



## Monats - Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



### Kannst du dich noch erinnern? Teil 18

#### Duesenberg

Nach dem Tod von Colon Konrad Heinrich Ludwig Duesenberg in Lemgo/Deutschland entschloss sich seine Witwe Luise Conradine 1884, mit 6 Kindern ihr Glück in Amerika zu suchen. Nach der Landung in New York reiste man dann zum Ziel, der Stadt und dem Eisenbahnknoten - Punkt Rockford in Illinois, etwa 130 km nordwestlich von Chicago.



Friedrich, aus dem nun Fred geworden war, und August arbeiteten zunächst in der Landwirtschaft. Fred nahm dann mit 17 Jahren eine Anstellung in einer Werkzeug- und Ausrüstungshandlung in Rockford an, richtete dort Windmühlen auf und brachte andere mechanische Geräte zum Einsatz. 1897 eröffneten Fred und "Augi" eine eigene Fahrradfirma - in den 90er Jahren bekam das Fahrrad seine heutige Gestalt mit Gummibereifung und Tretlager zwischen den beiden Rädern; das bedeutete einen großen Fortschritt. Aus der Begeisterung darüber entwickelte sich bald ein organisierter Radrennsport. Besonders Fred war für beides sehr

empfänglich und "kurbelte" den Absatz durch eigene Rennerfolge an: er war an über 30 Rennen im Jahr beteiligt und stellte 2 Weltrekorde auf; nebenbei bastelte er einen Benzinmotor mit Drehventilen und sehr gutem Wirkungsgrad (1899). Fred drängte danach, seine technische Begabung bei größeren Aufgaben anzuwenden; er ließ sich 1902 auszahlen und wechselte als Versuchsfahrer und Entwicklungsingenieur zu einer Automobilfabrik, während sein Bruder weiterhin Fahrräder baute.

Dann wagte Fred zusammen mit einem Gesellschafter die Gründung einer eigenen Fabrik und konnte 1910 seinen ersten Rennwagen vorführen.

Es folgte ein rasanter Aufstieg Freds, während sein Bruder August den notwendigen besonnenen Gegenpol bildete. Mit einem neuen Gesellschafter gründete Fred 1913 die "Duesenberg Motor Company"; er machte wieder durch Rennerfolge seinen Namen bekannt und "kurbelte" den Absatz seiner Autos an. Mit seinem Bruder zusammen verbesserte er seinen Motor für den Einsatz in Rennwagen, später in





1914 Racer

Motorbooten und Flugzeugen - auf seiner höchsten Entwicklungsstufe wurde 1913 der Motor auf beiden Namen patentiert.

Der erste Weltkrieg kam, und Fred ließ zu, dass seine Motoren (ab 1916 in einer größeren Fabrik in Chicago hergestellt) in U-Bootjäger der British Navy eingebaut und ab 1917 Flugzeugmotoren aus einer weiteren Fabrik an Großbritannien geliefert wurden. Nach dem Krieg setzte er seinen Siegeszug auf den Rennpisten fort; seine Reihen-Achtzylindermotoren lieferten aus 4,3 l Hubraum unüberbote-



1929, Derham Karosserie, Convertible

ne 90 PS. Damit erreichte er 1920 Weltrekord - Geschwindigkeit von 251 km/h und 1921 den Grand Prix Sieg in Le Mans.

Weiterhin wurden 4 Siege in Indianapolis errungen, und es bestätigte sich die Aussage, dass der Automobilrennsport der Vorreiter des Gebrauchsautos sei: Die "Duesies" bremsen z.B. erstmalig hydraulisch, ebenso ihrer Zeit voraus wurden



1934, Karosserie Walker, Besitzer Jay Leno



1935, Ckark Gable

schon Vierventiler verwendet. Die "Duesies" waren aber nicht nur kraftvolle Rennwagen, sondern auch Luxus-Straßenautomobile mit hohem Prestigewert, durch Einzelanfertigung aber sehr teuer - es wurden bis 1926 etwa 600 Modelle A gebaut. Dagegen kostete das Modell T von Ford dank Großserienproduktion nur ein Zehntel; dieses war



