



Monats - Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



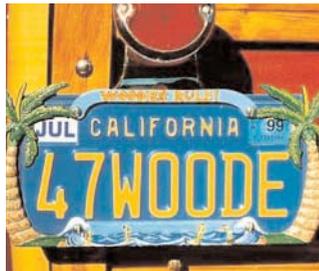
Aston Martin DB 2

Kannst du dich noch erinnern? (Teil 17)

Woodys, Autos mit Holzaufbauten -

Diesmal berichte ich über keine vergangene Automarke, sondern über "Woodys", deren Karosserien zum Teil, zum Großteil oder zur Gänze in Holz gebaut/gefertigt sind.

Wir erinnern uns, dass am Beginn des Automobils die Wurzeln im Kutschenbau zu suchen sind - und diese



Tradition ist zum Teil bis in die 50er Jahre geblieben. Holz als Rahmenaufbau für die Karosserie war lange Zeit ein gängiges Material. Dadurch konnte man eine gewisse Steifigkeit der Karosserie erhalten und meist wurde dann Leder oder Leinen, welches dann lackiert wurde, über den Holzrahmen gespannt. Danach kam die Zeit wo man Stoff und Leder gegen Blech, meist Aluminium, tauschte (Patent Wayman). So wurde noch nach dem 2. Weltkrieg meist ein Holzrahmen

eingebaut, an dem die Inneneinbauten wie Himmel und Seitenverkleidung befestigt wurden. Geschichtlich gesehen



Dodge Bus mit "Teardrop" Wohnanhänger

war der größte Markt für Woodys Amerika und England. In vielen Fällen waren es die "Shooting Brakes" oder "Utility Vehicle", also die Vorläufer der modernen SUVs. Was war nun der besondere Grund, Autos in Holz zu bauen? Nun, zuerst war es die bessere Beherrschbarkeit des Werkstoffes Holz, Rundungen, Schäftungen, Kanten etc. zu formen. Lange Zeit war Holz außerdem billiger als Metall. Zwar gab es zu Beginn der 30er Jahre bereits Ganzstahlkarosserien, in Europa beispielsweise Adler, die meisten Autos wurden aber in Gemischtbauweise hergestellt. Das heißt über/auf ein Hartholz-Gerippe wurden die Blechteile genagelt. Die Idee, Karosserien bzw.



Karosserieteile in Holz anzufertigen, war naheliegend, denn das Pressen von großflächigen Blechteilen steckte seinerzeit noch in den Kinderschuhen. So kam es, daß vor und nach dem 2. Weltkrieg nicht nur einzelne Karosserie Holzaufbauten machten, sondern fast alle großen US-Firmen hatten Woodys im Standardprogramm. Anders war die Situation am Kontinent, wo sich meist Einzel-Firmen der Herstellung von Woodys annahmen. Die Holzaufbauten waren und sind relativ leicht zu reparieren und marode Teile können relativ leicht ausgetauscht werden. So gesehen spricht auch einiges für die Holzkarosserie. Außerdem war zum Beispiel in England vor, während und knapp nach dem 2. Weltkrieg eine "Purchase Tax" eingeführt worden, und "Commerce Cars", also "kleine Lieferwagen", waren davon ausgenommen. Daher sind die Englischen Woodys meist "Commerce Cars". Anders in den USA, wo die Woodys modern, chic und "trendy" und immer in der



te, sondern fast alle großen US-Firmen hatten Woodys im Standardprogramm. Anders war die Situation am Kontinent, wo sich meist Einzel-Firmen der Herstellung von Woodys annahmen. Die Holzaufbauten waren und sind relativ leicht zu reparieren und marode Teile können relativ leicht ausgetauscht werden. So gesehen spricht auch einiges für die Holzkarosserie. Außerdem war zum Beispiel in England vor, während und knapp nach dem 2. Weltkrieg eine "Purchase Tax" eingeführt worden, und "Commerce Cars", also "kleine Lieferwagen", waren davon ausgenommen. Daher sind die Englischen Woodys meist "Commerce Cars". Anders in den USA, wo die Woodys modern, chic und "trendy" und immer in der

te, sondern fast alle großen US-Firmen hatten Woodys im Standardprogramm. Anders war die Situation am Kontinent, wo sich meist Einzel-Firmen der Herstellung von Woodys annahmen. Die Holzaufbauten waren und sind relativ leicht zu reparieren und marode Teile können relativ leicht ausgetauscht werden. So gesehen spricht auch einiges für die Holzkarosserie. Außerdem war zum Beispiel in England vor, während und knapp nach dem 2. Weltkrieg eine "Purchase Tax" eingeführt worden, und "Commerce Cars", also "kleine Lieferwagen", waren davon ausgenommen. Daher sind die Englischen Woodys meist "Commerce Cars". Anders in den USA, wo die Woodys modern, chic und "trendy" und immer in der



Rolls Royce 1933, Karosserie Rippon Bros., "Commerce Car"



Austin A70 Countryman

oberen Preisskala zu finden waren. So waren es die reichen Farmer und Country Clubs, die sich solch ein extravagantes Transportmittel zulegten.

In dieser Zeit entstanden auch die wunderschönen Skiff - Karosserien,

welche meist für Luxuswagen in Frage kamen. Diese Skiff-Form stammte aus dem Schiffbau und wurde vor allem in Luxus Autos angewendet. Meist hatten diese Autos auch so etwas ähnliches wie ein Teakdeck. Dieser "Einrichtung" erin-



Rolls Royce Silver Ghost 1924, Skiff Karosserieform

nerte sich die Fa. Rolls Royce und stattete ihr neuestes Cabrio/Convertible mit einem Teakdeck und Kofferraumboden aus. Viele moderne Autos hielten sich im



Morris Minor Traveller,

Design an die Woody Era, wie Morris Minor "Country" Traveller oder die vielen modernen US Autos mit Woody "Verzierung" bis in die heutigen Tage.

Heute sind die Woodys aus den 30er bis 50er Jahren ein begehrtes und beliebtes Fortbewegungsmittel, um zum Surfstrand zu gelangen und "Zeitgeist" zu zeigen. Sie werden immer teurer und sind in den USA in großen Clubs wohl organisiert und natürlich sehr gerne gesehen bei Vintage Veranstaltungen. Auch in England gibt es einige Clubs, die sich nur den Woodys widmen.

