



Monats – Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

COVC Schlußausfahrt, 15. Oktober 2006

Hallo hier ist Gisi, die Fahrerin des roten BMW 2002. Ich fuhr mit meinem Mann René bei der heurigen Schlussfahrt mit.

Zu Mittag, bei Zander mit Petersilkkartoffeln sagte mir Wolfgang ich solle bitte als Gastkommentar über diese Ausfahrt berichten.

Mir ist gleich der Zander ohne Gräten im Hals stecken geblieben (schluck) - was soll ich schreiben, einen Bericht für die Gazette die Alle lesen „na SUPER“. Grübel', grübel' und studier - na gut kurzer schreck, dann ach da ist ja „Mr. Schlussfahrt“ der die Fahrt organisiert.

Hallo Edgar, I soll do wos über die Schlussfoat schreiben! „Du, kund ma net des bis jetzt noamoj wiederholn ich hobs verschlof'n. „Edgar“: Ka Problem, oba nur mehr mir zwa (leicht bis mittelschwer gestresst).....

Echt gewaltig, wir waren ungefähr 45 Autos und fuhren eine Strecke von 187 km. Zu Mittag waren es 71km und Edgar mit strahlendem Gesicht. Maria hatte leicht struppiges Haar sonst auch sehr gelassen.

Die zwei zaubern eine Ausfahrt her, die ihres gleichen sucht. Der Dank war schönes Wetter eins, zwei, viele Autos keine größeren Pannen (auch mein Auto ist noch ganz :-)) und viel gute Laune.

Zum Tag: Er begann für uns um 7.00, wir Wohnen zwar nur 20 min. vom Treffpunkt in Günselsdorf entfernt, aber wir hatten am Vortag noch nicht das Auto startklar gemacht. Mein BMW steht zurzeit nicht in einer warmen trockenen Garage, sondern am Parkplatz neben dem Wald vor unserer Wohnung. Seine Garage ist angestellt mit Möbeln fürs neue Haus. Mein armer Schnuffi nass, kalt, voller Tannennadeln und Laub - der Mader fühlt sich auch auf ihm wohl! 7.30 René bewaffnet sich mit Fetzen und Handtuch und beginnt mein Auto zu befreien. (ich noch im Bad) 7.50 - ich komme hinunter, Rene wischt ganz brav mein Auto. Ich frage ihn: „Hast du schon die Fenster innen geputzt?“ René: „Kaun i zaubern?!“ Eh, ist er noch nicht ausgeschlafen? 8.05 nach dreimal rauf in die Wohnung und retour fahren wir nun endlich nach Günselsdorf. Beim Löwentor stand Tochter Lenzinger und winkte uns rein (schön sie auch wieder zusehen). Der Parkplatz war schon von vielen Mitfahren besucht. Nur was war das? Es blitzte zwischen vielen Mitfahrern, rot kariert Röcke, rote Socken - das sind Schotten???? Bei uns in Günselsdorf - na oda???? Kurz innehalten,

nochmals gekuckt und - owa na de kenn ich ja eh, nur sorry keine Namen zum Gesicht. Zwei Herrn im Schottengewand - urig gut.

Das Wetter war noch frisch und neblig, doch die Stimmung war gut. Edgar huschte am Parkplatz herum wies ein, hatte ein Scherzerl auf den Lippen und Maria versuchte so viele Essensbestellung wie möglich zu ergattern, und die Autos zu erfassen. (Spitze)

Es kamen immer mehr bekannte Gesichter, es war richtig schön - wie eine große Familie. Der Parkplatz war voll von schönen alten Autos, kurz überlegte ich wie die da alle wieder rauskommen ohne Dellen.(es fehlte nur mehr das Öl in der Sardinendose) 9.30 ging es in die Autos und ohne Streit und Vordrängen mit viel Disziplin löste sich der Knoten am Parkplatz. (Wenn es immer so gesittet im Straßenverkehr zuginge!!) Das erste Auto war Edgar mit Tochter und Funkgerät, das drittvorletzte - wusste ich - war Wolfgang (leider ohne Brigitte die krank zu Hause lag), danach Michael mit Elisabeth (Mechaniker mit Leidenschaft) und zuletzt fuhr Maria mit Nachbarin und Funkgerät. Wir fuhren noch nie bei der Schlussfahrt mit und ich konnte mir auch gar nicht vorstellen, wie das mit so vielen Autos funktionieren sollte. Das Tempo wurde schneller und wir fuhren sehr gemütlich dahin. In Sollenau fand ich ganz toll, dass die Polizei kooperierte und alle in einem Zug abbiegen lies. Die Leute blieben stehen und staunten nicht schlecht. Ein Mann wusch gerade sein Auto und rief ganz entzückt nach seiner MAMA (Frau). Autos blieben obwohl sie eigentlich Vorfahrt hatten einfach stehen und ließen uns alle vorbei. Es war herrlich. An der Grenze zu Ungarn waren wir auch bald vorbei. Bei der ersten Rast war es noch sehr frisch. Durch Ungarn hatte ich hin und wieder seltsame Blicke von Autofahrern erblickt deren Autos auch nicht viel jünger waren als meins, nur meins war schöner. Es macht schon stolz ein wenig Geschichte zu besitzen und damit auch zu fahren.



Dann kam die Sonne - herrlich meine Bilder die ich aus dem Auto schoss begannen richtig zu leuchten. (schön) Das Essen in einem ungarischen Restaurant, war viel und gut. Beim Neusiedler See (unserer letzten Rast) taten mir die zwei Schotten leid, es zog ganz schön.