1936 Duesenberg Model SJ Town Car  
Bodied by Bohman & Schwartz

zwar für eine andere Käuferschicht bestimmt, veränderte jedoch die Konkurrenzsituation in der Autoindustrie und führte dazu, dass der Stern Fred Duesenbergs sank. 1926 übernahm Errett Lobban Cord, der Besitzer von "Cord Automobile", 17 Jahre jünger als Fred und bereits Besitzer einer Autofabrik, die Firma Duesenberg. Fred durfte jedoch bei ihm weiter konstruieren: 1929 konnte er das Modell J vorstellen. Wieder übertrumpfte er die Konkurrenz durch den Motor seines neuen Luxuswagens, der bei hoher Zuverlässigkeit und großer Laufruhe aus 6,9 l Hubraum 265 PS entwickelte und dem Wagen die Spitzengeschwindigkeit von 180 km/h verlieh.

Der Aufwand, den die Automobilfirma Duesenberg betrieb, klingt unglaublich: jedes Chassis musste eine 500 Meilen Testfahrt auf dem Rennkurs von Indianapolis absolvieren,



1929 Typ J



bevor es von ausgewählten Karosseriebauern mit einem Aufbau nach Wunsch des Kunden versehen wurde.

Die Weltwirtschaftskrise wirkte sich auch auf das Automobilgeschäft aus, und zu allem Unglück erlitt Fred 1932 in seinem eigenen Wagen einen tödlichen Rennunfall.

Trotzdem wurde im gleichen Jahr sein neues Modell SJ vorgestellt, das eine weitere Steigerung an Kraft und Komfort bedeutete und eine Anzahl von Extras serienmäßig aufwies, die es bisher nur als Sonderzubehör gegeben hatte (u.a. einen Kompressor, der auf 320 PS und 210 km/h erhöhte) - er wurde das anerkannte Repräsentationsfahrzeug der High Society und behielt weiterhin den Namen "Duesenberg". Jede Karosserie wurde extra nach Kundenwunsch von berühmten Herstellern angefertigt, deren Namen in die Typenbezeichnung eingingen. Die Gesamtproduktion belief sich auf nur ca. 650 Autos und einige Rennwagen. Zu den Käufern, denen diese Extravaganz entgegenkam, gehörten Könige der Filmwelt, der Finanzwelt, echte Könige und auch Gangsterkönige (wegen der Geschwindigkeit), z.B. Duke of Windsor, Clark Gable, Gary Cooper, Elizabeth Arden und



1958, auch mit diesem Modell konnte die missliche wirtschaftliche Lage nicht geändert werden

Greta Garbo. Die aufwändigen "Duesies" wurden bis 1937 gebaut, dann mussten auch sie ihren "Tribut" an die veränderte Wirtschaftslage zahlen.

Nach dem 2. Weltkrieg versuchte August D. ein Revival mit dem Namen Duesenberg, aber dies gelang nicht. August konnte sich noch lange Zeit des legendären Rufs erfreuen. Er starb 1955 im Alter von 76 Jahren, seine Frau Gertrude, geb. Pike, überlebte ihn um 19 Jahre.

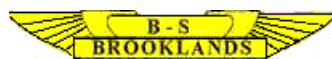
### Das Buch zum Thema Duesenberg

"Duesenberg" - dieses Buch erzählt die spannende Geschichte der Duesenbergs, ihre Wurzeln in Deutschland, die Auswanderung und das Leben und Wirken in der neuen Heimat USA. Die Renngeschichte wird ebenfalls intensiv beleuchtet. Erschienen 2005, 276 Seiten, 400 farbige Bilder, Autor Dennis Adler. Deutsch. 52,- €uro

Herbert Fischer

### Brooklands, die Mutter aller Rennstrecken

Brooklands war eine englische Renn- und Teststrecke bei Weybridge in Surrey, die als erste nur für Wettbewerbe erbaute Rennstrecke der Welt auf eine lange Tradition seit 1907 verweisen kann. Bis zur Eröffnung von



Brooklands hatten die meisten Rennen auf dem Kontinent stattgefunden, und zwar als Straßenrennen zwischen mehreren Städten.

