenn Manfred der ‚dicke Hals‘ bleibt, kann er alle Hemden wegschmeißen.



Na wer sogts denn, es wird jo a gorbeit

Hoffentlich war das ein einmaliges Ereignis, sonst müssten wir uns wirklich um eine Buschenschank-genehmigung kümmern und den Freitag zum Ausschanktag erklären.

Auch dagegen wäre nichts einzuwenden, denn die Besucher sind ja unsere lieben Freunde, Manfred und ich könnten auch lachen und die Arbeit hätte wenigstens Pause.

Fazit: Warmluftverteiler und Schönsprecher werden in Zukunft einen Eignungstest durchführen müssen, bevor sie als Beobachter zugelassen werden: Trennscheibenschleifen, Ölwechsel ohne passendes Gefäß mit weißem Hemd, dunklem Anzug und Krawatte.

Festgehalten wurde dieser Nachmittag von Manfred und Johann, die gerne arbeiten und gerne lachen, aber beim Arbeiten nicht lachen können (sehr selten, und wenn, dann nur über Fehler anderer) und beim Lachen nicht arbeiten können.



Die Entsorgung dauert oft eine Stunde zu zweit

Vom Trinken red ma glei gar ned, denn des kenn ma sowieso allane.

Trotzdem: Wir freuen uns schon auf den nächsten „ganz normalen Freitag-Nachmittag“.

Johann Juster

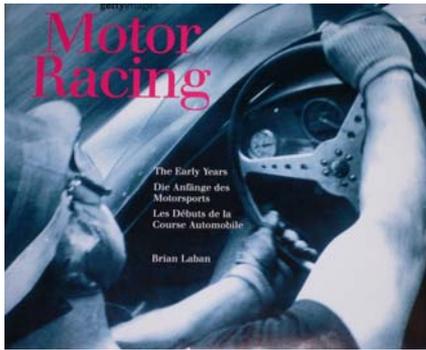
Motor Racing – The Early Years

Eine (zugegebenermaßen enthusiastische) Buchvorstellung

Dieser Winter wollte ja kein Ende nehmen und so juckte es uns Oldtimer-Enthusiasten jeden Tag mehr unter den Fingernägeln und Fußsohlen, endlich wieder die Motoren zu starten und durch die Gegend zu gleiten und zu flitzen.

Nun, das Buch, das ich entdeckt und nun fast jeden Tag abends in Händen halte um darin zu blättern und zu staunen, trug eher zur Ungeduld auf den Frühling und die geplanten Ausfahrten und Rallies bei als zur Beruhigung.

Naja, auf jeden Fall ist das Buch „Motor Racing – The Early Years“ eines der faszinierendsten Bücher über die Anfänge des Motorsports, das ich je gelesen habe.



Brian Laban, ein renommierter englischer Motorsport-Journalist, hat gemeinsam mit Alex Linghorn die Archive von Getty Images nach den tollsten Fotos zu diesem Thema durchforstet. Dieses Archiv umfasst dzt. immerhin über 70 Mio. Bilder und 30.000 h Film...

Herausgekommen ist ein dreisprachiger (D, E, F) Bildband mit 350 Seiten und unzähligen Fotos des Motorsports von 1894 (!) bis Ende der Fünfziger Jahre.

In die wichtigsten Epochen gegliedert kommt man beim Durchblättern und Lesen aus dem Staunen nicht heraus. Besonders faszinierend für mich sind die Epochen von 1900 bis zu den späten 30ern mit den Bentleys, Alfas, MG's, den Anfängen von Brooklands und der Berliner Avus u.v.m.



Auf vielen Bildern spürt man förmlich das Risiko und die Gefahren, denen sich die Rennfahrer damals aussetzten. Manchmal ist es schier unglaublich, welche Unfälle die Fahrer relativ glimpflich überstanden, einige von ihnen aber auch nicht...



Natürlich dürfen auch die Rennen der Nachkriegs-ära und der Fünfziger nicht fehlen mit ihren Silberpfeilen, den Maseratis, Ferraris, Jaguars und Na-

men wie Moss, Farina, Caracciola, Ascari, Fangio,...