Frage: geht der Schotte zum Frauenarzt oder doch wo anders hin? :-)

Es war bis zum Schluss ein gelungener Ausflug. Da ich noch über diesen Ausflug schreiben sollte wollte Edgar natürlich einen Cocktail- den ich mir selber aussuchte (B 52) ausgeben. Danach gab ich meinen Autoschlüssel an Rene weiter. Danke Wir möchten uns recht herzlich für die Einladung bedanken. Es war eine wunderschöne und gut geplante Ausfahrt, Danke

Gisi und Rene'

Beaulieu 2006, eine Reise der besonderen Art

16 Teams machten sich Anfang September auf die Reise nach Beaulieu.

Wie hoffentlich alle wissen, findet dort immer der größte englische Oldtimer – Teilemarkt statt. Am Start waren

1. der Autor des Berichtes, Peter Bellant genannt „Peda“
2. der Präsident des COVC , Wolfgang Nowotny genannt „Wolfi“ oder „Präsi“
3. der Zahnarzt des COVC, Georg Braune. Er wurde von der Zimmervermieterin einfach als Zahnarzt spezifiziert. Für uns einfach der Georg
4. Christian Lidauer, ein Rookie oder auch Greenhorn in Beaulieu genauso wie Peda, Edgar, und Erich. Für uns Christian
5. Alex Siemer, der Organisator der Reise, genannt Alex.
6. Mistel oder auch Hell Kittingel , wie die Chinesen sagen würden, genannt „Bimbo“
7. Erich Müller, der Jäger und Sammler (so wie die Menschen auf der Stufe Altsteinzeit) Genannt Erich. Er war der Kilometerfresser, denn er war der Erste dort und der Letzte Beim Nachhausefahren
8. der am Meisten Teile brauchte, war Edgar, eigentlich Josef Lenzinger. Von Einigen ganz selten „Seppl“ genannt, sonst immer Edgar

Diese 8 zogen es vor, das Flugzeug am Donnerstag 7. Sept. nach London Heathrow zu nehmen. Mit Ausnahme von Georg und Christian



flogen alle am Sonntag wieder nach Hause. Da keine Straßenkarten vorhanden waren und auch keine gekauft wurden, mussten wir uns auf das Tomtom (eine Art Navigationssystem, wahrscheinlich basierend auf Buschtrummeln) von Alex verlassen. Die Ansagen der 5 im Ford Galaxy war immer: „ Alex, links fahren“.

Mit separatem Bus von Wien reisten an:

1. Manfred Ebner, von manchen Papa oder Mani genannt, aber im Prinzip umgetauft auf „Löwinger“ oder auch „Pauli“
2. der Meisterphotograf Heinz Schick. Sag doch Heinz zu mir.
3. Dschon Dschasta (englisch perfekt ausgesprochen) alias Johann Juster. Ich heiß eigentlich gar nicht Johann sondern Hans Erich. Seither für uns Sir Erich
4. Erich Frank. Blieb immer der Erich
5. Toni
6. Reinhard Raggl. Seit 16 Jahren immer der „Reini“. Mit oder ohne Pfeife

Dann noch per separatem Flug und Leihwagen

1. Michi Braun und Elisabeth. Sie waren wie immer Michi und Elisabeth für uns.

Vokabular und Aussprüche aus Beaulieu für Nichteilnehmer

- „Löwinger“ sagte 2005 „ man muss alles kaufen, weil das schon ganz rar und selten ist“ 2006 sagte er:“ man muss jetzt kaufen, weil es das Letzte ist“
- 2007 brauchen wir nicht mehr nach

Beaulieu fahren, weil es nichts mehr gibt

- Mache einen Schuh = moch an Schuach= Hau ab
- Auf die Frage „ wo gibt’s das oder wo ist das“ war die Standardantwort immer

„ in Schallerbach“

- „ Heast Löwinger“ = „Hallo Manfred“

Diese Liste ließe sich noch um etliche Seiten ergänzen.

Wir hatten mit dem Wetter großes Glück, denn es hat die ganzen Tage nicht geregnet, sondern fast nur die Sonne gescheint.

Alle haben Ihr Schnäppchen gemacht.

Der Löwinger mit seinen Badges, Erich Müller hat wie immer alles gekauft, der Peda seine Kurbelwelle, Edgar seine Lampentöpfe für seinen Triumph 1800 und ganz Schlaue wie Alex Siemer haben sich für seinen Jaguar Serie 1 Vergaserabdeckungen für eine Serie 3 gekauft. Damit hat er uns ganz schön ausgetrickst, aber schlussendlich seine Unfähigkeit eingesehen und die Teile zurückgegeben.

Zum ersten Mal wurde auch der Grillabend ein Erfolg. Das Fleisch war zwar zäh wie immer aber es war nicht zu Briketts verbrannt. Dies gelang nur Dank Peda dem Meistergriller und den Assistenten Edgar und Alex.

Der aus Wien mitgebrachte Rotwein verursachte laut Zahnarzt Georg und Christan enorme Kopfschmerzen und daher wurde er dann auch gemieden. Ich habe die Befürchtung, dass der Löwinger die übrigen Flaschen wieder nach Hause genommen hat und diese im Glashaus (Crystal Palace) ausschenkt.

Die ganz Reichen und Begüterten wie der Präsi und Löwinger haben zum Beispiel einen Kühlergrill oder Stoßstangenhörner gekauft. Da diese relativ schwer sind, haben sich beide entschlossen, diese zu zahlen und vereinbart, sie dann später abzuholen.