Auf dem Gelände unterhält Daimler-Chrysler zur Zeit eine Testanlage. Die Reste der Rennstrecke werden von der Historischen Gesellschaft unter dem Vorsitz u. a. von Stirling Moss unterhalten.

Der wohlhabender Großgrundbesitzer namens Hugh Fortescue Locke-King machte 1906 eine seiner Reisen durch Europa und entdeckte dabei, dass es auf den britischen Inseln noch keine einzige Renn/Teststrecke gab, mit deren Hilfe man im automobilen Wettbewerb mit dem Kontinent hätte bestehen können. Relativ rasch hatte er sich ein in Betracht kommendes Grundstück ausgewählt, welches in der Nähe der Weybridge, Surrey und einer Biegung des River Wey lag. Den Namen hatte der Kurs durch einen Lord des 12. Jahrhunderts, Robert de Brok, erhalten, dessen Besitzungen von Heinrich III. als Jagdgründe genutzt wurden.

Auf dem Terrain, das wie ein natürliches Amphitheater aussah, ließ er in der Form eines 5,23 km langen ovalen Rundkurses mit zwei überhöhten Kurven, der in den 1930er-Jahren um weitere flache Straßen im Innenraum ergänzt wurde, die erste zweckgebundene Rennstrecke der Welt bauen. Aus seinem Privatvermögen investierte er 150.000 Pfund. Letztendlich waren 2000 Arbeiter mit dem Bau beschäftigt.

Am 17. Juni 1907 wurde die Strecke mit einem großen Fest, Auto- und Pferderennen, auf die man damals nicht verzichten wollte, eröffnet. Noch gab es kaum Vorbilder für solche Veranstaltungen, und so lehnten sich die "Spielregeln" an Pferderennen an: Um die Fahrzeuge voneinander zu unterscheiden, trugen die Fahrer wie Jockeys farbige Rennjacken. Fahrtrichtung war gegen den Uhrzeigersinn. Jeder Teilnehmer legte die vorgegebene Rundenzahl zurück und



bog nach der letzten Runde in die Zielgerade ein. Hinter der Ziellinie ging es noch ein kurzes Stück wieder über die Strecke, bevor eine Straße links Richtung Boxengasse führte.

Noch vor dem Eröffnungsrennen erlebte die Rennstrecke ihre erste Rekordfahrt. Am 28. Juni 1907 startete Selwyn Edge zu einer 24-Stunden-Fahrt, um den Streckenrekord von 1754 Kilometer zu brechen, den zwei Amerikaner hielten. Edge's Fahrt voraus geht eine intensive Diskussion, ob der Mensch diese Anstrengungen und Geschwindigkeit aushalten könne und ob das Auto überhaupt solange halten werde - die Diskussion brachte vor allem der neuen Rennstrecke eine unverhoffte Werbung. Edge erreichte sein Ziel: Innerhalb von 24 Stunden legte er bei einer

Durchschnittsgeschwindigkeit von 107,87 km/h rund 2531 Kilometer zurück. Gleichzeitig setzte er Weltrekorde für sämtliche Zeitenstrecken von 1 bis 24 Stunden sowie Zeitrekorde für 50 Meilen und 1000 Meilen. Sein Fahrzeug war ein Napier 60 PS, der zwar seiner Touringkarosserie beraubt, sonst aber wohl weitgehend serienmäßig war.



Die unternehmungslustige Gattin des Gründers, Ethel Locke-King, donnerte in ihrem riesigen Itala mit der für damals sagenhaften Geschwindigkeit von 90 mph über die erhöhten Kurven - das damalige Geschwindigkeitslimit auf öffentlichen Straßen lag bei nur 20 mph (32km/h).