Auch ein Bild vom Rennen in Wien-Aspern von 1958 mit dominierenden Porsches am mit Strohbällen begrenzten Rundkurs ist zu finden.

Das Schwierigste war sicher, ein paar Fotos für den Artikel auszusuchen, denn es sind einfach nur tolle Aufnahmen zu finden...



Das Tollste an dem Buch ist meiner Meinung nach das Preis-/Leistungsverhältnis, denn das Buch kostet sage und schreibe nur EUR 20,-!!! Da werden weit weniger spektakuläre Bücher um mehr als das Dreifache angeboten – also, ab ins Buchgeschäft!

Zur Info: „Motor Racing – The Early Years“ von Brian Laban, Könnemann Verlag, ISBN 3-8331-1354-5

Ich werde das Buch zum nächsten Clubtreffen mal mitnehmen...

Christian Englisch

News für alle Jaguar-Besitzer

SNG Barratt, einer der größten Jaguar-Teilehändler bringt heuer im Sommer neue Kataloge raus. Bisher waren ja ziemlich alle Jaguar-Typen in einem Katalog zusammengefasst (vom MK7 bis XJS), was manchmal ziemlich unübersichtlich ist.

Nun dürfte man für die wichtigsten Jaguar-Modelle eigene Kataloge drucken, zumindest mal für E-Type, XK und MK2. Unter folgendem Link kann man diese schon vorab als pdf-Datei downloaden (auch die Preislisten):

<http://www.sngbarratt.com/catalogue/newcatalogues.htm>

Christian Englisch

Eindrücke mit Hakan Lindbergs

FIAT 124 Sport Spider

Von 1968 bis 1972 nahm ich als Mitglied des RRT - ZV Krems als Beifahrer an einer Reihe von nationalen und internationalen Rallyes teil. Die meisten Erfolge konnte ich dabei am heißen Sitz von Peter Pirker (Mini Cooper, VW 1302 S) und Roland Wieser (BMW 2002, Lancia Fulvia HF, etc) erzielen.

Nach dem Gesamtsieg bei der oststeirischen Wertungsfahrt 1972 sollten Peter Pirker und ich für die Alpenfahrt wieder einen OPEL Ascona des Wiener Tuners Annessi pilotieren. Trainieren mussten wir aber mit Peters privatem Rallyekäfer.



Dabei besuchten wir in Kärnten auch Klaus Russling, einen der schnellsten Rallyepiloten Österreichs in diesen Tagen. Zur gleichen Zeit trainierte auch Hakan Lindberg, der FIAT-Werkspilot und Pirelli-Versuchingenieur, für die Alpenfahrt und war auch zu Besuch bei Klaus Russling. Wir verbrachten einen wirklich gemütlichen Abend und Hakan erzählte jede Menge Rallye-Geschichten. Zu fortgeschrittener Stunde, milde gestimmt von einigen Kärntner Obstlern, stellte Hakan fest, dass wir Privatfahrer wirklich zu bedauern wären, da wir mit dem eigenen Auto trainieren müssten. Und er machte uns dann einen Vorschlag: er möchte so wieso eine Trainingspause einlegen und sich bei Klaus und dem Obstler etwas erholen - wir sollen daher seinen Werkswagen nehmen und damit unser Training fortsetzen. Einzige Bedingung: nach 2 Tagen müssen wir mit dem unversehrten Auto wieder retour sein!

Auch am folgenden Morgen galt sein Vorschlag noch und gesagt - getan: Hakan übergab uns die Schlüssel vom Muletto und los ging es. Schon auf den ersten Kilometern faszinierte uns der FIAT 124 Spider mit seinem herrlich am Gas hängenden Motor und seiner harten, aber sehr neutralen Straßenlage. Peter Pirker war bald mit dem Auto auf Du, und für uns begannen zwei genussvolle Tage. Eine Mischung zwischen der Faszination eines fast perfekten Rallyegerätes und der Notwendigkeit, das Alpenfahrtraining komprimiert in zwei Tagen abzuwickeln. Einzige Wermutstropfen dabei waren die doch etwas hohe mechanische Geräuschkulisse und die feine Staubschicht, die bei dem doch schon

etwas weichen Muletto zwischen Windschutzscheibe, Hardtop und den Scheiben eindrang. Für uns aber ein Erlebnis der besonderen Art und Trainingsbedingungen wie nie zuvor - möglich nur in einer Zeit, in der auch im Profisport noch Kameradschaft möglich war.