Die nächsten 2 Tage konnten sie den Stand aber nicht mehr finden. Irgendjemand in England wird sich jetzt freuen, dass er 2 netten Österreicher was verkauft hat, ohne das die Ware mitgenommen wurde.

Es gab aber auch eine Auktion von Bonhams und einen Privatverkauf von Autos. Dabei gab es Raritäten wie einen Jaguar E Roadster mit blauem Plüscharmaturenbrett und einem „bärenstarken“ Ford Sierra 4 Zylindermotor eingebaut. Kein Witz.

Dem Präsi wurde ob solcher PS Power ganz schön übel. Er wollte auf Anraten aller Beteiligten fast schon seinen schwachbrüstigen E eintauschen.

Besonders gut gefallen hat allen das Beaulieu Motormuseum mit ganz tollen Ausstellungsstücken. Heinz, der Meisterphotograph hat dort einen ganzen Tag verbracht.

Abschließend muss man sagen, dass die Reise ein voller Erfolg war.

Es gibt auch schon Anmeldungen für 2007

Peter Bellant

Flugplatzrennen Aspern

Preis von Wien

Die älteren unter uns können sich sicherlich noch an das Flugplatzrennen in Aspern erinnern. Immer gut besucht und das erste mal nach dem Krieg auch mit großer Beteiligung interessanter Autos und internationaler Fahrern.

Blicken wir zurück in der Geschichte des Flugplatzes Aspern.

Der Flugplatz, im nordöstlichen Stadtrand von Wien im 22. Wiener Gemeindebezirk Donaustadt gelegen, wurde bereits am 23. Juni 1912 als damals größter und modernster Flughafen Europas eröffnet. Doch bereits 1914 wurde er nach der Ermordung des Thronfolgers Franz Ferdinand eingestellt und diente nur mehr militärischen Zwecken. Die in der Nähe angesiedelte Flugzeughersteller Firma Aviatik benützte Aspern ihre Flieger einzufliegen, bevor sie in den Einsatz gekommen sind.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde der Flughafen 1920 wieder für den internationalen Betrieb ausgebaut.

Nach dem Anschluss Österreichs an Hitler-Deutschland wurde Aspern sofort zum Luftwaffen Stützpunkt umfunktioniert. Zum Kriegsende hin waren fast alle Anlagen zerstört und nach Kriegsende auch komplett geplündert – der Rest wurde von der roten Armee beschlagnahmt. 1955 wurde der Flugplatz vom Österreichischen Aero-Club übernommen und für Sportflugzeuge genutzt.



Vom Juni 1956 an wurden am Flugplatz Autorennen veranstaltet. Das letzte fand am 27. März 1977 statt. Danach war das endgültige AUS des Flugplatzes.

Auf Teilen des Geländes errichtete 1980 GM – General Motors – ihr Motorenwerk. Der Aero Club übersiedelte nach Wiener Neustadt. 1988 entstand auf einem Teilgelände der Verkehrsübungsplatz des ARBö. Seit 2001 befindet sich außerdem der Stützpunkt des öAMTC Rettungshubschreibers „Christophorus 9“ auf dem Asperner Areal.

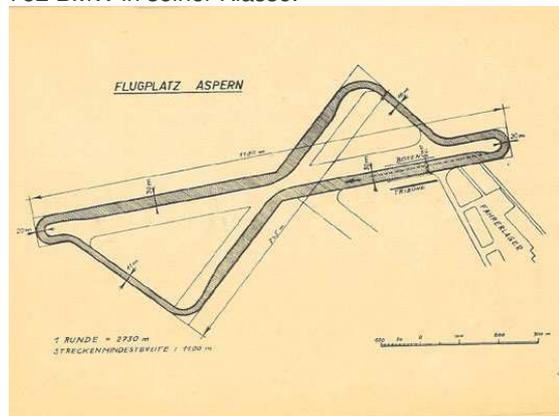
Die Autorennen nannten sich meist „Preis von Wien“ und so waren 1961 beim ersten „Preis von Wien“ internationale Fahrer wie, Gerhard Mitter – Lotus 18 – DKW, Kurt Ahrens- Cooper T56 – Ford, Chris Andrews – Cooper T56, Curd Bardi-Barry – Cooper T56 Ford, J. Chalupa – Stranguellini, Rolf Markl Cooper T56, Andre Pilette – Lotus 20, Walter Schatz – Lotus 18 etc., am Start. Erfreulich waren die doch zahlreichen Österreicher welche hier am Start waren (C. Barry erzielte den 6. Platz).

Ein Jahr danach, 1962, gewann Joe Siffert das Formel II Rennen und bester Österreicher war Rolf Markl Cooper T56 – Ford am 5. Platz.

1964 fuhr Jack Brabham die schnellste Runde und Poleposition, fiel im Rennen gegen Halbzeit leider aus. Richard Attwood auf Lola T54 gewann vor Kurt Ahrens auf Brabham BT10 und Peter Proctor auf Lotus 32 Cosworth. Auch Jochen Rindt und Denny Hulme sahen bei diesem Rennen keine Zielflagge.

1965 trug sich Jochen Rindt in das Siegerbuch ein.

1967 gewann Dieter Quester mit seinem BMW 2000 Spyder das Sportwagen Rennen. 1968 gewann Peter Schetty, Abarth 3000 und 1977 beim letzten Rennen in Aspern, XVIII Preis von Wien, gewann der Österreicher Hans Dieter Seitschek auf March 752 BMW in seiner Klasse.