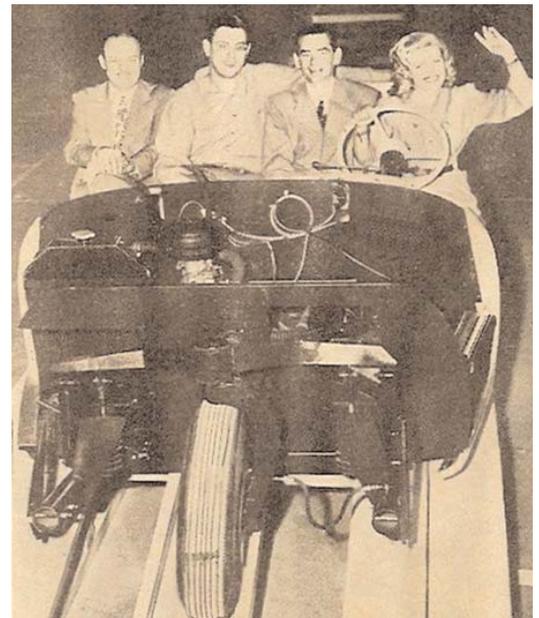
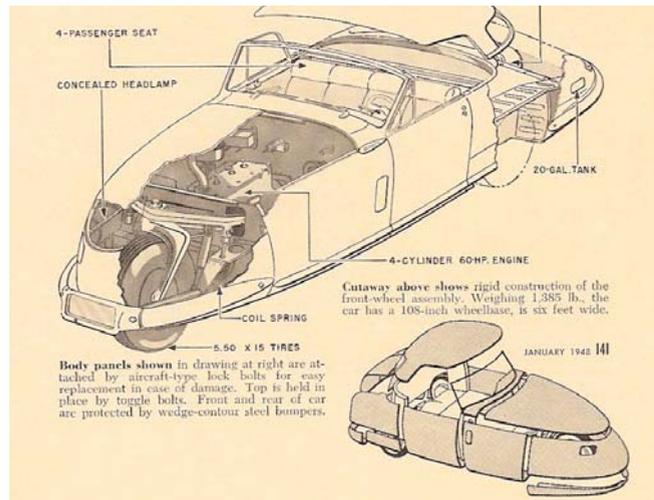
Herbert Fischer

My Old Dodge Woodie

My old Dodge woodie is but a dream
 most car lovers can never fulfill.
 It has a heart and soul, you see,
 and I know that it always will
 It's made of oak and maple, and more,
 and a ton and a half of steel.
 A thing you can always appreciate
 when you actually take the wheel.
 It has an enduring heartbeat;
 You can feel the engine throb.
 The beauty of the animal is,
 she'll go out and do the job!
 Whenever you get the urge to go,
 You can depend on her to perform.
 She'll get you there and back again,
 In the sun, the rain, or the storm.
 Yes, there's something about a Woodie
 That makes your old heart pound.
 If they're ever outlawed from the road,
 Don't expect me to stay around!



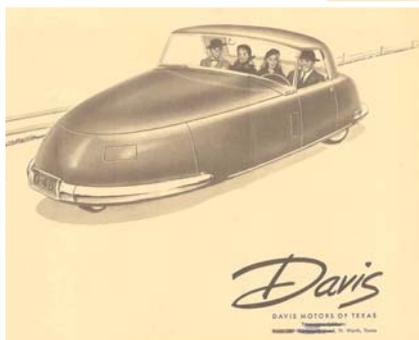
Blaine E. Sowers



Herbert Fischer

Skurriles aus den USA

Meist denkt man, daß Europa die Hochburg der Micro Cars, wie Messerschmidt und BMW Isetta etc., war. Nach stöbern in alten Akten merke ich, daß dies nicht so ist, auch die USA nach dem 2. Weltkrieg suchte nach einem billigen und bezahl-



baren "fahrbaren Unter-satz". Wir erinnern uns an die Mikro- und Kleinwagen- Zeit der 50er Jahre in Europa, auch hier wollte man auf kleinstem Raum so viel wie möglich Mitfahrende unter-



AMERICA'S NEWEST SPORTS CAR

FIAT Topolino, das Mäuschen

Der Wunsch von Giovanni Agnelli an die Fiat-Entwicklungsabteilung ist mehr als ungewöhnlich. "Il Senatore", wie Agnelli respektvoll genannt wird, fordert von den Technikern ein kleines, sparsames und vor allem bezahlbares Auto. Anfang der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts ein beinahe schon revolutionärer Gedanke. Zu dieser Zeit ist das Automobil noch immer ein Privileg der so genannten gehobenen Gesellschaftskreise. Auch die Modellpalette von Fiat bietet in erster Linie luxuriöse Automobile, selbst vom vergleichsweise kleinen Fiat Balilla kann der normale Arbeiter nur träumen.



Mit der Entwicklung des ersten Fiat Kleinwagens beauftragt Agnelli eine Mannschaft, die normalerweise mit wesentlich größeren Objekten beschäftigt ist: mit Flugzeugen. An der Spitze steht ein zu dieser Zeit noch unbekannter, 28 Jahre alter Ingenieur und Konstrukteur namens Dante



Giacosa. Dieser entscheidet sich für einen Vierzylinder-Viertaktmotor - ähnliche Projekte der ausländischen Konkurrenz bauen auf Zweitakt-Technik - mit wenig mehr als 500 Kubikzentimetern Hubraum. Statt des technisch noch nicht ausgereiften Frontantriebs erhält der "Zero A" (für "Aviazione") genannte Prototyp Heckantrieb. Rodolfo Schaeffer entwirft eine zweitürige, schnörkellose Karosserie mit zeitgemäß aufgesetzten Frontscheinwerfern und auf dem Heck montiertem Ersatzrad. Im Februar 1934, nach zwölfmonatiger Entwicklungszeit, präsentiert Giacosa den "Zero A" der Fiat-Geschäftsführung. Agnelli ist begeistert und genehmigt die Serienproduktion.