Traurig und glücklich zugleich brachten wir den 124 Spider pünktlich zu Hakan Lindberg zurück. Und dass ihm die Trainingspause nicht schadete, bewies Hakan Lindberg dann mit seinem Gesamtsieg bei der Alpenfahrt 1972.



Fiat 124 Spider - Hakan "Bo" Lindberg beim Start zur Alpenfahrt 1972 aus dem Buch "Die Alpenfahrt" von Martin Pfundner (erhältlich im Böhlau Verlag)

Für uns lief es dann leider nicht so gut: Annessi bekam die beiden geplanten Ascona nicht fertig. Daher wurden die beiden Fahrer Peter Pirker und Ing. Huber in ein Auto zusammengespannt - und ich als Beifahrer musste zusehen. Außer dem Training und einem unvergesslichen Erlebnis der Kameradschaft von Hakan Lindberg und den Eindrücken mit dem FIAT 124 Sport Spider also nichts gewesen.





Diese Eindrücke wirkten bei mir allerdings noch lange nach: Ende der Saison 1972 hängte ich dann den Sturzhelm an den Nagel und widmete mich voll dem Studium und in der Folge dem Beruf. Als mich dann Mitte der 80er Jahre der Autobazillus wieder einholte, war ein FIAT 124 Spider mein erster Klassiker - allerdings die normale Cabrio-Variante und nicht das heiße Sport-Gerät.



An der Seite meines Freundes Werner Fessl hatte ich in der Zwischenzeit aber auch schon das Vergnügen, eine Zeitreise in seinem 124 Abarth Spider zu unternehmen - unter anderem bei der Tour Auto 2004.

Dipl.Ing. Rudolf Schraml

Jaguar E - Scheinwerferverkleidung



Die Firma Wahlsinn in Deutschland hat eine Scheinwerferverkleidung für die Jaguar E Typen Serie 1 ½, S2 und S3 herausgebracht. Die Verkleidung ist im Stile der Serie 1 konzipiert und ist relativ einfach zu montieren ohne die Lackierung zu beschädigen. Kosten: 1156.- €

www.Wahlsinn.de

Herbert Fischer

Aston wieder auferstanden

Basierend auf dem Le Mans Gewinner Aston Martin DBR 1 mit dem 3,7 Liter Motor wurden nur zwei DBR 2 vom Werk 1959 aufgebaut.

Wenn man nicht imstande, ist die nötigen 4 bis 5 Millionen Pfund für einen Aston Martin DBR 2 aufzubringen, gibt es ab nun eine günstige Alternative. ARA Racing Ltd. produziert ab sofort eine limitierte Auflage von 24 ARA Le Mans Nachbauten. Die Form wurde direkt von einem Original-Auto abgenommen und wird auf einem Rohrrahmen montiert. Die Standard-Maschine ist eine 190 PS Version des Jaguar XK mit einem Hubraum von 3,4 Liter. Es besteht die Möglichkeit, auch das 4,2 Liter Triebwerk zu ordern. Auf diese Art hat man ab nun die Möglichkeit, eine exakte Replika für 60.000 Pfund zu erwerben.

www.ara-racing.co.uk



RARE ASTON REVIVED

Herbert Fischer

Extras, die nicht in der offiziellen Preisliste von Aston Martin standen

Der in der Farbe Silver Birch 1964 ausgelieferte Aston Martin DB 5, Dienstwagen von James Bond, strotze von „Goodys“, welche in keiner Preisliste standen.

Bevor wir uns die Extras ansehen und besprechen möchte ich darauf hinweisen, dass der ganze Aufwand von drei James Bond Autos, welche sich gleichen und für die Produktion von „Goldfinger“ und „Thunderball“ erhalten mussten, dieser Aston **insgesamt nur 13 Minuten** lang im Film zu sehen war. Das echte James Bond Auto hat zurzeit nur 18.000 Meilen am Tacho, stand seit 1971 in einem Museum und kam vor kurzen unter den Hammer.