Viele DDR Rennfahrer waren mit ihren „Eigenbauten“ gerne gesehene Gäste in Wien/Aspern, so Max Byczkowski, Peter Findeisen und Heinz Melkus auf Melkus-Wartburg, und waren meist in den vorderen Rängen zu finden.

Als junger Motorsport begeisterter habe ich kein Rennen in Aspern ausgelassen und ich erinnere mich noch an die spannenden Rennläufe und drückte den Österreichern die Daumen.

Herbert Fischer

Borgward lebt

Ein neues Buch !

www.delius-klasing.de

Stoff für eine paar flotte Verschwörungstheorien. Zwei Fragen die spannend aufbereitet wurden. „Was wäre wenn die Automarke Borgward noch existieren würde? und wie hätte Carl F. Borgward 1961 am Untergang vorbeischnappen können.“ Andreas A. Berse hat ein spannend zu lesendes Buch geschaffen !



Meilenwerk die „Zweite“

Mitte September 2006 wurde das 2. Meilenwerk, nach Berlin nun in Düsseldorf, feierlich eröffnet. Das weltweit bewunderte und nun schon erprobte *Meilenwerk Berlin* ist unter der Führung von Dirk Petermann und Martin Halder an der Planung einer zweiten Oldtimer- Institution maßgeblich beteiligt. Düsseldorf mit seinen großen Ballungsräumen erreicht rund neun Millionen Menschen, ist eine der wichtigsten Großstädte Europas und so wird auch das Konzept von Berlin hier sicherlich aufgehen. Das Investitionsvolumen von 15 Millionen Euro wurde in das denkmalgeschützte Areal verbaut. Martin Halder: „Meilenwerke sind Begegnungsstätten rund um die Faszination Automobil. Bei uns stehen immer Nutzer und Besucher im Mittelpunkt. Zudem bieten wir eine sehr große Angebotsvielfalt – bis hin zu einer vielfältigen und gehobenen Gastronomie. Kurzum, man muss nicht autoverrückt sein, um an einem Meilenwerk-Besuch gefallen zu finden. Das alles ergibt eine unmittelbar erlebbare Mischung Lebensqualität- Ein mobiler Lifestyle, der zeitlos ist und doch ungemein in unsere Zeit passt. Die Meilenwerk Kurzformel „Forum für Fahrkultur“ fasst diese Gedanken zum Markenbild prägnant zusammen.“ In Berlin hat man pro Jahr 400.000 Besucher und das sollte in Düsseldorf erreicht und sogar getopt werden.

An den ersten beiden „Eröffnungstagen“ kamen 65.000 Besucher !!!!



Herbert Fischer

Der Morga-Tschak

Vor mehreren Wochen kam ein Brief mit der Einladung zum 22. Morga-Tschak im Karl-Ryker-Dorf in Sollenau, ein Dorf für behinderte Menschen aller Altersklassen ob Mann, Frau oder Kind. Organisiert wird dieses einzigartige Treffen vom Morgan-Sports-Car-Club, unter der Schirmherrschaft einer netten Dame, Henriette Mayer. Natürlich war unser COVC am sonnigen Sonntag dem 8. Oktober mit dem Obmann W. Nowotny und mehreren Mitgliedern anwesend, um für eine gute Sache mit geputzten und polierten Oldies, einem oder mehreren behinderten Menschen als Mitfahrer über eine festgelegten Rundkurs, das Beste zu geben, um diesen Menschen an diesem Tag eine besondere Freude zu bereiten.

Nach dem vorzüglichen Mittagessen wurde ab 13,30 Uhr die ersten Fahrzeuge gestartet. Als ich mit meiner Gattin zu unserem Auto kam, standen in unmittelbarer Nähe, unabhängig voneinander, mehrere Bewohner des Dorfes. Auf die Frage, wer bei uns mitfahren möchte, hörte ich eine Frauenstimme: „mit diesem Auto fahre ich“. Ein Mann sagte daraufhin, etwas zögernd aber bestimmend: „ich will auch“, so hatten wir innerhalb kurzer Zeit meine Mannschaft für den Start.

Ein strahlender sonniger Herbstnachmittag, leuchtende strahlende Augen, etwas Röte im Gesicht unserer Gäste, durch die Aufregung wurde viel gesprochen, daher hatten wir sofort Kontakte zu RENATE (49 Jahre) und JOSEF (54 Jahre) wobei ihre Behinderung gänzlich vergessen wurde.

Wir reihten uns mit unserem Oldie in die startenden Autos, die Aufregung meiner Mitfahrer waren durch die Gespräche und Ausdrucksweise der Körper spürbar. Wir wurden auf den Rundkurs geschickt.

Mit Hallo, Winken und Lachen starteten wir. Erste Prüfung, Elfmeter-Schuss (Minuspunkte). Zweite Prüfung, mit Heck Linie fahren, gar nicht so schlecht, der Eifer meiner lieb gewonnenen Gäste kannte keine Grenzen, meine Mitfahrer kämpften um Punkte.

Nach Abgabe unseres Startzettels gab es Erfrischungen, Kaffee und Kuchen, wobei ich bei der Preisverleihung von einer Dorfbewohnerin – mit Spaß und vielem Lachen – zur Entspannung im Nacken massiert wurde.



