Nummer **23** September 2006

Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

ÖMVV-INFO Mai 2006

Vorstellung der Replika des Marcus Wagens im Technischen Museum in Wien

Am 17. Mai wurde im Technischen Museum Wien, unter Anwesenheit des Herrn Bundespräsidenten Dr. Heinz Fischer, eine Replika des sog. 2. Marcus-Wagens der Öffentlichkeit vorgestellt.

Der Marcus-Wagen ist das älteste fahrbereite Automobil der Welt, seine Funktionsfähigkeit wurde zwischen 1950 und 1998 mehrmals demonstriert. Das heutige Geschichtsbewusstsein und der Denkmalschutz erlauben keine weiteren Ausfahrten mit dem Original. Eigentümer ÖAMTC, das Technische Museum und das Bundesdenkmalamt waren sich einig, dass nur ein exakter Nachbau die Möglichkeit von öffentlichen Ausfahrten bietet.

Ganz bewusst wurde eine Replika, und keine Fälschung hergestellt, also die Bauteile sind neu, jedoch nicht mit Gebrauchsspuren versehen, bzw. wurden auch heutige Herstellungsmethoden angewandt. Der einzige Kompromiss an den heutigen Zeitgeist ist die Verwendung von Kunststoff an Stelle von Elfenbein (im Bereich der Zündung).

Original Marcus-Wagen

Ganz bewusst wurde auch auf leistungssteigernde Maßnahmen verzichtet.

Ob kleine Änderungen, die Marcus sehr wohl zuzutrauen gewesen wären, eine wesentliche Verbesserung der Fahrtüchtigkeit erbracht hätten, bleibt späteren Experimenten vorbehalten.

Technische Daten der Replika:
Ca. 0,75 PS bei ca. 500 U/min
Geschwindigkeit ca. 6 –8 km/h
1 Zylinder 4-Takt Motor,
Bohrung 100 mm, Hub 200 mm,
Hubraum 1570 cm³
Hersteller: TMW, TGM Wien, ADAST (Nachfolgefirma des damaligen Motorherstellers),
Zweimüller Jörg.

Quelle: ÖMVV Nachrichten

Kannst du dich noch erinnern?

(Teil 11)

Diesmal möchte ich mich der Automarke ***MINERVA*** widmen.

Im Jahre 1883 gründete Sylvain de Jong in Antwerpen/Belgien eine Fahrradproduktion und Ende des Jahrhunderts folgte dann auch die Produktion von Motorrädern, welche von einem Einzylinder-Motor der Schweizer Marke Zürcher & Lüthi angetrieben wurden.
1902 begann man mit einem 6 PS Vierzylinder-Motor-Wagen, mit dem Namen *Minervette*, den Start in die Auto-Entwicklung und Manufaktur.
1903 wurde dann die Firma *„Societe Anonyme Minerva Motors“* in Berchem in der Nähe Antwerpens gegründet.
Zwei Produktreihen, Drei- und Vier-Zylinder-Moren betriebene Autos, waren die nächste Entwicklung der noch jungen Firma. Die Autos wurden über eine Kette angetrieben.

Der Name MINERVA wurde aus der Mythologie entlehnt. Minerva war die Tochter von Göttervater Jupiter und auch die Göttin der Weisheit und der besonnenen Kriegsführung, zugleich auch die Schützerin der Handwerker und Künstler.
Schon 1907 folgten die ersten Rennerfolge, die wesentlich für den weiteren Erfolg der Firma *Minerva* bestimmend waren wie unter anderem der „Kaiserpreis“ und die Plätze 1 bis 4 beim Ardennenrennen mit einem 8 Liter Auto. Die Qualität der Wagen war so überzeugend, dass Charles Stewart Rolls die Londoner Minerva-Vertretung innehatte. Diese behielt er solange, bis er zusammen mit Henry Royce unter dem Namen Rolls-Royce eigene Automobile baute.

Minerva von 1906

1909 erwarb Minerva vom Amerikaner Charles Yate Knight zusammen mit Daimler in England und Panhard-Levassor in Frankreich die Lizenz zum Bau von Doppelschiebermotoren. Dieses Motoren-Prinzip zeichnete sich durch extrem laufruhige und starke Motoren aus und eignete sich besonders für die herrschaftlichen Fahrzeuge.

Minerva Reklame aus 1929

Weitere internationale motorsportliche Erfolge: unter den ersten fünf Plätzen waren drei Minervas bei der 1914 Tourist Trophy zu finden. Erfolge erzielte man auch bei der Österreichischen Alpen Fahrt und bei schwedischen Winter Trials. Damit wurde auch motorsportlich der Beweis angetreten, dass der Knight Lizenzbau der Motore bestens geeignet ist.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurden noch vor dem Einmarsch der Deutschen Truppen, so wie in allen Krieg führenden Nationen, in fieberhafter Eile im Minerva-Werk spezielle leichtgepanzerte Mannschaftstransportfahrzeuge (7 Liter Motoren) hergestellt. Während des Krieges flohen die Ingenieure zusammen mit de Jong nach Amsterdam in die neutralen Niederlande, wo sie Bauteile entwickelten und sich auf die Rückkehr nach Kriegsende vorbereiteten.
1920 begann Minerva mit der Wiederaufnahme der Produktion von herrlichen, oppulenten und luxuriösen Autos. 1920 kam der Typ NN 20 CV mit einem 3,6 Liter 4 Zylinder Motor und der OO 30 CV, welcher von einem 6 Zylinder-Motor mit 5,3 Liter Hubraum angetrieben wurde. Amerikanische Filmstars, Politiker und Industrielle rissen sich um die raren Minervas. Minerva hatten den Nimbus, genau so gut wie ein Rolls Royce oder sogar noch besser zu sein.
Zu einer Zeit, als die Autos nur hinten Bremsen montiert bekamen, waren die Minervas schon mit Allradbremsen ausgestattet. Die meisten Autos wurden noch mittels Handkurbel angelassen, bei Minerva baute man bereits auf Wunsch elektrische Anlasser und Beleuchtung ein. Es folgten Modelle wie der AL und der AC, welcher einen 6,6 Liter und später auch einen 8 Zylinder- Motor bekamen. Diese Motore verfügten bereits über eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle und zeichneten sich durch seidenweiche Kraftentfaltung aus.