Im Juni 1936 wird die inzwischen auf den Namen Fiat 500 getaufte Neuentwicklung der staunenden Öffentlichkeit vorgestellt. Manche ahnen, dass der 3,21 Meter lange Zweitürer das Leben auf Italiens Straßen verändern wird. Plötzlich kann sich jeder Normalverdiener ein Auto leisten. Schnell bürgert sich der Spitzname "Topolino" (Mäuschen, gleichzeitig der italienische Name der Walt-Disney-Comifigur Micky Maus) für den keck aus großen Scheinwerfern in die Welt schauenden Winzling ein. Der Grundstein ist gelegt für eine bis ins 21. Jahrhundert reichende Fiat Tradition im Bau von pflifigen Kleinwagen, die vom Fiat 500 über den Nuova Fiat 500 und den Fiat Cinquecento bis zum Fiat Panda reicht. Eine "Seitenlinie" dieser Familie ist auch der österreichische Puch 500. Der von 1936 bis 1948 in zwei Serien - einziger Unterschied sind geänderte Federn an der Hinterachse - gebaute Fiat 500 A erobert die Straßen im Sturm. Sein 569-Kubikzentimeter-Motor leistet 10 kW (13 PS), mit denen immerhin 85 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich sind. Die zwei höchsten Gänge des Viergang-Getriebes sind synchronisiert, die ersten beiden Gänge müssen mit Zwischengas geschaltet werden. Der Schalthebel liegt für die Zeit ungewohnt zwischen den Sitzen und nicht am Lenkrad. Die hintere Sitzbank bietet Platz für bis zu 50 kg Gepäck oder zwei Kinder. Während die meisten Kunden auf die aufpreispflichti-

gen Stoßstangen verzichten, erweist sich eine andere Option als nahezu 100%iger Treffer - das große Rolldach.

Rund 122.000 Exemplare des Ur-Topolino werden gebaut. Abgelöst wird der als Topolino zur Legende gewordene Fiat 500 gleich von zwei, ebenfalls von Dante Giacosa konstruierten Nachfolgern - dem Fiat 600 (ab 1955) und dem Nuova Fiat 500 (ab 1957). Endgültig zum Großserienfahrzeug mauert sich das "Mäuschen" mit der Einführung der C-Variante. Über 376.000 Exemplare von Limousine (Berlinetta) und Kombi (zunächst als Giardiniera, ab 1951 als Belvedere mit nun komplett aus Metall gefertigter Karosserie) werden von 1949 bis 1955 gebaut. Mechanisch nur wenig verändert, präsentiert sich der Fiat 500 C mit grundlegend überarbeiteter Karosserie. Sie erinnert stark an amerikanische Vorbilder - allerdings bei einer Länge von 3,24 Meter eher im Maßstab 1:2. Als erster Fiat überhaupt erhält die letzte Topolino-Version ein Heizungssystem, das die Warmluft des Kühlers nutzt. Trotz eines nun aus Aluminium gegossenen Zylinderkopfes bleiben Motor- und Fahrleistungen unverändert. Abgelöst wird der als Topolino zur Legende gewordene Fiat 500 gleich von zwei, ebenfalls von Dante Giacosa konstruierten Nachfolgern - dem Fiat 600 (ab 1955) und dem Nuova Fiat 500 (ab 1957).



Technische Daten Fiat 500 C "Topolino" (1949 - 1955)
 Motor / Kraftübertragung
 Typ: Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut
 Hubraum: 570 cm³
 Leistung: 12 kW (16,5 PS) bei 4.400 U/min
 Produktion der gesamten 500-Reihe: 419.846

Walter Ceh

Sir John Whitmore

Wir erinnern uns: als Rennsportbegeisterter war der Name Sir John Whitmore vor allem in der Tourenwagenszene ein Begriff und Garant für spannende Rennen.



Interessante Positionskämpfe mit den Alfas und BMW TISA waren an der Tagesordnung. Meist war der "weiße mit dem grünen seitlichen Längsstreifen", ein Jahr später in rot/gold, Lotus Cortina vorne zu finden.

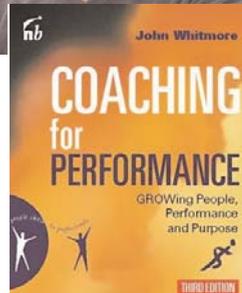
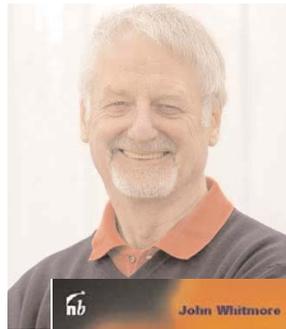


Whitmore 1966 in le Mans

Sir John Whitmore wurde 1937 geboren, studierte in Eaton und am Cirencester Agricultural College bevor er professioneller Rennfahrer wurde. Whitmore gewann mit einem Mini Cooper 1961 die Englische Tourenwagen Meisterschaft.



Danach fuhr er bis 1966 nur mehr für Ford Rennen, wurde 1965 Europäischer TW Meister auf Ford Lotus Cortina. Der rote Alan Man Lotus Cortina war zu dieser Zeit schwer zu schlagen, die Kombination Sir John und Cortina war einfach unschlagbar. 1960 war Sir Johns erste Teilnahme am "24 Stunden Rennen" von Le Mans auf einem Lotus Elite Mk 14. Wechselweise fuhr er 1965 und 1966 auf Ford GT 40, so auch die legendäre Nr.8 einen "lightweight experimental" von Alan Man, und war beteiligt an den Erfolgen des Teams. Auf den großen Ford Falcons, Galaxies und mit der Shelby Cobra war er international in der großen Tourenwagen-Klasse ebenfalls schnell unterwegs und etliche "Stockerplätze" zeugen davon. So zog sich der "rote Faden" Sir Johns Rennautos quer durch den "Gemüsegarten" des Ford-Konzerns.



1966 ging er in die "Rennfahrer Pension" und war eine Zeit lang Direktor bei Ford (Dealership - und Design Company) und so nebenbei machte er noch den Privat-Pilotenschein. 1968 kündigte er und zog zuerst in die Schweiz, anschließend in die Vereinigten Staaten, wo er Physik, Psychotherapie und Sport-Psychologie studierte. 1978 kam er wieder nach England zurück und spezialisierte sich auf Coaching. Etliche Bücher wurden von ihm verfasst und er bekam internationale Bedeutung für Coaching und Teamworking. Die größten internationalen Firmen lassen sich von ihm beraten und schulen. Sein größtes Projekt war ein TV Film "Coaching for Performance", welcher in 15 Sprachen übersetzt wurde. 2005 war Sir John auch an Vorträgen bei Kongressen in Österreich tätig.

Heute wird er gerne zu großen Motorsport Events eingeladen und es macht ihm viel Spaß, die alten Autos um die Rennstrecke zu "scheuchen".