Kommen wir zu den Extras:

Reifenaufschlitzer, obwohl dieses nur als „Gadget“ wirkte, war er im Film eine geniale Waffe gegen die Bösen.



der Reifenschlitzer

Der Radarschirm ist im Armaturenbrett mittig angebracht, der Radarscanner war in einem der Talbot Außenspiegel untergebracht.



der Radarschirm

Das Telefon ist sauber und formschön in der rechten Türverkleidung eingebaut worden. In den vorderen Blinkern, besser gesagt dahinter, denn diese wurden bei Bedarf vorgekippt, waren die leichten Maschinengewehre positioniert.



das leichte Maschinengewehr

Heckscheiben-Schutzschild, hydraulisch ausfahrbar, wirkte im Film gegen Beschuss von hinten, de facto

aber war es ein elektrischer Motor wie normalerweise bei Seitenfenstern verwendet.

Ein Pistolen-Fach (im Film nicht sichtbar) war für die Mauser Pistole von James im Cockpit-Boden eingebaut.

Die drei verschiedenen drehbaren Zulassungsnummern konnten präsentiert werden, Nummernhalter war ein zeitgemäßer Gag.

Das war´s. Ganz schön cool für die damalige Zeit was da an modernem Zubehör präsentiert wurde.

Wir erinnern uns noch, dass die Karosserie von „Superleggera under Licence Carrozzeria Touring“ war, und die Chassis Nummer DB5/2017/R zeugt von der Einmaligkeit des Fahrzeuges.

Oh, fast hätte ich den Ölsprüher für verfolgende Autos im hinteren Begrenzungslicht vergessen!



die Komandozentrale

Herbert Fischer

Historische im Drift

Nach der erfolgreichen Castrol Historic Rallye Trophy schreiben Castrol und die OSK heuer die Castrol Rallye Staatsmeisterschaft 2006 aus. Mit Oldtimer-Gleichmäßigkeitsfahrten hat dieses Championat freilich nichts zu tun, voller Einsatz mit spektakulären Drifts werden die Zuschauer begeistern. Zugelassen sind Fahrzeuge, die zwischen 1.1.1947 und 31.12.1987 hergestellt bzw. homologiert wurden, und einen historischen FIA-HVCF bzw. H TP Wagenpass besitzen. Informationen sind zu finden unter www.werginz-motorsport.com. 6 Läufe sind vorgesehen

Herbert Schallmeiner

Allard - eine Rarität

Längere Zeit schon hörte ich ein lästiges Quietschen rechts hinten bei meinem Alltagsgefährten. Nelson kroch bewaffnet mit Silikonspray unters Auto, versuchte den Ursprung des Geräuschs zu orten und sprühte und sprühte. Leider, die Quietschpuppe blieb.

Empfohlen durch Kollegen wandte ich mich an die Fa. Winterleitner in Haringsee. Gleich wusste der Meister, woher das Geräusch kam und reparierte.

Ich hatte Gelegenheit, in der Werkstätte dabei zu sein, als Hand an mein Auto gelegt wurde, und erblickte dabei einen roten Oldtimer. Ich erfuhr, dass auch Herr Ing. Winterleitner vom Oldtimervirus befallen ist und dass dieser Oldtimer ein ALLARD ist.

Da ich von einem Allard noch nie gehört hatte, machte ich mich in meinen Büchern schlau. Ich fand ein Foto dieses schönen Autos



Ich nehme an, es handelt sich um einen K1 Baujahr 1948. Sydney Herbert Allard baute in dieses für Rennen taugliche Fahrzeug einen Ford V 8 Motor ein. Später folgte dann der P1, der 1958 bei der Rallye Monte Carlo siegte.

Erstanden wurde diese Rarität bei einer Auktion in England.

Herbert Schallmeiner

Rezepte des Monats

FERRARI - Cocktail

3 cl Campari,
2 cl Wermut rot,
1 cl Lime Juice.

Rührglas mit Eiswürfel füllen, alle Zutaten dazugeben und ca. 10 Min. kräftig umrühren. Mixtur ohne Eis in eine Cocktailschale gießen.