Auf dem Heimweg, mit meiner Frau, stellten wir fest, UNSERE Mitfahrer Renate und Josef waren an diesem herrlichen Sonntag das Größte. In diesem Erlebnis und des Rundkurses mit Lachen, Entspannung, etwas Traurigkeit bei nicht Erreichen der geforderten Aufgaben gab es keine Berührungsängste, und wir glauben an diese Augen

die uns anstrahlten, der 23. Morga-Tschak ist ein Pflichttermin !!!

Elisabeth und Erich Frank

1000 Minuten Klassik 2006

sportliche *Sonntage* *auf* *Niederösterreichs Rallyepfaden*

Mitte Oktober startete die 9. Auflage der 1000 Minuten Klassik wiederum in Krems. Ein 70er Jahre wurde dabei mit 3 Tagen Sonnenschein belohnt. Das Starterfeld war heuer ein besonders internationales: neben einer starken Delegation aus Deutschland waren auch erstmals 4 Starter aus Ungarn und je ein Teilnehmer aus Luxemburg und Griechenland dabei. Die österreichische Elite war fast vollzählig vertreten – ging es doch um wertvolle Punkte im Austrocup auf der Jagd nach den Führenden Reinhard und Doris Huemer, die berufsbedingt passen mussten.

Als am Freitag, dem 13.10. um 13:31 Uhr das erste Auto zum Prolog startete wurden die Cabriovertische in der milden Herbstsonne geöffnet und man sah lauter strahlende Gesichter in der Vorfreude auf vergnügliches Oldtimerfahren. Kurt Sassarak und sein Team hatten wieder eine malerische und anspruchsvolle Strecke ausgesucht – dabei aber eine teilweise völlig neue Route zusammengestellt. Der Prolog führte diesmal zunächst in den Wienerwald wo auch schon die ersten Sonderprüfungen auf die Teilnehmer warteten. Über Tulln ging es dann zum Manhartsberg und ins Kamptal, wo die letzte Sonderprüfung zu absolvieren war. Nach einem kurzen Stop beim Loisium wurde nach einer Strecke von etwas mehr als 150 km wieder Krems erreicht. Die Strecke war dabei gut ausgesucht – lediglich die Vielzahl der Traktoren trübte teilweise das Bild und kosteten manche wertvolle Sekunden in den Sonderprüfungen. Als beim abendlichen Empfang des Bürgermeisters dann das Zwischenklassement veröffentlicht wurde hatte wieder das Aufsteigerteam des heurigen Jahres, das Ehepaar Putzlager (Porsche 911 S), mit nur 2,06 sec die Nase vorne. Auf den Plätzen folgten Josef Panis / Harald Neger im wunderschönen Ferrari 275 GTB/C (2,34 sec) und Walter und Yvonne Wawronek (Maserati Mistral) mit 2,54 sec. Nur auf Platz 7, allerdings mit einem Rückstand von nur 0,43 sec auf die Drittplatzierten, lag das Erfolgsduo der letzten Jahre, die Brüder Schraml (Ferrari Dino 246 GT).



Am Samstag startete bei strahlendem Herbstwetter um 08:01 Uhr der 1. Teilnehmer pünktlich zur

Südrunde über etwa 400 km. Zunächst führte die Strecke aber noch durch die herbstlich gefärbte Wachau zur 1. SP ab Maria Laach. Bei Melk ging es dann über die Donau nach Süden – diesmal im Uhrzeigersinn - was den Teilnehmer teils neue Strassen, zumindest aber neue Eindrücke bescherte. Vor der Mittagspause ging es noch durch die malerischen Tormäuer entlang der Ötschergräben – leider konnte der traumhafte Ausblick nicht wirklich genossen werden, galt es doch eine anspruchsvolle SP über fast 20 km zu absolvieren. Die verdiente Mittagspause folgte dann in der Kartause Gaming – und im Zwischenklassement gab es auch ein völlig neues Bild. In Führung nun die Brüder Schraml, das Ehepaar Putzlager war auf Platz 7 zurückgefallen – die Zeitunterschiede waren aber weiterhin sehr knapp: nur 1,35 sec lagen zwischen Platz 2 und 7!

Am Nachmittag ging es dann zurück nach Krems, wobei hunderte begeisterte Zuseher den Teams in der ZK Oberwölbling geradezu einen euphorischen Empfang bereiteten. Besonders schöne Eindrücke gab es auch bei der entspannten Fahrt über die Mostviertler Höhenstrasse, von der sich das frühherbstliche Hügelland in der flachen Nachmittagssonne wunderbar präsentierte. Beim abendlichen Galadinner im Autohaus Birngruber waren dann schon alle gespannt auf die Tagesergebnisse. Tagessieger wurden schließlich Pius Weckerle / Petra Steiner (Porsche 911) mit 2/100 sec Vorsprung auf die Brüder Schraml. Diese übernahmen damit aber die Führung im Gesamtklassement, gefolgt von Franz Brachinger / Otmar Schlager (Porsche 911 RS) mit einem Abstand von nur 0,71 sec. Auf den Plätzen folgten Gerhard Höfler / Ernst Amselgruber (MG-C Roadster) mit einem Rückstand von 0,99 sec und Gerald Brandsetter / Christian Hochfelsner (Jaguar E-Type V 12) nur 0,07 sec dahinter. Für Spannung am Schlußtag war daher gesorgt.