Typ AF, Karosserie von Vanden Plas

Minerva 8 AL, 1931, Karosserie Rolston

Minerva-Besitzer stammten zumeist aus den allerbesten Kreisen. Könige (Belgien, Schweden, Norwegen), Fürsten und Prinzen in Europa, dem fernen Osten und Indien wählten die „Göttin Minerva“ als persönliche Automarke. Selbst Henry Ford, der eine große Autofabrik in den USA hatte, fuhr einen Minerva.
4.300 Mitarbeiter waren zu dieser Zeit in der Produktion von Motoren, Fahrgestellen, Karosserien von Personen- und Lastwagen beschäftigt, welche in den 20er Jahren über 2000 Fahrzeuge herstellten.
Mit der finanziellen Krise am Beginn der 30er Jahre wurde die Firma dann reformiert und umbenannt in „Societe Nouvelle Minerva“.
1936 kam dann der Zusammenschluss mit der Automobil-Firma Imperia.

Wegen der hohen Zuverlässigkeit der Knight–Schiebermotoren entwickelte Minerva auch einen V 12-Flugzeugmotor mit 9,4 Liter Hubraum mit einer Leistung von 150 PS.
Nach dem Zweiten Weltkrieg produzierte man Autos der Marke Land Rover in Lizenz für die belgische Armee bis 1953. Einige Versuche, wieder Personenwagen zu produzieren, fanden nur in einigen Prototypen ihre Realisierung, und 1956 war dann das Ende dieser glorreichen Automobil-Aera.
Heute sind die Minervas gesuchte und hochpreisig gehandelte Objekte der oldtimerlichen Begierde, nicht zu erhalten unter 100.000 bis 300.000 Euro.

Typ AL 8 1932

Anzeige ca. 1910

Gerade hatte ich diesen kleinen Artikel beendet als die neue „Motor Klassik 7/2006“ in meine Hände kam und da fand ich passend zu diesem Artikel ein Portfolio über einen besonderen Minerva 32 CV von 1928, welcher vom britischen Rennfahrer G.L. Baker gekauft wurde.

Minerva 32 CV

Der offene 4-Sitzer bekam vom britischen Karossier Martin Walter aus Folkstone ein wunderbares Holzdeck wie bei einem eleganten Sportboot. Diese Form nennt man auch Skiff. Man beachte auch die zweite Windschutzscheibe. Diese Bauart wurde auch Doppelphaeton oder Dual Cowl bezeichnet. Heute ist das rare Stück in der Schweiz beim Sammler Charles Renaud zu Hause.

Minerva 32 CV, Karosserie M. Walter

Herbert Fischer

Oldtimer- & Teilemagazin

Österreich bekommt ein **neues Kleinanzeigenmagazin**, das speziell auf die Bedürfnisse der Sammler und Schrauber abgestimmt ist. Das **Oldtimer & Teilemagazin** wird als Zeitschrift für Gratisprivatanzeigen ein breites Podium für klassische Autos, Oldtimermotorräder, Ersatzteile und Zubehör sein. Eigene Rubriken sind Traktoren und dem zunehmend beliebten Gebiet der Fahrräder gewidmet.

Voraussichtlich noch im Mai wird die erste Ausgabe Österreichweit in Trafiken, Zeitschriftenkiosken und bei Tankstellen erhältlich sein.

Mit besten Grüßen Ihr Team vom neuen Oldtimer & Teilemagazin

Christa und Albert Löcker

„Bestseller“ bei Bonhams Auktion

Der Bestseller der Bonhams Auktion anlässlich des Festival of Speed in Goodwood 2006 war diesmal kein altes oder teures Auto, sondern „M 1“.
M1 ist ein altes britisches Kennzeichen, das einem Verrückten die Mammut-Summe von 438.720 € wert war, und dies ohne der zusätzlichen Verkaufsprämie…!

Herbert Fischer

Modena Cento 2006

Speed trifft Präzision

Mehr als 100 Teams aus ganz Europa und sogar Argentinien kamen am 3. Juniwochenende in die Emilia Romagna zur bereits 7. Auflage der Modena Cento Ore Classic. Nach den positiven Erfahrungen aus 2004 waren wir heuer eine Gruppe von 5 öster-

reichischen Teams, die sich der italienischen Herausforderung stellten. Harald Mahatsek / Pia Adrario suchten dabei mit ihrem Porsche 911 Carrera RS die Challenge in der Race-Class. In der Regularity starteten Helmut Artacker / Silvia Wastl (Alfa Romeo Giulia Sprint GTV), Werner Fessl / Peter Pech (Fiat 124 Abarth Spider), Erwin Putz / Claudia Gottardi (BMW 3,0 CSi) sowie Rudolf und Heinz Schraml (Fiat Dino Spider 2400). Verstärkt wurde die österr. Delegation noch durch Helmut und Traude Dietrich (Volvo P 1800 S) aus Bregenz.

Werner Fessl im Fiat 124 Abarth Spider

Den Schwerpunkt bei der Modena Cento bildet die Race Klasse. Das Teilnehmerfeld umfasst dabei fast alle geschichtsträchtigen Sportwagen der 50er – 70er Jahre wie Jaguar C- und E-Type (darunter auch Lightweight), AC Cobra, Ferrari 250 GT SWB, 275 GTB und 330 LMB, Lotus Elan, Ford Mustang oder eine Phalanx von Porsche Carrera RS / RSR – um nur einige zu nennen. Aber auch das Feld in der Regularity war nicht weniger attraktiv mit Maserati A6 GCS, Ferrari 250 MM, AC Bristol und vielen anderen. Schade, dass die italienischen Behörden nun nur noch straßenzugelassene Fahrzeuge starten lassen – damit fehlen die Prototypen wie Porsche 906/908 oder 910, Ford GT 40, Ferrari 250 LM, etc. Denn diese waren natürlich das Salz in der Suppe der früheren Jahre.