Für Antialkoholiker und Kinder

FLO - Cocktail

6 cl Grapefruitsaft,
2 cl Grenadine,
6 cl Orangensaft,
6 cl Ananassaft.

Alle Zutaten mit Eis im Shaker mixen, in ein Longdrinkglas mit 4 Eiswürfel eingießen, Ananasstück am Rand, Cocktailkirsche mit Spieß im Inneren.

Viel Spaß beim Mixen und Trinken wünschen

J+M Lenzinger

Schnell ein Witz von W. Ceh zur Entspannung

"Wir suchen einen Mann, der sich vor keiner Arbeit scheut und niemals krank wird."

"OK, stellen sie mich ein, ich helfe ihnen suchen."

Clubnachrichten

Saisonstart ohne Oldies auf der Slotcarbahn

Am Freitag, dem **17. März**, trafen sich einige Clubkollegen auf der Slotcarbahn in Brunn/Gebirge zum Saisonstart ohne Oldies.

Endlich kamen auch mal wir Frauen zum Zug und durften mit den Boliden unsere Runden drehen. Nach einigen (für manche nach vielen) Trainingsrunden, denn man wollte sich ja doch keine Blöße geben (muss doch zu schaffen sein, dass wir Damen unseren „Mann“ stehen), wurden wir in fünf Teams zu je drei Fahrern eingeteilt.

Manche Damen hatten vor ihren ersten Rennversuchen eine totale Skepsis und meinten: „Nein, das macht keinen Spaß, eigentlich freut mich das auch gar nicht und außerdem kann ich das nicht.“ – Unser Rennleiter (der Inhaber der Bahn) machte jedoch kurzen Prozess und so wurden einfach alle einem Team zugeteilt. Und siehe da, es geschah ein Wunder. Kurze Zeit später sah man gerade diese Damen dann vom Ehrgeiz gepackt und von Runde zu Runde auf Überholkurs, keine Spur mehr von Nichtwollen oder Nichtkönnen. Ja, ja, manche müssen einfach zu ihrem „Glück“ ein bisschen getreten werden.



Die Slotcarbahn „Le Mans“, wo wir unsere Rennen bestritten, bestand aus 6 Bahnen.



Bei den Vorrundenrennen musste nun jedes Team alle Bahnen zu je 6 Min. (d.h. alle zwei Minuten Fahrerwechsel) fahren. Jedes Teammitglied, welches gerade nicht zum Fahren eingeteilt war, musste als „Streckenposten“ fungieren, d.h. geschleuderte und gestrauchelte Fahrzeuge aus der Bahn entfernen und so rasch wie möglich wieder auf die

richtige Bahn setzen. Man kann sich vorstellen, dass es hier teilweise zu tumultartigen Zuständen kam, speziell weil sich keiner der Fahrer mit Beschimpfungen oder Drohungen an den Streckenposten „vergreifen“ durfte. Denn das hätte Strafsekunden für das Team bedeutet und das wollte natürlich keiner riskieren. Genaueste Anweisungen der Fahrer an die Streckenposten, wie „anders...“ verfehlten ihre Wirkung nicht.

Nach diesen 6 Bahnwechsellern standen die Finalisten fest: Christoph Fischer, Michi Braun, Wolfgang Schöbel, Karl Schwoiser, Wolfgang Nowotny und Manfred (Freund von Michi).



Zu meinem Bedauern muss ich sagen, dass das reine Damenteam (Alice, Alexandra und ich) den zweiten Platz (Voraussetzung für den Aufstieg in die Finalläufe) mit nur einer Runde Rückstand leider verpassten.

Bei den Finalläufen ging es nun darum, dass jeder Fahrer auf allen Bahnen fünf Runden fahren musste und die schnellsten Zeiten gemessen wurden. Hier war die Spannung dann richtig fühlbar. Alle sechs Fahrer waren voll konzentriert und lieferten sich erbitterte Kämpfe um die Positionen.

Am Ende gab es dann folgendes Ergebnis: 1. Platz: Manfred, 2. Platz: Christoph, 3. Platz: Michi.