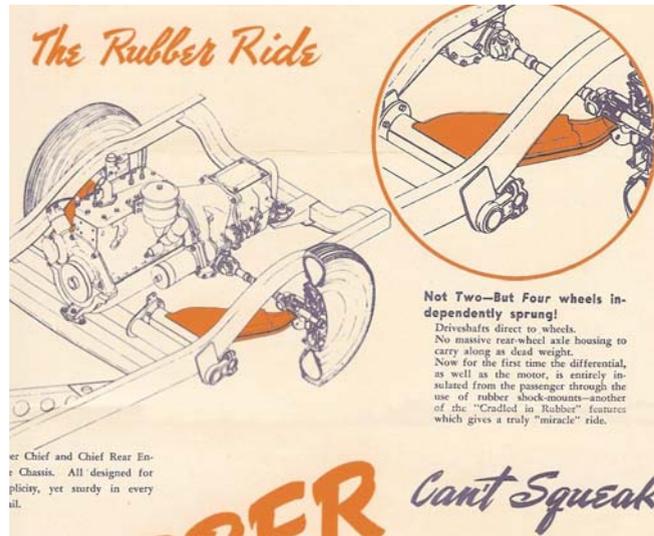
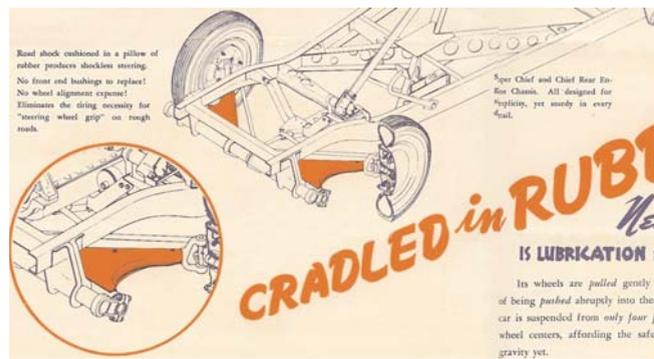


Sir John im Ford Galaxie

Herbert Fischer

“...die spinnen, die Amerikaner”

Frei nach dem Asterix-Zitat "die spinnen die Römer" sind die nächsten Bilder ausgesucht. Ohne viel Text, nur zum "auf der Zunge zergehen lassen"..... Aus Gewichts- und Materialeinsatz-Gründen versuchte man, Federung und Stoßdämpfung weg zu rationalisieren und



Teile aus Gummi anzufertigen. Und die Werbung sagt uns: "das Auto kann nicht mehr quietschen....."

Herbert Fischer

Fiat 130 Coupe

Das Fiat 130 Coupe wurde von der Firma FIAT 1970 vorgestellt und 1971 auf den Markt gebracht. Er war der legitime Nachfolger des phantastisch gezeichneten, zartgliedrigen 2300 S Coupes von 1961.



Fiat 2300 S Coupe, der schöne zarte Vorgänger des 130

In der ersten Version der viertürigen Limousine war ein 2,9 ltr. V 6 Motor mit 140, später mit 160 PS eingebaut. In der zweiten Serie und im 130 Coupe arbeitete ein 3,2 ltr. V6 Motor mit 165 PS, welcher schon im Fiat Dino zum Einsatz kam. 4,84 Meter war das Coupe lang und es wog 1600 kg. Von dem fast 200 km/h schnellen Coupe wurden in der Zeit von 1972-1977 4500 Exemplare hergestellt. Die etwas ruppige 3-Gang-Automatik ist mitbeteiligt an den durchschnittlichen Fahrleistungen des 130ers.



Eine umfangreiche Komplettausstattung mit Klimaanlage und Automatik Getriebe zeichnete das Modell 130 besonders aus. Leider war trotz Überarbeitung und größerem Motor das Modell 130 kein "Renner", wohl auch wegen des in Europa noch zu gering ausgebauten Händler- und Mechaniker-Netzes. So wurde die Limousine 1976 schließlich aus dem Programm genommen. Das Coupé wurde von 1971 in kleiner Stückzahl bei Pinin Farina produziert - gilt als Design-Meilenstein - und fand trotzdem zu dieser Zeit nicht genug Kunden. Pinin Farina selbst nannte seine 130 Coupé Kreation "ein Meisterstück an Schlichtheit". So wurde das 130 Coupé ab 1977 nicht mehr angeboten. Scherzhaft wurde der Fiat 130 auch "Mafia-Fiat" genannt. Angeblich soll er bei der italienischen Mafia so beliebt gewesen sein, dass man sofort auf dieses schoss, wenn ein 130er auftauchte. Vielleicht ist das aber auch eine regionale Legende.

Coupés und sportliche Varianten wurden ab nun bei den Schwesterbetrieben Lancia und Alfa Romeo gefertigt.

Herbert Fischer

Ernst Vogel

Rennfahrer, Komponist und Unternehmer

"Staatsmeister Ernst Vogel" - das war in den 50er Jahren fast ein geflügeltes Wort. Damit war ein Mann in Stockerau gemeint, der wie kaum ein anderer den Motorsport, die Musik und das Wirtschaftsleben in Österreich bis zu seinem Tod im Jahr 1990 prägte. Wahrscheinlich hat er vielen Menschen, ohne dass sie es wissen, Gesundheit oder gar das Leben gerettet.



Denn gemeinsam mit dem deutschen Rennfahrer Richard von Frankenberg gilt der langjährige Chef der Firma "Vogel Pumpen" auch als Erfinder der modernen Fahrsicherheitslehrgänge. Am 1. März wäre Ernst Vogel 81 Jahre alt geworden.

Ernst Vogel dominierte den Nachkriegs-Motorsport in Österreich. Wann und wo immer er bei einem Rennen gestartet ist, hat er gewonnen. Das war beim ersten Motorradrennen im Jahr 1947 so und hat sich bis zu seinem letzten Start 1959 beim Flugplatzrennen in Graz-Thalerhof



Ernst Vogel beim Pinseln seiner Startnummer

fortgesetzt. Er war ein begnadeter Rennfahrer mit Fähigkeiten, die man nicht lernen kann. "Außerdem war er durch Mut und Draufgängertum allen Konkurrenten überlegen", schwärmt Peter Malek, Besitzer des Stockerauer Automuseums. Er kannte Ernst Vogel persönlich und hütet seinen sportlichen Nachlass.