Die Streckenwahl war primär auf die Racer abgestimmt und umfasste bei einer Länge von über 1000 km neben den Rundstrecken von Mugello, Misano und Fiorano auch eine Reihe von anspruchsvollen Bergprüfungen im Appeninn. Für die Regularity Klasse gab es die gleichen SP´s – allerdings als typisch italienische Schlauchprüfungen. Das hochsommerliche Wetter und Temperaturen um die 35° forderte seinen Tribut: insbesondere auf den Rundstrecken kollabierten einige Motoren – und auf einigen Bergprüfungen wurde auch intensiver Kontakt mit der Botanik gepflegt.

Auftakt war am Samstag Nachmittag ein Prolog über mehr als 100 km in den Bergen südlich von Modena und Maranello – also auf den klassischen Teststrecken von Ferrari und Maserati. Dabei galt es auch die ersten beiden SP´s zu absolvieren. Vom Pech verfolgt war dabei Harald Mahatsek: nach einem Kupplungsdefekt hatte er nur noch den 3. Gang zur Verfügung und schleppte sich mehr schlecht als recht zurück nach Modena. Dank der professionellen Hilfe vom Team Roithmeier konnte er aber am nächsten Tag wieder dabei sein.
In der Regularity Klasse hatten Fessl / Pech bei der abschließenden Prüfung im Park von Modena das Glück der Tüchtigen und konnten diese sogar gewinnen. Damit belegten sie im Zwischenklassement den tollen 3. Platz – mitten im Feld der italienischen Schlauchspezialisten. Schlecht lief es dagegen für Artacker / Wastl auf dieser SP: das Gasgestänge der Guilia hängte sich aus und sie standen hilflos auf der SP und die Strafpunkte liefen unerbittlich.

Am Sonntag führte die Strecke dann teils durch die Poebene, teils durch die angrenzende Hügellandschaft zum Rundkurs in Misano. Die Mittagspause wurde im malerischen, mittelalterlichen Städtchen Dozza bei Imola abgehalten. Und dazwischen gab es natürlich wieder einige Bergprüfungen zu absolvieren. Höhepunkt des Tages war aber natürlich der Rundkurs in Misano. Hier schlug bei Harald Mahatsek der Defektteufel wieder zu – nach der Hälfte des Rennens schied er mit gebrochener Schaltgabel aus. Aber auch dieser Defekt konnte wieder behoben werden und am nächsten Tag war er wieder am Start.

In der Regularity setzten sich SP für SP immer mehr die heimischen Spezialisten durch. Aber auch das Duo Schraml / Schraml kam langsam in Fahrt und lag abends auf Platz 4 im Gesamtklassement, dicht gefolgt von Fessl / Pech.

Schafherde gegen Pferdestärken

Am Montag führte die Strecke dann über San Marino bis in die Toskana. Dort wartete in Mugello der nächste Rundkurs auf die Teilnehmer. Diesmal blieben alle Österreicher vom Defektteufel verschont und konnten Autofahren pur in einer herrlichen Landschaft genießen. Bei Harald Mahatsek lief es nun prächtig und er konnte sich auf den Bergprüfungen immer im Vorderfeld platzieren – auf der Rundstrecke fehlten ihm aber im Vergleich zur aufgerüsteten Konkurrenz die nötigen PS.

Die Nächtigung erfolgte im malerischen Kurort Porretta Terme in 900 m Seehöhe – eine Wohltat nach der Hitze der Ebenen davor. Die Oldtimer, umgeben von hunderten Kurgästen auf dem Hauptplatz, waren offensichtlich eine echte Abwechslung im Kurprogramm.

Die Brüder Schraml knapp an der Sperrlinie im Fiat Dino

Zum Abschluss ging es dann wieder zurück nach Modena. Dabei kamen wir auch durch die zentralitalienischen Schiorte wie Abetone – auch dort begrüßten die sommerlichen Wanderer die Oldtimer mit Begeisterung. Der Höhepunkt dieses Tages war eine Runde auf der Ferrari–Rennstrecke in Fiorano. Mehr wurde leider im Heiligtum nicht erlaubt. Bei einem prächtigen Galadinner endete abends dann die heurige Modena Cento.

Der Gesamtsieg in der Regularity Wertung ging wie schon 2004 und 2005 an das Duo Giansante / Hoffmann auf Porsche Carrera RS. Auf Platz 2 landeten Scalise / Scalise, ebenfalls Porsche 911 Carrera, gefolgt von Stringhini / Priori auf Porsche 356 SC. Auf Platz 5 wie bereits 2004 Rudolf und Heinz Schraml mit dem Dino Spider, gefolgt von Fessl / Pech im Abarth Spider. Abgerundet wurde dieser öst. Mannschaftserfolg noch durch Putz / Gottardi auf BMW 3,0 CSi mit Platz 8. Unter den Ausländern hatten wir somit die Nase vorne.

Insgesamt waren es für uns alle vier schöne und interessante Tage – wenn uns auch die bis zu 35° nach dem vorhergehenden milden Winter ordentlich zusetzten. Eine anspruchsvolle, für Bremsen und Reifen sehr belastende Strecke, interessante Teilnehmer aus ganz Europa sowie das typisch italienische Ambiente und Gastfreundschaft prägen diese Veranstaltung. Wir werden daher sicher wiederkommen und können sie auch anderen Oldtimerfreunden aus Österreich als Abwechslung nur empfehlen.