Alle Teilnehmer waren am Ende dieses lustigen Abends einer Meinung: Das war nicht das letzte Treffen auf dieser schönen Anlage, es wird sicher eine Neuauflage, spätestens 2007, geben. Mir bleibt nur, mich im Namen der ganzen Mitstreiter bei Herbert Fischer, dem Organisator dieser Abendveranstaltung, herzlich zu bedanken und freue mich, Euch alle beim nächsten Treffen auf der Slotcarbahn in Brunn/Gebirge wieder zu sehen.

Brigitte Adrian

Staunen in Rheinland-Pfalz

DREHBUCH: KARL UNGER

REGIE: HERBERT GSCHWINDL

Plus 42 mitspielende OLDTIMERFREAKS



Am Freitag, dem **24.03.2006**, trafen wir uns mit Freunden aus dem „Mercedes SL-Club Austria“, um sich im „Unger-Cafe“ mit Blick auf Moshammers ehemaligen Rolls Royce und andere Oldtimer bei Brötchen und Sekt zu stärken. Pünktlich um 13.30 Uhr setzte Herbert Gschwindl (Chauffeur und Reiseleiter) seinen 50-Sitzer der Marke Mercedes Benz in Bewegung, um die restlichen Fahrgäste, Mitglieder des C.O.V.C. und Mercedes-SL-Club, bei der Panoramastrasse abzuholen.

Schon ab Linz wurde unter der Leitung von Brigitte Berger ihr und Fritz Breitners Geburtstag bis tief in den deutschen Raum hinein gefeiert.

Um 0.45 Uhr erreichten wir nach 760 km Fahrt unser Hotel in Speyer. Während ein Großteil der Reisegruppe sofort unter die Decke kroch, kontrollierten und dezimierten einige Unermüdliche die Bar des Busses.



Pünktlich um 9.00 Uhr standen wir vor der Kassa des Technik Museums in Speyer. Zu Boden und zu Luft wurden dort Oldtimer, Flugzeuge (Antonov 26 und 22, Jumbo-Boing 747), U-Boote und andere technische Raritäten bestaunt.



Karl Unger geht auf Tauchstation



Oh Gott, Herbert Gschwindl bei den Torpedos

Um 18.30 Uhr speisten wir vor dem Kaiser-Dom zu Speyer im Domhof (eigene Bierbrauerei – eigenes Bier – Weltklasse).

Am Sonntag, dem 26.03.2006, setzte Herbert seinen Bus Richtung „Auto & Technik Museum Sinsheim“ in Bewegung.

Schon von der Autobahn aus sahen wir die Concorde und ihr russisches Gegenstück, die Tupolev 144. Dank des frühen Termins konnten wir beide Überschallflugzeuge ohne Wartezeit besichtigen.

Am Boden konnten wir von Bugatti über Maybach, Mercedes, Rolls Royce bis zu Ferrari „Enzo“ Raritäten aus über hundert Jahren Automobilgeschichte bewundern und bestaunen. Obwohl wir bis 18 Uhr schon den zweiten Tag in einem Museum verbrachten, wurden wir nicht müde, manches Fahrzeug ein zweites oder drittes Mal zu bestaunen.

Am Abend ging es wieder zur Labung in den Domhof in Speyer.

Am nächsten Tag, Montag, dem 27.03.2006, wurden wir schon um 9.30 Uhr im hundert Kilometer entfernten Mercedeswerk in Sindelfingen erwartet. Dort werden auf zwei Quadratkilometer Größe von 40.000 Mitarbeitern die S-Klasse, die E-Limousine und das T-Modell, sowie das CLS-Modell und der Maybach gebaut. In einer Halle sahen wir die Produktion der neuen S-Klasse Karosserie, während wir in einer weiteren Halle am Fließband den Zusammenbau der E-Klasse (Limousine und Kombi) und des CLS bestaunten. Nach zweieinhalbstündiger Werksbesichtigung mussten wir schweren Auto-Herzens die Heimreise antreten. Zirka 1700 Buskilometer, zwei tollen Technikmuseen und dem größten Mercedeswerk an Eindrücken reicher, erreichten

wir um 22 Uhr wieder unseren Wiener Ausgangspunkt.

Zum Abschluss möchte ich mich im Namen aller Teilnehmer bei Herbert für die Organisation und die stressfreien Kilometer sowie bei meinem Mann recht herzlich bedanken.