Der Sonntag empfing die Teilnehmer auf der SP Jauerling dann mit einer dicken Nebelsuppe – für Streckenneulinge oder Fahrer ohne Radaraugen war der Schnitt von 49,5 km/h fast nicht zu schaffen. Diese SP musste dann aber neutralisiert werden – die Spiegel der Lichtschranken waren beschlagen und es gab Zeiten von nur weniger als 50 % des Feldes. Wenig später aber lichtete sich der Nebel und auf den Höhen des Waldviertels und im Bereich des Ostrong wärmte wieder strahlender Sonnenschein die Teilnehmer. In St. Georgen begrüßten wieder viele begeisterte Zuseher die Oldtimer, und in Yspertal gab es dann die verdiente Mittagspause. Nach einer spektakulären Schlauchprüfung um den Hauptplatz ging es über die letzte Regularity – Prüfung nach Krems, wo am Rande der Altstadt der GP von Krems mit nochmals 3 Messungen wartete. In Krems waren es wieder mehr als 1000 Zuseher, die die Strecke säumten. Bange Sekunden hatten dabei die Zweitplatzierten Brachinger / Schlager zu bewältigen: ein Defekt am Porsche erlaubte ihnen nur noch mit dem 2. Gang zu fahren – mit 1,94 sec Abweichung bei dieser SP retteten sie aber noch Platz 2 ins Ziel. Pius Weckerle irrte sich bei der 2. Lichtschranke und fuhr auf 33 sec statt 35 sec – und vergab damit einen möglichen Stockerplatz. Die Brüder Rudolf und Heinz Schraml leisteten sich auch bei den abschließenden Prüfungen keine groben Fehler und konnten mit einer Gesamtabweichung von nur 9,24 sec die heurige 1000 Minuten Klassik souverän

gewinnen. Es war dies übrigens schon ihr 6. Erfolg bei dieser Veranstaltung – eine beeindruckende Serie. Hinter Brachinger / Schlager (12,56 sec) konnte sich mit einer hervorragenden Leistung am Schlusstag das nächste Brüderpaar, Helmut und Wolfgang Artacker (Alfa Romeo Giulia GT) mit 13,77 sec auf den 3. Platz vorschieben. Die Nächsten waren allerdings nur um wenige Hundertstel getrennt: Gerald Brandstetter / Christian Hochfelsner (Jaguar E-Type V12) landeten mit 3/100stel Sekunden Rückstand auf Platz 4, gefolgt von Pius Weckerle / Petra Steiner weitere 7/100stel dahinter – knapper geht es wohl nicht mehr. Bei der abschließenden Siegerehrung in der Römerhalle in Mautern waren sich dann alle Teilnehmer einig: die 1000 Minuten Klassik war



auch in ihrer 9. Auflage eine perfekt organisierte, sportlich anspruchsvolle Rallye auf wunderbaren Strassen – einfach Fahrspaß pur. Und diesen Charakter soll sie auch in Zukunft beibehalten – lediglich einige Verbindungsetappen sollten etwas gemütlicher werden um den Genuss am Autofahren in einer unberührten Landschaft noch zu steigern. Kurt Sassarak und sein Team vom RRC 13 wird dies sicher umsetzen.

Die Ergebnisse im Detail:

1. Rudolf u. Heinz Schraml
Ferrari Dino 246 GT, 1971, 9,24 sec
2. Franz Brachinger / Otmar Schlager
Porsche 911 Carrera RS, 1973, 12,56 sec
3. Helmut u. Wolfgang Artacker
Alfa Romeo Giulia Sprint GT, 1966, 13,77
4. Gery Brandstetter / C. Hochfelsner
Jaguar E-Type V 12, 1971, 13,80 sec
5. Pius Weckerle / Petra Steiner
Porsche 911 S, 1970, 13,87 sec

weitere Details unter www.1000minutenklassik.at

Rudolf Schraml, Oktober 2006

Motorrad, sechsstelliger Verkaufspreis

Bei einer der letzten Versteigerungen von BONHAMS erzielte eine Montgomery aus dem



„das 109.350 Pfund Baby“

Jahre 1924 mehr als den doppelten Ausrufungspreis = 109.350.- GB Pfund. Dies ist einer der höchsten Preise welcher für ein Vorkriegs-Strassen Motorrad bei einer Auktion erzielt wurde. Eine Vincent „Black Shadow“ fand für 47.000 GBP Ein „neues Zuhause“, ebenso wie eine Vincent „Black Knight“ aus dem selben Jahr für 21.000 GBP.

Für einwandfreie Motorräder gilt das selbe wie für die vierrädigen Oldtimer, die Preise ziehen an.

Das Kamm Heck im Karosseriebau

Prof. Wunibald Kamm,

1893 – 1966



Sicherlich haben sie in den verschiedensten Artikeln über Karosserieformen und Aerodynamik im Autobau das Wort Kamm, oder Kamm Heck, oder Abrisskante nach Kamm, gelesen.

In den End 30er Jahren wurde in Richtung Aerodynamik sehr viel geforscht und ich möchte hier versuchen diese Zeit im Zeitraffer einwenig zu durchforsten.

Der Deutsche Ingenieur Rumpler brachte nach vielen Versuchen den Tropfenwagen (1921-24) heraus. Wenige Kunden konnten sich anscheinend mit dieser Form anfreunden und so war das Auto ein wirtschaftlicher Flop.