Die Gottlieb Daimler Memorial Plate wurde ausgeschrieben, ein Daimler gewann mit fast einer Runde Vorsprung. Beim Montague Cup am gleichen Tag fuhr ein Mercedes 120 PS als Erster über die Ziellinie; eine offizielle Zeit gab es nicht, aber man vermutete eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 132 km/h (82 Meilen pro Stunde).

Die Gesamtlänge der Rennstrecke inklusive der Zielgeraden betrug 5,2 Kilometer (3,25 Meilen), 3,2 Kilometer davon waren ebene Strecke, alles rund 30 Meter breit. Die längere der Steilkurven, Byfleet Banking, hatte einen mittleren Radius von 472 Meter, war rund 6 Meter hoch und hatte eine Überhöhung von 5 Meter. Diese lang gestreckte Kurve senkte sich ab, bevor die Strecke den River Wey überquerte und sich an der "Fork" teilte: Links die Zielgerade, rechts stieg der Kurs wieder an in Richtung der kürzeren Members Banking, die einen mittleren Radius von 305 Meter hatte, 8,5 Meter hoch war und eine Überhöhung von 10 Meter hatte, bevor sie in eine flache Gerade überging, die entlang der Eisenbahnlinie ("Railway Straight") wieder zum Byfleet Banking führte.

5.000 Sitzplätze waren vorhanden, der Raum für Stehplätze wird auf 250.000 geschätzt. Entlang der Strecke gab es sieben Ausweibuchten, und alle 275 Meter standen Streckenposten-Hütten, die über elektrische Glocken und Telefon miteinander verbunden waren. Die Boxenanlage befand sich auf der kursinneren Seite der Zielgeraden, dort waren auch das repräsentative Clubhaus und die Büros. Fahrzeuge gelangten auf den Kurs durch einen Tunnel unterhalb des Members Banking und eine Straße Richtung Boxenanlage. Besucher kamen zu Fuß durch mehrere Drehkreuze hinein.

Eine Änderung in Brooklands passierte 1909 mit dem Bau des "Test Hill". An dem Hügel konnten die Autohersteller die Steigfähigkeit und die Bremsen ihrer Fahrzeuge testen. Die schmale Betonfahrbahn lief über 107 Meter in unterschiedlichen Steigungsgraden von 1:4 bis 1:8, die durchschnittliche Steigung betrug 1:5.



W. Bernatto-Hassan Special

Eine sehr wichtige Ergänzung war 1937 der "Campbell Circuit". Er zweigte auf der Railway Straight von der Hauptstrecke ab und führte über eine kurvenreiche Strecke im Innern des Ovals, bis er auf die Zielgerade traf.

Der Campbell Circuit Brooklands' war Antwort auf die Konkurrenz im eigenen Land: 1933 wird die Rennstrecke Donington Park eröffnet, 1937 ein Kurs in Crystal Palace.

Doch nach 1920 sollte der Motorsport und Testfahrten zum eigentlichen Anziehungspunkt für Brooklands werden. Gerade das Testen der Automobile wurde nun immer stärker standardisiert und die Brookland-Strecke galt damals als Gradmesser für die Qualitäten des Fahrwerks wie des Motors. Zu einiger Berühmtheit gelangte 1921 ein besonderes Fahrzeug: Graf Louis Vorow Zborowski brachte seinen "Chitty Chitty Bang Bang" nach Brooklands. Auf ein Vorkriegs-Chassis von Mercedes ließ er einen Maybach-Flugmotor mit rund 23 Liter Hubraum montieren, der ungefähr 300 PS entwickelte. Der Auspuff bestand im Wesentlichen aus einem armdicken Rohr. Chitty I, wie es auch hieß, erfuhr noch einige Änderungen, bis es 1922 mit 182,58 km/h seine schnellste Runde fuhr. Chitty I war in



Wolf Bernatto mit seinem Bentley beim Boxenstop

Brooklands das erste Ungetüm auf Rädern mit einem Flugzeugmotor, und die nächsten Jahre sollten noch einige davon bringen. Beispielsweise den Napier-Railton mit einem Napier-Lion-Motor, der 12 Zylinder, einen Hubraum von fast 24 Liter und eine Leistung von rund 500 BHP hatte. Auf ihm brach John Cobb um Ostern 1934 zunächst den Rundenrekord mit 216,79 km/h, um dann mit 230,84 km/h einen Rekord zu setzen, der in Brooklands nicht mehr übertroffen wurde.