Rennsport im Österreich der Nachkriegszeit, das war Idealismus pur. Permanente Rennstrecken gab es nicht. Gefahren wurde auf Flugplätzen oder auf Straßenkursen, die mit ein paar Strohhallen "abgesichert" waren. Das Ganze spielte sich mit Ausnahme der Formel I in allen Ländern auf nationaler Ebene ab. Für internationale Beteiligung fehlte meist das Geld. Peter Malek: "Ernst Vogel hat seine Herkunft aus einer wohlhabenden Familie geholfen, denn er besaß schon im Jahre 1947 eine englische AJS-Boyracer. Die meisten anderen Fahrer haben sich aus irgendwelchen Resten aus der Kriegszeit ihre Motorräder zusammengebaut."

Nach einem komplizierten Beinbruch als Folge eines Sturzes mit dem Motorrad stieg er auf vier Räder um und war auch hier genauso erfolgreich. Er fuhr mit dem schwächsten Auto im Starterfeld. Dank seines Talents und seiner Fahrkunst hat er trotzdem gewonnen.

Nicht immer zur Freude der Familie war seine Rennsportbegeisterung. Seine Tochter Ute Vogel erinnert sich: "Meine Mutter hatte für die Motorsport Aktivitäten meines Vaters kein Verständnis. Im Jahr 1959 bot ihm die Firma Porsche einen Vertrag als Werksfahrer an. Damit wären auch internationale Einsätze in der Formel I verbunden gewesen. Aus Verantwortungsgefühl gegenüber der Familie und dem Unternehmen lehnte er ab und hörte mit dem Motorsport auf." Dies bedeutete aber keinen völligen Abschied vom Motorsport.



Straßenrennen in Baden bei Wien, 1955



Ernst Vogel rief Anfang der 60er Jahre die ersten Fahrsicherheitslehrgänge Österreichs ins Leben und veröffentlichte in Tages- und Auto-Zeitungen Artikelserien über richtiges Autofahren. Das waren für die damalige Zeit visionäre Ideen, denn bis dato war die Sicherheit ein untergeordnetes Thema.

Ernst Vogels zweite große Leidenschaft war die Musik, besonders die Zwölftontechnik. Eine Musik, die beim Komponieren und Spielen besondere Fähigkeiten erfordert und auch den Zuhörern viel Konzentration abverlangt.

Noch eine kleine Anekdote zum Schluss, die zu dieser Zeit passt. Der Schauspieler Gunther Phillip war in den 50er- und 60er Jahren in Österreichs Autosport recht erfolgreich. Der Umgangston unter den Fahrern war rau, aber herzlich. Bei einem Flugplatzrennen in Aspern touchierte ein Konkurrent durch ein furchtbar blödes Manöver den Ferrari des Schauspielers. Gunther Phillip verpasste dem anderen Fahrer als Revanche nach dem Zieleinlauf unter dem Gelächter von Zuschauern und der Jury zwei gewaltige



Der Autor im Museum mit seinem Mercedes 300 SL

Watschen. Der Fall war damit erledigt und beim nächsten Rennen vergessen.

Zum Abschluss erinnern wir uns an die damalige Zeit - man vergisst dies nur allzu schnell - die Straßen waren meist noch nicht asphaltiert. Ernst Vogel hat mit dem schwer zu fahrenden Porsche 356 zwischen Stockerau und Senning jede Kurve quer genommen....

Herbert Fischer und

Peter Malek, Automobil Museum "Siegfried Marcus" Stockerau

Juni Drinks

MG Cocktail

3 cl Whisky, 1 ½ cl Vermuth Rosso, 1½ 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 ohne Alkohol

2 cl Grenadinesitup, 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.

...gemixt von Maria und Josef Lenzinger

Concorso d'Eleganza 2007

Wieder ist eine herrliche Veranstaltung der nun schon jahrzehnte alten "Schönheitskonkurrenz" der Automobile vorbei. Herrliches Wetter, wunderbare Autos - wie immer - zogen



viele Zuschauer an den Como See zum Grand Hotel. Der Sieger stammt aus Übersee, es ist der US Amerikaner James Patterson, und das gekürte Auto "Best of Show" ein Bugatti T 57 C. Zu dem Auto sei zu sagen, daß es vom Deutschen Bugatti-Importeur Noll an den deutschen Korosseur Voll&Ruhbeck geliefert wurde. Dieses Unternehmen zeichnete ein herrliches aerodynamisches Einzelstück mit unverwechselbarer Linie.

Später ging der Wagen in den Besitz der Olympiasiegerin im Eiskunstlauf, Sonja Henie, über. Aus dieser Zeit stammt



die noch immer am Auto befindliche Clubplakette des Berliner Schlittschuhclubs.

Herbert Fischer

Clubnachrichten:

Frühlingsausfahrt des COVC am Sonntag, 22.04.2007.

Organisiert und gestaltet von Herbert Gschwindl

Für einen Kaufmann, dessen Berufsleben hauptsächlich mit betriebswirtschaftlichen und vertriebspolitischen Aufgabestellungen erfüllt ist und der noch nie in seinem - nun doch schon länger währenden - Leben in irgendeiner Form schriftstellerisch oder journalistisch tätig war, ist eine schriftliche Zusammenfassung und Berichterstattung eines Ereignisses eine durchaus fordernde und gar nicht so leichte Aufgabe. Aber wer kann schon einem netten Clubpräsidenten, der um eine solche schriftliche Zusammenfassung als Information für die Daheimgebliebenen ersucht hat, eine Bitte ausschlagen! (Eigentlich hätten alle Clubmitglieder mitmachen können, dann hätte ich mir die Arbeit erspart).



Es hätten wirklich alle Clubmitglieder mitmachen sollen, denn wer nicht dabei war, hat eine von Herbert Gschwindl perfekt organisierte, durch schöne Landschaften führende und auch noch bei bestem Wetter stattfindende Veranstaltung versäumt, die jeder, der teilgenommen hat, nicht missen möchte und auch nicht so schnell vergessen wird.

Der Treffpunkt für die Ausfahrt "Gschwindl and friends" war um 9 Uhr das Gasthaus Kasanwirt an der B 7, in der Nähe von Wolfpassing (einige Kilometer nördlich von Wolkersdorf). Herbert Gschwindl hat uns erklärt, dass er im Weinviertel geboren ist und uns mit dieser gemeinsamen Ausfahrt seine Heimat vorstellen und näherbringen möchte. 25 wunderschöne Oldtimer waren der Einladung gefolgt, um 9.30 Uhr erfolgte der Aufbruch. Nachdem auch ein Auto ohne aufgeladene Starterbatterie durch Starthilfe zum Laufen gebracht wurde (wie ist der Cadillac Bonneville, ein Auto mit einer Grundfläche von ca. 16 m², eigentlich in der Früh bis zum Gasthaus Kasanwirt gekommen?), können wir losfahren.