Erste Ausfahrt des Rumpler Tropfenwagen in Berlin

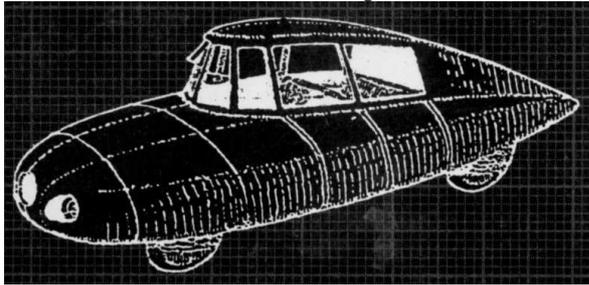
Der Österreicher Jaray brachte seine erste Stromlinienkarosserie auf einem NSU-Fiat „Ballila“ Chassis heraus. Beide erkannten anfänglich allerdings nicht die Wichtigkeit des Automobildesign, denn das Publikum ignorierte deren Bestreben nach Windschnittigkeit, Richtungsstabilität, Lüftung und Heizung des Fahrzeuges.

Mit dem Bau von Autobahnen im dritten Reich, dem Staatsinteresse am Schnellverkehr und der Idee eines Massenautomobils kam ein regelrechter Boom in Richtung Stromlinienform auf. Jaray hatte



Adler Rennlimousine 1937, Jaray Heck

„Stromlinien“ Patente und wie man anhand der Stromlinien-Typentafel (1935) ersehen kann hat er sich über die unterschiedlichsten Karosserieformen Gedanken gemacht. Seine Ideen nutzte ADLER bei seinen verschiedenen Rekordwagen und flossen



Original Jaray Entwurf

auch in die Serienfertigung des Adler Reichsautobahnwagen ein. Diese Fließheck Formen waren typisch für die End 30er Jahre. Wunderschöne Formen wie den „Teardrop“ von Talbot, Bugatti Atlantic, Delahaye 135M und viele mehr wurden kreiert. Letztendlich basiert auch der Porsche 356 in seiner Urform auf Datenmaterial von Jaray. 1935 wurde die Forschung zum Thema Stromlinienfahrzeuge staatlich gefördert und ein eigens gegründeter „Reichsforschungsrat“ vergab die benötigten Mittel.

Es stellte sich heraus das die Jaray- Formen nicht das Optimum darstellen. Zwar war die Idee Jarays richtig die Form der Karosserie möglichst der Form eines Flügelprofils anzugleichen die war aber schwer bei einem Auto zu realisieren. Die neuen Ideen kamen nun von W. Kamm der die Strömung weitgehend über das Dach führte um das Heck dann sozusagen hinter den Hinterrädern mehr oder wenig gerade „abzuschneiden“ (Abrisskante). Der ab nun verkürzte Anteil der Karosserie kurz genannte „K“- Form oder Kamm Heck wurde modern und machte sich in den Karosserieformen bemerkbar.

Fahrzeug mit Tropfenform



Fahrzeug mit Kamm-Heck



Auch die renommierte Karosserie Firma Erdmann & Rossi arbeitete mit dem Aerodynamiker Kamm zusammen und holte sich Ideen für neue moderne Autoformen. Bei Versuchsfahrten 1938/39 erzielte man bei verkleideten hinterem Radhaus einen damaligen CW- Spitzenwert von 0,23, Verringerung der Benzin Verbrauchswerte und höhere Spitzengeschwindigkeit waren das Ergebnis. 1 : 1 Versuche im Windkanal untermauerten die theoretischen Prinzipien und parallel waren auch wichtige Erkenntnisse auf dem Gebiet des Reifen-Fahrbahn- Kontaktes, Kammscher Kreis, möglich. W. Kamm war seit dem April 1930 bis 1945 Ordinarius für Kraftfahrwesen der TU Stuttgart, mit bis zu 650 Mitarbeitern. Prof. Wunibert Kamm begann seine Nachkriegskarriere nach französischer Internierung und der späteren Übernahme durch die US Streitkräfte. Zunächst war

er als beratender Ingenieur bei Wright-Patterson Air Force Field in Dayton tätig. Nach der Rückkehr nach Deutschland leitete Kamm für drei Jahre die Abteilung Maschinenbau am Batelle- Institut in Frankfurt/Main.

Keine Auto Firma nach 1945 konnte es sich leisten Karosserieformen ohne den Erkenntnissen von Jaray und Kamm zu entwickeln.

Heutzutage ist die moderne Aerodynamik einer der wichtigsten Punkte, beeinflusst durch Prof. Kamm, bei der Erstellung einer neuen Karosserieform. Natürlich sind die modernen Erkenntnisse meist im Automobil Rennsport zuerst erprobt worden.



Kamm Versuchswagen 1938, Wendler Karosserie



Kamm Heck eines Ferrari GT 1962

Herbert Fischer

Neues von der FIVA

Federation Internationale Vehicules Anciens

Das Forschungsprojekt der FIVA wurde am 4. Oktober im Hotel de Ville, Brüssel, vom Motorrad- und Automobilweltmeister



John Surtees der Presse vorgestellt. Erfasst wurden in dieser seit Juni 2005 dauernden Befragung die Daten aller Mitglieder der sich mit historischen Fahrzeugen befassenden Verbände und – Clubs (23), der in dieser Branche arbeitenden Werkstätten und Zulieferern folgender Länder: Cypern, Tschechien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Irland, Italien, Niederlande, Schweden und Großbritannien.

Ziel der Erhebung, die mit großen persönlichen und finanziellen Aufwand seitens der FIVA unternommen wurde, war es, genaue Daten zur wirtschaftlichen Größe der Oldtimerbewegung zu erhalten. **Die Szene, die sich in Europa mit den**

historischen Fahrzeug befasst, hat einen wirtschaftlichen Wert von jährlich 15 Milliarden Euro, mit Exporten im Wert von 3 Milliarden Euro jährlich.