Die Ergebnisse im Detail:

Race Class, Periode G+H:
1. Maselli – Paioli, Porsche 911 Carrera RS
   1 :20:44,8
2. Wetzel – Lazarescu, Porsche 911 RSR
   1 :21:34,0
3. Zambelli – Iacolutti, Ferrari 365 GTB/4
   1 :22:36,0

Race Class, Periode E+F:
1. Studer – Bertschi, Ford Shelby GT 350
   1 :24:12,9
2. Rossi – Mayeux, Jaguar E-Type
   1 :24:51,3
3. Von Diergardt – De Lesseps, Alfa Romeo GTA
   1 :24:58,7

Regularity:
1. Giansante – Hoffmann, Porsche 911 Carrera RS
   22 Pkte
2. Scalise – Scalise, Porsche 911 Carrera Touring
   31 Pkte
3. Stringhini – Priori, Porsche 356 SC Cabrio
   39 Pkte
4. Bortolotti – Bortolotti, Porsche 356 Roadster
   47 Pkte
5. Schraml – Schraml, Fiat Dino Spider
   67 Pkte
6. Fessl – Pech, Fiat 124 Abarth Spider
   80 Pkte

…
Mehr im Internet unter
www.modenacentooreclassic.it

Dipl.-Ing. Rudolf Schraml

Eine Überraschung

Ein Ausflug in die Wachau, gekoppelt mit einem Besuch von Schloss Artstetten, bescherte uns eine Überraschung. Das Auto, in dem der Thronfolger und seine Gattin in Sarajevo erschossen wurden, das steht, wie bekannt, im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien. Es hier, im schönen Schloss, zu sehen, das hatten wir nicht erwartet.

Aber bei näherer Betrachtung entpuppte sich der Gräf & Stift als ein Nachbau, aufgebaut auf einer Bodenplatte (die extra verlängert wurde) eines VW Käfer. Das kann doch nicht wahr sein, dachte ich, aber ein netter Herr klärte mich auf, dass dieser

Nachbau bei einer Verfilmung der Ereignisse vom 28. Juni 1914 in Sarajevo Verwendung gefunden hat. Franz Graf Harrach, der seinen echten Gräf & Stift dem Thronfolger geliehen hatte, hätte schön geschaut ob dieses falschen Zwillings.

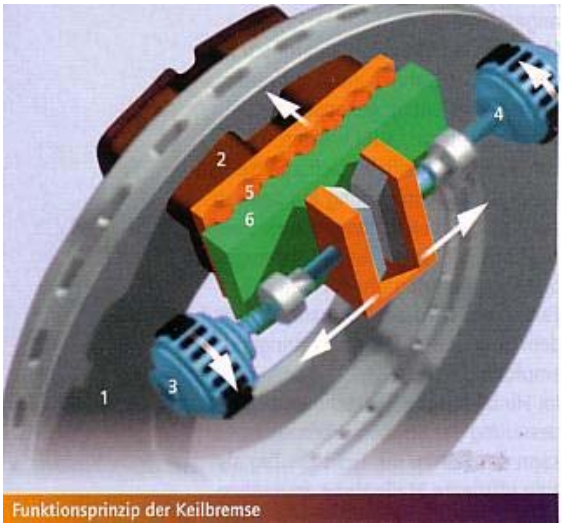
Herbert Schallmeiner

Hydraulikbremse ade…?

Ein Blick in die Zukunft.

Die Zukunft des Hydraulischen Bremssystems ist, wenn es nach dem Willen der Forschungsabteilung von Siemens VDO geht, eine nicht mehr sehr lange. In Kürze will der Automobilzulieferer Siemens VDO die EWB (vom englischen Electronic Wedge Brake), eine elektronisch geregelte Keilbremse, in ein Fahrzeug einbauen und für Testzwecke den interessierten Fahrzeugherstellern zur Verfügung stellen.

Was ist denn daran so neu? Im Prinzip ist das System gleich den Keilbremsen der Pferdekutschen, bei der ein Keil das Rad zum Stillstand brachte. Bei der EWB verhindert aber eine ausgeklügelte Sensorik und Elektronik das Blockieren des Rades und ermöglicht damit ein sehr effizientes und kontrolliertes Abbremsen.
Sowohl ABS und die Stabilitätskontrolle werden durch im EWB-System integrierte Software abgelöst. Die Ansprechzeit von ABS, also die Zeit, die ein System bis zur vollen Bremsleistung benötigt, beträgt 140 bis 170 Millisekunden. EWB benötigt dafür nur 100 Millisekunden, was natürlich den Bremsweg verkürzt. Ein Auto mit 100 km/h legt in 50 Millisekunden einen Weg von 1,4 Metern zurück.
Ein kleiner Elektromotor schiebt einen Bremsbelag mit keilförmigem Rückenprofil zwischen Bremsbacke und Bremsscheibe, der herkömmliche Bremszylinder entfällt.



Funktionsprinzip der Keilbremse

Die Bremsscheibe (1) wird durch einen Klotz (2) abgebremst, der von zwei Elektromotoren (3 u. 4) über ein Rollenlager (5) an einer keilförmigen Fläche (6) entlang bewegt wird. Im Bereich des optimalen Anpressdrucks legt der Klotz Wegstrecken im Bereich von wenigen Mikrometern zurück, die Elektromotoren reagieren im Bereich von Millisekunden.

Gelesen in der KFZ Wirtschaft von
Herbert Schallmeiner

Oldtimerfahrt nach Kobersdorf

Am Sonntag, dem 9. Juli 2006, lud der Schauspieler Wolfgang Böck (alias Inspektor Trautmann) zu einer Oldtimerfahrt zu den Sommerfestspielen nach Kobersdorf ein. Er selbst, ein Oldtimerfan (Jaguar), sollte die Fahrzeugkolonne von Baden über Eisenstadt nach Kobersdorf anführen.
Im Kurpark Baden trafen ca. 40 Oldtimer-Fahrzeuge verschiedener Typen ein.
(Übrigens, wir und ein MG waren die einzigen Teilnehmerfahrzeuge vom C.O.V.C. und haben den Club würdig vertreten.)

An der Kolonnenspitze ein wunderschöner Jaguar E Type, dunkelblau mit beigen Ledersitzen. Bei näherer Betrachtung fanden wir den Fahrer liegend auf der Vorderbank; Kopf halb im Sicherungskasten unter dem Armaturenbrett. Der Mann war Herr Böck, der schimpfend versuchte, den Schaden am überhitzten Lüfter mit neuen Sicherungen zu reparieren.
Mit den Worten: „Das hab I heut no braucht!“ rief er dann den ÖAMTC zur Hilfe. Dieser konnte den Wagen auch nicht reparieren und so konnte H. Böck die Oldtimerfahrt nicht selbst anführen.