Mit dabei als wunderbare Hilfspolizisten waren fünf Motorradfahrer des Clubs MSC Großebersdorf, die zusätzlich mit Warnwesten bekleidet waren. Ein bis zwei dieser Motorradhelfer sind immer der Kolonne der Autos vorausgefahren, um die jeweils nächste Kreuzung für den



Querverkehr zu blockieren und zu sperren und damit ein "Auseinanderreißen" unserer doch gar nicht so unerheblich kurzen Oldtimer-Kolonnen zu verhindern. Ob diese "Straßensperren" rechtlich relevant waren kann ich nicht wirklich beurteilen, ich möchte aber eigentlich mit keinem Polizisten ein Streitgespräch darüber führen müssen. War auch gar nicht notwendig, es hat sich niemand darüber aufgeregt und die Motorrad-Sheriffs waren für uns jedenfalls eine große Hilfe.

Über wunderbare, wenig befahrene Straßen ging es dann durch das schöne Kreuttal durch die Ortschaften Hornsburg,



Großrussbach und Niederleis. Die Autos hatten wahrscheinlich Freude daran, nach einer langen Winterpause wieder bewegt zu werden, die Fahrer und Beifahrer freuten sich über das klaglose Funktionieren der Autos, über das absolut perfekte und für Mitte April unüblich schöne und warme Wetter und über die wunderschöne Fahrtstrecke. Ein zusätzliches Fest für die Sinne bescherte uns die Natur - vorbei an blühenden und duftenden Obstbäumen und durch riesige, goldgelb leuchtende Rapsfelder.

In der Nähe von Buschberg, wo Überwachungsstationen des österreichischen Radarsystems "Goldhaube" stehen,



haben wir eine kurze Rast gemacht. Nach erfolgter Starthilfe für den Cadillac Bonneville fuhren wir weiter. Obwohl wir teilweise durch nicht dicht besiedelte Gebiete unterwegs waren, standen doch immer wieder Menschengruppen beisammen, die uns betrachteten und freundlich zuwinkten. Weiter ging es durch Aspern an der Zaya, Mistelbach und Poysdorf, wo wir am dortigen Golfplatz im Golfhotel Veltlin - das klingt schon so sympathisch - auf einer wunderschönen Terrasse mit Blick auf den Golfplatz ein hervorragend zubereitetes Mittagessen und gute Getränke genossen haben.

Nachdem Herbert Gschwindl ein geborener Weinviertler ist und durch seine wirtschaftlichen Erfolge eine bekannte Persönlichkeit und wahrscheinlich auch deshalb, weil er einen so schönen Hut aufgehabt hat, haben sich bei der Verabschiedung von Poysdorf auch lokale Honoratioren, wie der Poysdorfer Bürgermeister und ein Landtagsabgeordneter am Parkplatz eingefunden um uns zu begrüßen und zu verabschieden und auch um natürlich unsere schönen Autos zu betrachten. Nach erfolgter Starthilfe für den Cadillac Bonneville fuhren wir weiter über die B 7 nach Kettlasbrunn in die dortige Kellergasse, wo wir bereits von einer großen Menschenmenge mit einem Glas Wein und einer Musikkapelle begrüßt wurden.



Auf Anregung des Kräuterpfarrers Weidinger wurde dort auf keltische Überlieferungen zurückgehend ein Baumkreis mit 21 verschiedenen Bäumen gepflanzt. Jedem Menschen wird entsprechend seinem Geburtsdatum ein bestimmter Baum zugeordnet und die Eigenschaften dieses Baumes, die jeweils beschrieben sind entsprechen auch den Charaktereigenschaften des Menschen. Jeder der Teilnehmer hat an "seinem" Baum ein buntes Stoffband angehängt. Nach erfolgter Starthilfe für den Cadillac Bonneville fuhren wir weiter in Richtung Hohenruppersdorf durch den Matzner Wald nach Bockfließ zum dortigen Schlossrestaurant.

Im Keller dieses Lokals stehen die zwei größten Baum-Weinpressen, die uns der Pächter gezeigt und mit eloquenten Worten erklärt hat. Sie wurden errichtet aus Dank dafür, dass die Türken anlässlich einer Belagerung das Schloss Bockfließ nicht einnehmen konnten. Diese beiden identischen kunstvoll geschnitzten und verzierten Baumpressen - weltweite Unikate in Bezug auf Größe und künstlerische Gestaltung werden mit großem finanziellen Aufwand restauriert (Holzwurmfraß), gepflegt und erhalten. Sie wurden vor ca. 350 Jahren aus damals ca. 250 Jahre alten Eichenstämmen gefertigt, der Ursprung dieser Pressen liegt also über 600 Jahre zurück, eine Zeit, in der nicht einmal noch Amerika entdeckt worden war. Nach einer Kaffeepause und nach erfolgter Starthilfe für den Cadillac Bonneville fuhren wir weiter nach Pillichsdorf.

In der dortigen unglaublich romantischen Kellergasse besitzt Herr Josef Wirth (der zweite Schotte im Bentley von Herbert Gschwindl bei der Herbstausfahrt 2006 um den Neusiedlersee) zwei Weinkeller. Von Herrn Wirth wurden wir mit einem wunderbaren Buffet und guten Getränken verwöhnt und sind noch lange plaudernd, essend und trinkend beisammen gesessen. Wie der Cadillac Bonneville weggefahren ist, weiß ich nicht, weil wir bereits früher als sein Besitzer aufgebrochen sind, ich nehme aber an, dass er Starthilfe benötigt hat.

Spaß beiseite; herzlichen Dank für die perfekt organisierte und wunderbare gemeinsame Frühlingsausfahrt an unser Clubmitglied und Freund Herbert Gschwindl.

Otto Goschenhofer

Hagelschutzdecke



Eine wie ich glaube gute Idee wurde verwirklicht. Es gibt ab sofort eine Hagelschutzdecke für unseren im Freien stehenden, auf Reisen o.ä., Oldtimer. Die Firma Elsnegg & Quaroni KG hat eine TÜV-geprüfte Hagelschutzdecke welche Hagelkorngröße bis zu 2,5 cm Durchmesser, bis zu 8 g Hagelkorngewicht und einer Aufschlaggeschwindigkeit von bis zu 70 Km/h widersteht. Die Plane ist robust und wasserundurchlässig. Garantie ein Jahr. Lieferzeit ca. 2 Wochen. Preise von 135 - 155 Euro.

www.elsnegg-quaroni.at

1. Triestingtal Oldtimerfahrt des COVC, 5. Mai 2007



Toll, unsere erste Wertungsfahrt, Triestingtal, 05.05.2007, Treffpunkt Pottenstein, 08.00 Uhr.