Über 55.000 Personen arbeiten im Umfeld von historischen Fahrzeugen, die meisten davon in festen Arbeitsstellen und in Betrieben, die bereits vor über 10 Jahren gegründet wurden.

Die Behauptung, Oldtimer seien ausschließlich das Vergnügen reicher Leute, wurde klar widerlegt: Ein Drittel aller Besitzer von Oldtimern hat ein jährliches Einkommen von weniger als 30.000 Euro und ihre Fahrzeuge haben einen Wert von durchschnittlich 15.000 Euro.

Die Umweltbelastung durch historische Fahrzeuge wurde untersucht. **Historische Fahrzeuge machen lediglich weniger als ein Prozent der gesamten Fahrzeugmenge aus. Sie fahren im Schnitt weniger als 1500 km. Die Kilometerleistung historischer Fahrzeuge beträgt weniger als 0,1% der gesamten Fahrkilometer in der EU.**

PS/ interessant ist das Österreich hier nicht berücksichtigt wurde ? warum ?

Trotzdem kann der Inhalt allgemein auch für Österreich gelten.

Mit dieser Frage bin an den Präsidenten des ÖMVV herantreten. Antwort:

Die Länder wurden vermutlich nach wissenschaftlichen Kriterien ausgewählt, denn es sind auch Belgien, Griechenland, Portugal und Spanien nicht erfasst worden, obwohl besonders Belgien und Griechenland in der FIVA sehr aktiv sind.

Dr. Kallinger wird bei der ÖMVV Generalversammlung sicher ausführlich darüber berichten.

Herbert Fischer

DEZEMBER Drinks

Die Drinks wurden wie immer gemixt von **Josef und Maria Lenzinger**.

MERCEDES – Cocktail

4 cl Cognac, 2 cl Cointreau, 2 cl Zitronensaft. Alles mit Eis gut shaken und in ein gekühltes Glas abseihen.

Für Kinder und Antialkoholiker:

GÖTTERTRUNK – Cocktail

4 cl Orangensaft, 8 cl Kirschsafte, 2 cl Zuckersirup, 1 frisches Eigelb. Alle Zutaten im Shaker kurz durchschütteln und in ein zu 1/3 mit Eiswürfel gefülltes Glas abseihen. Eine Orangenscheibe an den Glasrand stecken, mit Trinkhalm servieren. Wohl bekomm`s .

Newsletter vom 31. Oktober 2006



von

Gleich die erste Demo gegen Oldtimer-Fahrverbote geriet zum starken Signal. Über 400 Oldie-Fahrer versammelten sich am 29. Oktober in **München** zu einem beeindruckenden Korso und demonstrierten so gegen Fahrverbote innerhalb der geplanten Feinstaub-Sperrzonen. Hintergrund: Wie viele andere deutsche Großstädte will die Stadt München schon im kommenden Jahr den Bereich des Mittleren Rings im Rahmen ihres Luftreinhalteplanes zur Umweltzone erklären; lediglich die Genehmigung der Regierung von

Oberbayern fehlt noch. Rund 20.000 Pkw und 14.000 Lkw müssten dann draußen bleiben, weil sie keinen Katalysator besitzen oder als Diesel die Euronorm 1 nicht erfüllen. Dabei ist der direkte Zusammenhang zwischen Abgasentwicklung und Feinstaubbelastung wissenschaftlich höchst umstritten.

Positive Signale und spontane Sympathiebekundungen kamen jedenfalls von der Münchner Bevölkerung, die schnell einsah, dass hier keine wohlhabenden Freaks dafür eintreten, ohne Rücksicht auf andere ungehindert ihrem Hobby frönen zu können, sondern dass es um den Erhalt technischer Denkmäler geht. Bester Beweis für diese Rückendeckung: Mehr als 750 Gäste sprachen sich mit ihrer Unterschrift **gegen ein Oldtimer-Fahrverbot** aus, in wenigen Tagen werden die Listen an den Münchner Stadtrat übergeben. Dort allerdings muss sich die Liebe zum Oldtimer erst noch durchsetzen. Jens Mühlhaus, **Stadtrat der Grünen (!)** im Rathaus, hat allen Forderungen nach Sonderregelungen jedenfalls eine kategorische Absage erteilt: "Oldtimer haben ihre Berechtigung als Kulturgut, meinetwegen. Aber in der Innenstadt haben sie nichts zu suchen. Ich werde mich daher in den nächsten Wochen klar gegen Ausnahmeregelungen zugunsten einiger weniger „Kulturgüter“ wenden."

Von Walter Ceh bekam ich diesen Artikel und man fragt sich ob das auch zu uns kommt.....

Nächster Clubabend

Donnerstag den 1. Februar 2007, in der Panorama-schenke, 1100 Wien, Filmteichstrasse 5, 19,30 Uhr

Inhaltsverzeichnis

COVC Schlussfahrt	Seite 1
Beaulieu 2006.....	Seite 2
Flugplatzrennen Aspern.....	Seite 3
Borgward lebt.....	Seite 4
Meilenwerk Düsseldorf.....	Seite 4
Morga- Tschak.....	Seite 4
1000 Minuten Klassik 2006.....	Seite 5
Das Kamm Heck.....	Seite 6
Neues von der FIVA.....	Seite 7
November- Drinks.....	Seite 8

Clubnachrichten

Februar 2007 Clubabend.....Seite 8

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/4
Redaktion: Herbert Fischer
Gertrud Schallmeiner
E-Mail: herbert.fischer@covc.at
Druck: City Copy Service