Man sieht also, dass auch Prominenten-Jaguars fallweise den Geist aufgeben und nicht nur Autos von Alltagsoldtimerfans.

Franz Jakob

Eisenstraßen-Klassik 2006

Bei perfektem, wenn auch teilweise sehr heißem Wetter, fand heuer die 5. Eisenstraße Klassik 2006 vom 15.-17.6.2006 erstmals mit einer eigenen „Stressless" Wertung statt.

Mein Team hätte ohne diese neue Sparte vermutlich nicht mehr teilgenommen, da uns die Strapazen einer Staatsmeisterschaft einfach zu groß sind. Alle vier Teams des COVC waren sich sofort einig „stressless" zu starten. In dieser Klasse wurden im Gegensatz zur klassischen Wertung und Staatsmeisterschaft Gleichmäßigkeitsrunden und Schnittsonderprüfungen durch Fragebögen und Spiele ersetzt. Daher hängen die Platzierungen der Teams nicht unwesentlich vom Glück ab. Zu meinen Highlights zählte die Prüfung, in der unvorbereitet auf Zeit das Pannendreieck aufgestellt und die Warnweste angezogen werden musste. Wie gewohnt haben die COVC-Teams alle Preise nach Hause gefahren. Ein Team errang den letzten, eines den ersten Preis und eines den Pechvogelpreis. Unser Präsidentenpaar konnte sich zusätzlich zum 5. Rang vor allem über den clubinternen Triumph am Autoslalom im Gelände der Firma Welser Profile AG freuen. Dieser wurde für diese interne Meisterschaft kurzerhand vom Gleichmäßigkeitsbewerb zum Speedbewerb umfunktioniert. Dabei wurde ich mit meinem Opel GT um lächerliche minimale 1,5 Sekunden vom Präsidenten im Jaguar geschlagen.

Zur Veranstaltung ist zu sagen, dass sich die Region Eisenstraße bis auf einige löbliche Ausnahmen auch im 5. Jahr der Chancen einer solchen Veranstaltung nicht bewusst war. Der Veranstalter (MGOC) musste sich teilweise mit den Lippenbekenntnissen mancher Verantwortlicher herumschlagen. Wie gewohnt führte die Rallye auf meist wenig befahrenen Straßen mit herrlichen Ausblicken durch das schöne niederösterreichische Mostviertel. Bis auf wenige verbesserungswürdige Punkte (z.B. teilweise chaotische und widersprüchliche Anweisungen beim Einfahren und Einparken, kurzfristig gestrichene Sonderprüfungen oder Roadbookzeiten, welche zur Startkarte differierten und für unnötige Verwirrung sorgten) war die Veranstaltung absolut gelungen, und sollte es die Zeit erlauben, werden wir auch nächstes Jahr mit von der Partie sein.

Weitere Infos, Ergebnislisten und Fotos findet Ihr auf der Homepage des MGOC (www.mgoc.at)

Robert Dengg

- Pokal *des ÖAMTC/ ZV Mistelbach am* 23.Juli 2006

Es war wohl der heißeste Sommertag des Jahres als von Mistelbach aus auch eine Schar von COVC-lern die von Herrn Freudentaler und seinem Team geplante Ausfahrt in Angriff nahmen. Schönes Wetter, schöne Landschaft – Cabrioherz, was willst du mehr! Was überraschte war der Pokalregen, den die

Mitglieder des COVC mit nach Hause nehmen durften.
Denn auch dann, als es um die Schönheit der eleganten Oldtimer ging, zeigte sich, dass die Fahrzeuge der COVC-Mitglieder voll abräumten:

1. Mercedes 220 B Cabrio von Karl u. Susanne Unger.
2. Bentley S1 von Herbert Fischer
3. Bentley S2 von Herbert Gschwindl
4. Jaguar XK 150 DHC von Ing. Peter Bellant

Mehr Bilder und alle Ergebnisse finden Sie unter www.oeamtc-zvmistelbach.at

Herbert Schallmeiner

Ennstal – Classic 2006

Eindrücke von Rudolf Schraml an der Seite von Rallyelegende Rauno Aaltonen

Seit 1997 absolvierte ich die Ennstal Classic als Beifahrer und als Pilot (seit 2000). 2006 wechselte ich (in Abstimmung mit den Veranstaltern) auf den heißen Sitz von Rauno Aaltonen in meinem Porsche 911 S. Mein bisheriger Beifahrer Helmut Artacker bekam mit seiner Alfa Romeo Giulia Sprint GTV einen Startplatz (Beifahrer sein Bruder Wolfgang). Mike Höll, der Stamm-Co von Rauno Aaltonen, startete gemeinsam mit Gregory Couillard, dem Europa-Verantwortlichen von TAG-Heuer.

R. Schraml, Michèle Mouton, Rauno Aaltonen

Es war das erste Mal, dass ich im Sommer als Co von Rauno startete (bei der Planai Classic 2001 und 2002 hatte ich schon das Vergnügen als Copilot von Rauno).
Wir wurden als Favoriten gehandelt – Rauno und ich wussten aber, dass ein nicht eingespieltes Team ein Nachteil ist; und mir fehlt natürlich die Routine als Beifahrer. Auch hier gilt der alte Spruch: Übung macht den Meister!
Das Ennstal, hochsommerlich heiß mit Temperaturen um die 35°. Im Porsche 911 war es dennoch erträglich.
Ernst wurde es dann donnerstagmittags mit der Bergprüfung auf den Stoderzinken. Rauno fuhr souverän, und mit 0,24 sec Abweichung waren wir zufrieden. Eine Reihe anderer Autos hatte aber bereits bei der Auffahrt auf den Stoderzinken ernste thermische Probleme, für manche kam dort bereits das Aus. Die Bestzeit am Stoderzinken mit 0,00 sec Abweichung teilten sich Tony Fall / Josef Pointinger (Ford Escort) und Richard Permann mit Gattin Ilse (Maserati 3500 Vignale Spider). Wie schon vor dem Start nutzten wir die Wartezeit auf dem Stoderzinken zu einem Gedankenaustausch mit Derek und Misty Bell (Lamborghini Miura SV) und Jo Ramirez (Porsche), dem ehemaligen Rennleiter von McLaren, der nach fast 30 Jahren in der Formel 1 natürlich viel zu erzählen hat.