Tagwache, sehr früh, Blick aus dem Fenster, Wetter s.....

Zum Glück hatten wir unsere Startnummer (25) schon am Vortag, durch entsprechende Beziehung in Wien bekommen und montiert, denn Regenhaut und Gummistiefel wären notwendig gewesen. Das ebenfalls erhaltene Roadbook wurde von uns schlauerweise nur durchgeblättert und dann, um es ja nicht zu vergessen, gleich im Jaguar deponiert.

Am Treffpunkt angekommen, Begrüßung und jeden den ich kannte, fragte ich: "Du, was muss man eigentlich jetzt machen?". Alle, einfühlsam, seid ihr das erste Mal dabei? Na eh nicht so schwer, aber Fragen gibt's auch und die diversesten Möglichkeiten wurden uns kundgetan. Ich zu Alex "I sog nix, du redest", was mir selten gelingt.

Nach einer kurzen Lagebesprechung ging es zu den Autos und die ersten gingen ins Rennen. Wir schon etwas nervös und Alex mich fragend: "Kennst di aus?!" - ich "Na, aber Plan lesen kann i eh ganz guat, schau her, wir müssen die Tatsache ist, die ersten zwei Seiten des Roadbook wurden von uns verfahren und der Stressfaktor im Auto steigerte sich zum Höhepunkt.

Einige Auszüge davon: "Des woa des letzte Mal das i bei so was mit moch" oder " So a Scheiß, wir san am Ende" (es war eine Sackgasse).



Gerhard Beck und sein Ford A Bj. 1931 morgens am Start

Plötzlich, ein paar Oldies, mit Startnummern, aus allen Richtungen kommend und dann noch wie ein Nest, stehend bei der Stempelausgabe Altenmarkt, trafen wir auf einen Vollprofi bei Wertungsfahrten, in einem roten Speedfire, dessen Orientierungssystem scheinbar auch durch die hohe Luftfeuchtigkeit ebenfalls irritiert war. Ab diesem Zeitpunkt baute sich unsere Adrenalinspiegel wieder ab und wir synchronisierten uns perfekt mit dem Roadbook.

Vielleicht noch ein kleiner Tipp für künftige Wertungsfahrtneulinge, jedoch nur bei Regen anwendbar: Sucht Euch einen Fordermann, der alle 200 Meter einen



Ing. Pavol Cirka mit seinem Skoda 422 Bj. 1930 hatte leider in der Vormittagsetappe "Feindberührung". Gott sei Dank ohne Personenschaden.

Öltropfen verliert und folgt ihm ganz unauffällig - uns hat das geholfen.

Zeitguthaben gibt es immer und so warteten wir schlussendlich auf einem Parkplatz vor der Zieleinfahrt Hafnerberg. Wieder ein bisschen nervös, auf unsere Handstoppuhr schauend, fuhren wir langsam unserem ersten Zieleinlauf entgegen - nicht übel fürs erste Mal.

Bestens Organisiert, wurden die hungrigen Beifahrer (Fahrer durften mit) köstlich verköstigt.



...der Sprecher wird vom Motorradteilnehmer über dessen Motorrad instruiert.

Mit Start der zweiten Etappe, ein Lichtblick am Himmel, Lack und Chrom der 70 fahrenden Schönheiten wurden von Sonnestrahlen gewärmt, trocken gelegt und durch eine traumhafte Landschaft begleitet. Jetzt war langsam fahren out, Gaspedal treten cool.

Die Sonderprüfung Pottenstein stand an - einparken, wer kann das nicht, wir schon, aber nicht in der Mitte, Alex unterschätzte seine lange Schnauze (vom E), um einiges. Das Roadbook führte uns weiter Richtung Berndorf wo die nächste Sonderprüfung auf uns wartete, nämlich Würstel essen, gesponsert vom Lions Club Wien-Donau und das so knapp nach dem Mittagessen, schön fies. Diese kulinarische Prüfung löste in unserem Fahrzeug kurz eine Diskussion aus, denn Alex hat eine Vorliebe für Burenwurst und nicht für Frankfurter. So musste also ich das Würstel essen - super!!!, das gemeine Würstel belästigte mich am Abend immer noch.

Ja, ja, das Gaspedal treten hat auch seine Vorteile. Einige kamen natürlich viel zu früh beim Ziel an und parkten, gut gesichert von der örtlichen Feuerwehr am Straßenrand. Einen gab es, ich musste schmunzeln, der machte doch glatt einen Abstecher in die Waschstrasse und polierte seinen



Die Gesamt Klassement Sieger



Die Besten der SP Berndorf erhielten Karten für das Berndorfer Stadttheater



Was für ein Auto, Typ, Baujahr ist das oben gezeigte? Die Antwort ist auf Seite 12 zu finden



Für's Kidsnest ein schöner Scheck übergeben an Bürgermeister Schweiger

roten Lack auf. Er konnte sich dieses Anblickes nur knappe 10 Minuten erfreuen, Regentropfen!! Ich, wer mich kennt, "Wieso woarst du jetzt in der Waschstrasse, des hetzta spoan können, jetzt wierd da wida dreckig" AntwortDer nette Regen hielt auch bei der Zieleinfahrt der zweiten Etappe und bei der anschließenden Sonderprüfung "Slalom" an. Diesen beendeten wir missverständlich in kürzester Zeit. Meinen Ehrgeiz packend, feuerte ich die nachkommenden Teilnehmer, manche waren schneller als wir, Gott sein Dank, zum schneller, hopp, hopp, bravo, fahren an.

Das Wetter meinte es leider nicht gut mit uns und so bewegten sich alle im strömenden Regen, schnellstens ins Trockene, zu unserer letzten Etappe - essen, trinken, gemütliches beisammen sein und wartend auf unseren sonst nur bei der Weihnachtsfeier best angezogensten Herrn PRÄSIDENTEN.

Als Schlusssatz wollen wir uns bei allen bedanken, die diese tolle 1.TOF, mit viel Mühe und Engagement erst möglich gemacht haben. Zweiter Schlusssatz, Preis hamma kann gwonna, aber lustig woars.