Susanne Unger

ÖMVV News

Ab 01.04.2006 müssen Vereine bei jedem Rechtsverkehr nach außen die Zentralvereinsregisterzahl (ZVR-Zahl) anführen, z.B. bei Vertragsabschlüssen, Klagen, Anträgen, Zustellungen von Entscheidungen, etc. Dies bedeutet, dass auf allen Vorlagen für den offiziellen Schriftverkehr des Vereins die ZVR-Zahl ergänzt werden muss.

Seit 01.01.2006 kann jeder, der Auskunft über einen bestimmten Verein haben möchte, über die Internet-Adresse <http://zvr.bmi.gv.at> online einen Vereinsregisterauszug anfordern.

Nebelleuchten als Taglicht

Laut Bundesministerium für Verkehr und Innovative Technologie werden Nebelleuchten, die in die Fahrzeugfront integriert sind, nicht aber solche, die als Extra z.B. an der Stoßstange montiert sind, in Zukunft auch als Tagfahrlicht anerkannt. Mit einer Verabschiedung dieser Bestimmung durch den Bundesrat ist Ende April zu rechnen.

TERMINE

Tag der offenen Tür

Anlass ist die Neueröffnung von Parkvilla und Haus Germania am Sonntag, **14. Mai 2006**, in Bad Tatzmannsdorf. Oldtimerfreunde sollten spätestens um 14:00 Uhr am Hauptplatz eintreffen.

Dr. Susanne Lenk-Feik

Clubausfahrt mit Fam. Goschenhofer

am Samstag, **10. Juni 2006**.

Anmeldungen direkt bei O. Goschenhofer unter Tel.: 01/278 28 23 (in der Geschäftszeit) oder mit E-mail: o.goschenhofer@intend.at

Ennstal Classic 2006

Die diesjährige Ennstal-Classic findet vom **19.-22. Juli 2006** statt. Die Organisatoren, Helmut Zwick und Mag. Michael Glöckner, erwarten 180 Teilnehmer am Start. Das Nenngeld pro Auto (Fahrer und Beifahrer) beträgt 1750,- € ohne Übernachtung, aber mit 4 Abendveranstaltungen.

Näheres unter www.ennstal-classic.at

Weinviertelcup 2006

Der ÖAMTC-ZV Mistelbach veranstaltet am **23. Juli 2006** den Weinviertelcup. Näheres wird in den nächsten Tagen auf unserer Homepage stehen. www.covc.at

Internationale Österreichische Alpenfahrt 2006

Auf historischen Spuren fahren diesmal die Teilnehmer vom **21.-23. September 2006** diese beliebte Oldtimer Rallye. Neuerlich geht es heuer wieder über den Großglockner und durch drei Länder in drei Tagesetappen.

Informationen unter www.alpenfahrt.com

Herbstfahrt des COVC

Derzeit laufen die Planungsarbeiten für diese Ausfahrt. Nähere Informationen folgen (auch auf unserer Homepage).

Nächster Clubabend

Der nächste Clubabend findet am Donnerstag, dem **1. Juni 2006**, ab 19.30 Uhr, in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5, statt.

Inhaltsverzeichnis

MG/Rover quo vadis?	Seite 1
Ein ganz normaler Freitag-Nachmittag	Seite 2
Motor Racing-The Early Years	Seite 4
News für alle Jaguar Besitzer	Seite 5
Eindrücke mit Hakan Lindbergs Fiat 124... ..	Seite 6
Jaguar E Scheinwerferverkleidung	Seite 7
Aston wieder auferstanden	Seite 7
Extras, die nicht in der offiziellen	
Preisliste von Aston Martin standen	Seite 7
Historische im Drift	Seite 8
Allard – eine Rarität	Seite 8
Rezepte des Monats	Seite 9
Ein Witz zur Entspannung	Seite 9
Clubnachrichten	
Saisonstart ohne Oldies auf der	
Slotcarbahn	Seite 9
Staunen in Rheinland Pfalz	Seite 10
ÖMVV – News	Seite 12
Nebelleuchten als Taglicht	Seite 12
Termine	Seite 12

CCS10

Gußrunstrasse 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