Nach der Abfahrt vom Stoderzinken ging es dann in den über 188 km langen Nachtprolog (über Bad Mitterndorf, Bad Aussee, Altenmarkt, rund um den Dachstein zurück nach Schladming). Für uns wäre die Rallye allerdings fast schon in der 1. SP (Pruggern) knapp nach dem Start zu Ende gewesen. Auf der 2-spurigen Straße kam uns ein Privatmann entgegen, der plötzlich bremste und dabei seinen Wagen auf unsere Seite verriss. Rauno reagierte sensationell mit einer Gewaltbremsung – schließlich trennten uns nur ca. 5 cm. Der Rhythmus und die Zeit waren natürlich weg – mit 1,33 sec Abweichung waren wir dennoch zufrieden. Auf der Sonderprüfung Reitdorf wurden wir von einem langsameren Teilnehmer aufgehalten – Rauno überholte mit allen Tricks - wir waren aber wieder weg von der Sollzeit und konnten uns bis zur geheimen Lichtschranke auch nicht mehr ganz einpendeln. Im Ziel in Schladming lagen wir dann mit insgesamt 674 Punkten auf Platz 10.
Neben uns mussten aber auch einige andere Teams bereits ihre Hoffnungen auf einen Spitzenplatz in diesem Nachtprolog begraben. Helmut Artacker fuhr in einer Spitzkehre der SP Reitdorf gerade zu einem Bauernhof – 1000 Punkte waren nicht mehr zu vermeiden. Und Gery Brandstetter wurde vom ORF–Moderator Christian Clerici in einer SP derart lange behindert, dass auch er mit 1000 Punkten „belohnt“ wurde.

Derk Bell im Lamborghini Miura SV

Rauno und ich starteten trotzdem am Freitag mit viel Elan in die große Tauernrunde über fast 600 km. Vor allem wollten wir dabei aber viel Spaß beim Autofahren durch wunderschöne Gegenden haben und diese Freude auch mit unseren Nummernachbarn, Derek Bell und Jo Ramirez, teilen und fuhren daher den größten Teil des Tages im kleinen Konvoi, wobei wir als Ortskundige die Führungsrolle übernahmen. Unsere letzten Chancen begruben Rauno und ich übrigens schon in der 1. SP am Morgen nach Mitterberg: ich vergaß, Rauno die Abzweigung nach Mitterberg anzusagen! Wir wen-

deten wohl rasch und auch die Zeit war rasch aufgeholt, aber unsere Entfernung stimmte dann nicht mehr exakt – weitere 286 Punkte waren einfach zu viel. Diese gehen eindeutig auf mein Konto.
Über den Sölkpass hatten wir alle mit regem Ausflugsverkehr zu kämpfen. Dadurch wurde diese an sich sehr anspruchsvolle SP zu einem Glücksspiel – schade, dass dadurch die Ergebnisse beeinflusst werden.
Die Nockalm, konnten wir dann noch voll im strahlenden Sonnenschein genießen. Ab dem Murtal tauchten aber die angekündigten Gewitter auf und wir bewegten uns im Wechselbad zwischen starken Regengüssen, nasser Strasse, vorübergehendem Sonnenschein und dann wieder bedrohlichen Wolken. Auf dem Stadtplatz in Leoben wurde den Teilnehmern ein herzlicher Empfang bereitet – und auch der Wettergott meinte es hier mit strahlendem Sonnenschein wieder gut. In Rottenmann verdunkelte sich dann wieder der Himmel und die SP Kaiserau bewältigten wir im strömenden Regen. Gerade bei diesen Verhältnissen zeigten sich die Fahrkünste von Rauno. Derek Bell bewegte den nervösen Miura souverän über die rutschige Fahrbahn in unserem Schlepptau (war so abgesprochen, da Bell keinen Tripmaster hatte). Auf manchen SP´s folgten uns aber bis zu 5 oder 6 Autos. Dieses „Schlafwagenfahren“ hat leider bei der Ennstal beträchtliche Ausmaße angenommen. Hier sollte der Veranstalter eventuell neben den Fenster-SP´s auch gestartete SP´s machen und damit das Feld wieder auseinander ziehen. Derek hat nach der Rallye erklärt, dass er in Zukunft nur noch mit einem eingebauten Tripmaster fährt.
Über den Hengstpass passierten wir dann nach schweren Unwettern mit Hagel im Schritttempo 2 große Muren, die die Straße mit mehr als faustgroßen Steinen fast blockierten. Die Verhältnisse waren so schlimm, dass viele unter Bäumen Schutz suchten oder einfach ihre Köpfe vor den Hagelgeschossen schützten. Klaus Wildbolz und Ulrike Glöckner erwischte es ganz schlimm – der Riley war schließlich mit Eis gefüllt. Originalzitat von Dieter Quester, der einen BMW 328 pilotierte: „Ich habe in die Hölle geblickt.“
Die anspruchsvolle SP nach Spital am Phyrn konnten wir problemlos bewältigen und im Laufe des Tages klappte es zwischen Rauno und mir auch immer besser. Wir lagen nun auf Platz 11 und sahen dem abschließenden Grand Prix am Samstag gelassen entgegen.

Zum Auftakt gab es am Samstag einen Empfang von TAG Heuer im Hotel St. Georg, wieder bei herrlichem Sonnenschein. Dabei ergab sich für mich auch Gelegenheit zum Gespräch mit einigen der Stargäste des Grand Prix, unter anderem Michele Mouton, Gerhard Berger, Christian Klien oder Sir Stirling Moss (der in seinem 300 SL ohne Tripmaster auf verlorenem Posten kämpfte). Bei sengender Sonne startete der Grand Prix von Gröbming mit einer Demonstration von Rennwagen: unter anderem bewegte Gerhard Berger die Alfatta 159 aus dem Jahre 1938, Maria Theresia de Filippis den Maserati 250 F1 aus 1957, Derek Bell einen Porsche Formel 2/1. Christian Klien pilotiert einen Ferrari 500 Mondial und Helmut Marko den Porsche 917, den Siegerwagen von Le Mans aus dem Jahr 1970 – um nur einige zu nennen.