Co Pilot, Andrea Siemer

Danke an alle COVCler die am Gelingen der 1.TOF mitgeholfen haben!

Bei allen, die sich abgescleppt, vorbereitet, SP abgenommen etc. haben, wollen wir uns stellvertretend mit den Bildern von Maggie und Manfred und ihrem vollgerammelten VW-Bulli (viel Federweg hatte er nicht mehr gehabt), herzlichst bedanken!



Im Rückspiegel gereimt

"Muttertag"

Jedes Jahr zur selben Zeit im Mai sind die Kinder ganz lieb und nett, dann machen sie der Mama das Frühstücksei, und bringen es mit Kaffee und Semmel auch ans Bett. Werden die Kinder dann mal größer, und dürfen schon mit dem Auto fahren, dann wird selbiges geputzt, dass es wird schöner, und Mami geholt um zum Essen zu fahren. Wenn sie dann unterwegs sind mit Mama im Gepäck, im schön geputzten Automobil, dann kann's schon passieren - oh Schreck, es kracht und Scherben gibt es viel. So gesehen heuer zum Muttertag, als wir unterwegs mit Mama zum Essen, doch unser Auto war's nicht - das wär ja arg, aber bei vielen andren ist es so gewesen! Ist es wirklich gar so schlimm, und der Stress so enorm, dass am Muttertag das Kind sein Auto bringt aus der Form? Ich hoffe doch nicht, und wurde bestätigt, als ich gesehen im Abendlicht, einen Porsche Speedster unbeschädigt. Wunderbar anzusehen das Cabriolet, wie es da stand am Straßenrand, und ich hab mir so überlegt, warum ist dieser Fahrer nicht außer Rand und Band? Dann war mir klar woran es liegt, es ist die Muße die doch siegt, denn Menschen mit Ruhe und Geschmack genießen auch einen Muttertag.

Claudia Schwoiser

Bosch Exelberg Memorial, 27. Mai 2007

Am Pfingstsonntag fand diese außergewöhnliche Veranstaltung statt.

Zugelassen waren Fahrzeuge bis inkl. Baujahr 1939.

Es hatten sich 69 Teilnehmer angemeldet, 56 gingen schließlich dann um 9.30 Uhr bei Fa. Dekra, 1140 an den Start. Zu sehen waren tolle Fahrzeuge. Das älteste war ein Dampfauto LOCOMOBILE Typ 2, immerhin Baujahr 1900!

Aus österreichischer Fertigung begeisterte mich ein ALBL Phönix mit 600 ccm aus dem Jahr 1902. Wenn man verschiedenster Literatur Glauben schenken darf, so hat ein gewisser Herr Puch bei dieser Firma seine Lehre absolviert. Herr Schnaltzer (Besitzer dieses Fahrzeuges), hat das Fahrgestell in einer Scheune gefunden, das Auto neu aufgebaut und originalgetreu restauriert. Leider hat das Fahrzeug die Steigung zur Sofienalpe nicht geschafft, vermutet wurde ein Differenzialschaden.

Fasziniert hat mich ebenfalls eine Hanomag 2/10 Limousine, die sich in vorbildlichem Zustand befindet. Beeindruckend ein Gräf&Stift SP8, ein Auto mit einem Reihenachtzylinder, 6 Liter Hubraum sowie 3,2 Tonnen "Leer"-Gewicht aus dem Jahre 1930. Der Wagen hat 120 PS und einen seiden-weichen Lauf.



Unter den Cabrios fiel ein Jackson H30 Touring Baujahr 1908, auf. Der Besitzer, Kurt Dichtl, Präsident des AVCA hat dieses Auto ohne Rücksicht auf Kosten restaurieren lassen.



Zu erwähnen ist: bei aller Originalität wurden einige Erleichterungen eingebaut. Wie z.B. Halbachsen neu gefertigt und ein Elektrostarter, der aber so gekonnt verbaut wurde, dass es A) nicht auffällt und B) technisch toll gelöst wurde. Respekt!

Abschließend bleibt mir zu sagen, dass KR Steinbacher eine gelungene Veranstaltung auf die Beine gestellt hat. Ein Kompliment auch an die Besitzer, die nicht wenig Zeit, Mühe und auch viel Geld in die Erhaltung dieser Zeitzeugen investieren.

Wolfgang Nowotny



Die GAZETTE Redaktion macht Sommer - Pause, GAZETTE Nr. 32 gibt's wieder im September



Inhaltsverzeichnis

<i>Kannst du dich noch erinnern? (Teil 17) Woodys, Autos mit Holzaufbauten -</i>	1
<i>My Old Dodge Woodie</i>	3
<i>Skurriles aus den USA</i>	3
<i>FIAT Topolino, das Mäuschen</i>	3
<i>Sir John Whitmore</i>	4
<i>„...die spinnen, die Amerikaner“</i>	5
<i>Fiat 130 Coupe</i>	5
<i>Ernst Vogel</i>	6
<i>Juni Drinks</i>	7
<i>Concorso d'Eleganza 2007</i>	7
<i>Clubnachrichten:</i>	8
<i>Frühlingsausfahrt des COVC am Sonntag,.....</i>	8
<i>Hagelschutzdecke</i>	9
<i>1. Triestingtal Oldtimerfahrt des COVC,</i>	9
<i>Bosch Exelberg Memorial, 27. Mai 2007</i>	11

Veranstaltungen, Ausfahrten 2007

- 7.-9. Juni, Eisenstrasse - Classic des MGOC
- 12. Juli, **Club auf Reisen** Einladung bei Familie E. Müller (Fa., Autoklinik) in Grosshofen, ab 18.00 Uhr. Bitte um Anmeldung!
- 9. August, **Club auf Reisen**, Einladung bei Fam. Unger. Bitte um Anmeldung!
- 22/23. September, COVC 8. Herbstausfahrt Waldviertel
- 14. Oktober, COVC Schlussausfahrt
- 8. November, Generalversammlung des COVC

Nächster Clubabend

Donnerstag 6. September 2007, 19,30 Uhr, in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Lösung des Rätsels von Seite 10:
Hispano Suiza, Karosserie Saoutchik, 1938

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
 A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4
 Redaktion: Herbert Fischer
 Gertrud Schallmeiner
 E-Mail: herbert.fischer@covc.at
 Druck: City Copy Service, A-1100 Wien
www.covc.at