Derek Bell im Porsche Formel 2/1

Sir Stirling Moss mit Gattin Lady Susie Moss

Auf dem Rundkurs waren 3 Lichtschranken exakt nach 44 sec – 1:34 min und 1:55 min zu passieren. Heuer setzten das Duo Zwickl – Glöckner die Match-Race Idee um und ließen die 5 Führenden im Gesamtklassement zuletzt starten – Spannung pur war damit garantiert. Rauno fuhr mit 0,08 sec und 0,02 sec bei den beiden ersten Lichtschranken mehr als perfekt, beim 3. Lichtschranken waren wir mit 0,48 sec etwas zu spät – insgesamt 58 Punkte bedeuteten aber einen Spitzenplatz im GP.
Ein besonderes Missgeschick erlebten Margot und Christian Baier. Margot Baier unterlief ein verhängnisvoller Fehler: sie zählte auf der Stoppuhr auf 34 sec statt der vorgegebenen 44 sec herunter. Damit stürzten sie von Platz 2 auf Platz 11 ab. Schade. Jeder hätte diesem sympathischen Paar einen Stockerlplatz gegönnt.

Den GP gewannen übrigens Lorch/Hanusch auf einem Lagonda Rapid mit 0,29 sec Abweichung vor Fessl/Putz im Fiat 124 Abarth (0,32 sec) und Schramke/Umfahrer (0,36 sec)

Helmut Schramke im Jaguar XK 150

Der Gesamtsieg der heurigen Ennstal Classic ging verdient an das Duo Helmut Schramke / Peter Umfahrer auf Jaguar XK 150. Sie bewiesen wieder einmal, dass es gerade bei der Ennstal Classic nicht auf einzelne Spitzenplätze ankommt, sondern dass die Konstanz über die gesamte Dauer den Ausschlag gibt. Das Podium komplettierten nach dem Ausrutscher der Baiers Pius Weckerle / Evelyn Mischka (Porsche 911) und Sebastian Klackl / Alexander Endl im Porsche 326 B. Da auch einige Spitzenteams im GP noch etwas patzten, konnten wir sogar noch auf Platz 7 verbessern, womit wir letztlich zufrieden waren.
Insgesamt hat die Ennstal Classic mit ihrer 14. Auflage ihre Spitzenstellung in der österreichischen Rallyelandschaft weiter gefestigt. Sie ist eine fast perfekte Kombination von herrlichen Straßen und Landschaften, einem tollen Starterfeld – sowohl die 185 Autos als auch Teilnehmer betreffend – und einer sensationellen Präsentation beim GP in Gröbming. Der einzige Wermutstropfen ist, dass teilweise die Sonderprüfungen auf engen oder stark befahrenen Strassen abgehalten werden, wodurch immer wieder Teilnehmer behindert und die Ergebnisse beeinflusst werden.
Für mich persönlich endete die heurige Ennstal Classic noch mit einem speziellen Highlight. Beim gemütlichen Fachsimpeln über die Rallye und die Autos, insbesondere auch über den Unterschied zwischen den verschiedenen Ferrari–Typen, bot Rolf Schneeberger mir an, mit seinem Ferrari 250 GT SWB zu fahren. Das war ein Fahrerlebnis der Sonderklasse.

Für 2007 freue ich mich schon jetzt, wieder mit meinem 275 GTS selbst an den Start zu gehen und die Sieger des heurigen Jahres herauszufordern.

Mehr im Internet unter www.ennstal-classic.at

Rudolf Schraml

MORGA-TSCHAK

Diese „Special Auto Olympics“ wird wieder von der Lebenshilfe NÖ am Sonntag, dem 8. Oktober 2006, im Karl Ryker Dorf in Sollenau veranstaltet für und mit behinderten Menschen.
Nähere Informationen (Anmeldung etc.) beim Clubabend.

Rezepte des Monats

***MG* - Cocktail**
3 cl Whisky, 1 1/2 cl Vermuth Rosso,
1 1/2 cl Vermuth Dry, 2 Tropfen Angostura.

Alle Zutaten in ein Rührglas mit Eis geben, mit Angostura würzen, gut umrühren und durch ein Sieb in ein Cocktailglas gießen.

SUNSET-Cocktail für Antialkoholiker und Kinder
2 cl Grenadinesirup, 8 cl Orangensaft,
6 cl Ananassaft, 2 cl Lime Juice.

Alle Zutaten im Shaker gut schütteln. In ein Longdrinkglas zu 1/3 mit Crushed Eis füllen und darauf abseihen.

Viel Spaß beim Mixen und Trinken wünschen

J+M Lenzinger

Clubnachrichten

Ausfahrt am 10. Juni 2006

Der 10. Juni 06 war ein besonderer Tag für mich – eine Oldtimerausfahrt war geplant!!
Fam. Goschenhofer hatte zu dieser Ausfahrt mit anschließendem Mittagessen eingeladen.
Da die Thermenrallye so wunderschön gewesen war, freute ich mich auf diese Ausfahrt mit den netten Leuten vom COVC besonders.

Der Morgen des 10. Juni begann (wie könnte es auch anders sein) mit – Regen! Na gut, dachte ich, es kann nur besser werden. Zunächst schien es auch so, als wir auf der B17 bis Weikersdorf fuhren. Dort sollte der Treffpunkt sein.
Wir waren lange vor der verabredeten Zeit da und warteten am Treffpunkt.
Dann kamen die ersten alten Autos. Doch sie fuhren in eine Richtung, die uns nicht richtig erschien. Erst als ein Konvoi kam, der Richtung Neunkirchen abbog, schlossen wir uns an.

Als alle Autos die richtige Straße gefunden hatten, fing die eigentliche Ausfahrt an.
Schon hatten wir gehofft, dass der Wettergott ein Einsehen hat, wenn er so viele schöne Oldtimer sieht (und es hörte streckenweise wirklich zu regnen auf!), als uns klar wurde, dass wir von der bemerkenswert schönen Landschaft nicht allzu viel sehen würden. Bei der Auffahrt zum Semmering goss es wie aus Kübeln und wegen des Nebels konnten wir den Semmeringpass nur erahnen. Das war aber nicht der Grund dafür, dass einige von uns falsch abgebogen sind und mühsam wenden mussten.
Auch vom Pfaffensattel sahen wir auf Grund der Witterungsverhältnisse nicht viel und ich bedauerte schon, dass ich keinen Pullover mitgenommen hatte.

Doch dann näherten wir uns Kirchberg/Wechsel, unserem Ziel.

Und siehe da, die Wolken rissen auf und die Sonne brach durch.

Offenbar sieht der Himmel lieber, dass wir uns zu Speis und Trank zusammensetzen, statt mit Autos durch die Gegend zu fahren.

In diesem Sinne möchte ich mich noch einmal bei Fam. Goschenhofer für die freundliche Einladung bedanken und hoffe, dass alle von dieser (trotz des Wetters) schönen Ausfahrt ohne Panne nach Hause gekommen sind!

Michaela Jakob

Clubabend im Crystal Palace, 6. Juli 2006

Ein Glas Sekt zur Begrüßung

Wer nennt die Völker, kennt die Namen aller, die zusammen kamen?
Ein dem Sinn nach abgewandeltes Zitat, denn es waren an die 70 COVC-Mitglieder und Freunde, die einander zum Clubabend im Glashaus bei Speis und Trank und anfänglich glühender Hitze trafen.

Das Glashaus war sauber herausgeputzt, und fast nicht wieder zu erkennen - gleich dem Jaguar, der die Grube absicherte und sich von der Rostlaube zu einem grauen edlen Raubtier verändert hat.

Buffet vor der Raubkatze liebevoll von Raimund aufgebaut

Im Laufe der Einleitung berichtete auch Johann Juster über die Veränderung, die sich nach der 3. WTOF ergeben hat, und kündigte an, sich schon mit neuen Ideen zu beschäftigen.

Manfred, der strahlende Hausherr

Der dann laue Abend verleitete länger zu bleiben, und Themen gehen wahren Oldtimerfreunden ja bekanntlich nie aus.

Herbert Schallmeiner

Manöverkritik zur 3.WTOF

Das ganze ORG-Team kam zusammen, um nochmals den Ablauf der 3.WTOF zu durchleuchten. Positiv fielen die vielen E-Mails auf, die das ORG-Team und die schöne Streckenführung lobten. Schwachpunkte waren sicher die Verpflegung am Startort Bad Vöslau und die Abwicklung am Fahrtechnikzentrum Teesdorf. Alles Beanstandungen, wo sich die Organisatoren auf fremde Hilfe eingelassen haben. Hier muss der Hebel angesetzt werden, wenn wir wieder eine große Oldtimerfahrt organisieren.
Bemerkenswert ist auch die Feststellung: die beteiligten Gemeinden nützen nicht die Chance, aus einem solchen Event auch für die Bevölkerung etwas zu machen.
Mit Wehmut blicke ich zurück und denke an die vielen Stunden, die wir für den Erfolg aufgewendet haben. Die Kritik, wir hätten unprofessionell gearbeitet, können wir mit Stolz geschwellter Brust zurückweisen. Es möge den nächsten Organisatoren erst

gelingen, zunächst mit 55 Oltimern zu beginnen und dann auf 120 Teilnehmer zu steigern.

Herbert Schallmeiner

Clubabend bei Familie Unger, 3.8.2006

Strömender Regen nach einer langen Hitzeperiode konnte die COVC-Mitglieder nicht abhalten, der Einladung von Susanne und Karl Unger inklusive Sohn zu folgen und einen Clubabend im gemütlichen Privatkaffee, mit Blick auf glänzende Oldtimer, mit gutem Essen und kalten Getränken zu zelebrieren.

Geht's da um Wein oder um Oldtimer?

Diese Einladung, es war die dritte, zählt immer zu den Höhepunkten unseres Clublebens.

Da geht's sicher um…?

Die Zeit verging wie im Flug und so war schon der neue Tag angebrochen, als wir diese gastliche Stätte verließen.
Herzlichen Dank den Unger´s für diesen schönen Abend.

Herbert Schallmeiner

7. Wertungsfahrt des COVC ins Waldviertel

Lange dauert es nicht mehr, denn vom **22.-24 September** geht es ins schöne Waldviertel. Das Organisationsteam hat wieder eine landschaftlich schöne und meist auf Nebenstraßen führende Rallye zusammengestellt mit sicher recht interessanten Wertungen.
Zu Redaktionsschluss haben 26 Teams gemeldet.

Schlussfahrt des COVC

Für Samstag, 15. Oktober 2006, ist die Schlussfahrt vorgesehen. Diese wird von Fam. Lenzinger organisiert und rund um den Neusiedlersee führen.
Näheres werden Maria und Josef Lenzinger am Clubabend persönlich erzählen.

Nächster Clubabend

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

Inhaltsverzeichnis

ÖMVV Info ..... Seite 1
Kannst du dich noch erinnern? ..... Seite 1
Oldtimer teilemagazin ..... Seite 3
Bestseller bei Bonhams ..... Seite 3
Modena Cento 2006 ..... Seite 3
Eine Überraschung ..... Seite 5
Hydraulikbremse ade….? ..... Seite 6
Oldtimerfahrt nach Kobersdorf ..... Seite 6
Eisenstraßen Klassik ..... Seite 7
Weinviertel Pokal ..... Seite 7
Ennstal Classik ..... Seite 8
Morga Tschak ..... Seite 10
Rezepte des Monats ..... Seite 10
Clubnachrichten
Ausfahrt am 10.6.2006 ..... Seite 10
Clubabend im Crystal Palace ..... Seite 11
Manöverkritik zur 3.WTOF ..... Seite 11
Clubabend bei Fam. Unger ..... Seite 12
7. Wertungsfahrt d. COVC/Waldviertel ... Seite 12
Schlussfahrt des COVC ..... Seite 12
Nächster Clubabend ..... Seite 12

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