Aber nicht nur Automobile fuhren auf dieser Rennstrecke Rekorde. Es gab auch Motorräder. So zum Beispiel fuhr der Engländer Nott mit einer Rudge 500 cm<sup>3</sup> 1930 den Stundenrekord von 170,38 km/h.

Mitte der 1930er-Jahre hatte die alte Strecke jedoch ihren Zenit überschritten. Der Beton wies grobe Risse und Verwerfungen auf, die Wagen machten große Sprünge und wurden über Gebühr strapaziert, die Unfallgefahr war zu groß. Die modernen Monoposto-Wagen erreichten zudem auch auf normalen Strecken enorme Geschwindigkeiten, das überhöhte Oval in Brooklands war dafür nicht mehr notwendig sondern, eher hinderlich.

Mit Donington Park, in der Nähe von Derby, und Crystal Palace, London, traten modernere Rennstrecken in den Wettbewerb, so dass Brooklands ins Hintertreffen geriet. Dadurch angeregt veranlasste Sir Malcolm Campbell den Entwurf eines moderneren Kurses, der am 1. Mai 1937 eröffnet und nach ihm benannt wurde. Beim ersten Rennen gewann Prince Bira auf einem Maserati. Viele britische Nachwuchspiloten wie Mike Hawthorn, Peter Whitehead,





Die verfallene alte Rennstrecke heute

Roy Salvadori oder Ken Wharton verdienten sich hier ihre ersten Meriten. 1938 erzielte Morgan mit einem "3 Radler" - Treewheeler in Brooklands die Rekordmarke von 180 km/h.

Im und nach dem 2. Weltkrieg wurde die Anlage nur noch von der Flugzeugindustrie (Vickers) genutzt. Die Oval-Strecke wurde an mehreren Stellen zerstört, um große Zufahrtswege zu ermöglichen. Während des 2. Weltkriegs waren die beiden Flugzeughersteller Vickers-Armstrong und Hawker Alleinnutzer des gesamten Geländes, um militärisches Fluggerät zu bauen.

1946 kaufte Vickers-Armstrong das Gelände für 330.000 Pfund, und Brooklands behielt seine Stellung als führender Ort der Flugzeugfertigung in Großbritannien. Die Vickers Viking aus dem Jahr 1945 war das erste Flugzeug einer erfolgreichen Familie großer ziviler und militärischer Flugzeuge. Beispielsweise entstanden dort die Düsenflugzeuge Valiant und VC10. Vickers-Armstrong erweiterte seine Fertigungshallen über die Jahre beträchtlich, sie gingen an die spätere British Aerospace über. Die Fertigung und damit die Fabrik wurden 1987 geschlossen.



Heute erinnern an die große Zeit der Brooklands Rennstrecke noch die Auto Zusatznamen der sportlichsten Ausführungen wie Bentley Brooklands, Riley Brooklands etc. wie auch die kleinen Renn-Windschutz-Scheiben an die "gute alte Zeit".

Herbert Fischer

## Mitsubishi Starion

### Klassiker der Zukunft

Im zweiten Teil meiner Serie über Klassiker der Zukunft möchte ich euch eine noch immer verkannte und unterschätzte Größe im Bereich der Sportwagen näher bringen - den Mitsubishi Starion.

Hierbei handelt es sich um einen typischen Vertreter der Nippon Sportler der achtziger Jahre. Nur mit dem entscheidenden Unterschied, dass dieses Auto nicht auf einer Großserien-Mittelklasselimosine basierte, sondern um ein Vielfaches aufwändiger konstruiert und gebaut wurde als die meisten seiner Konkurrenten seiner Zeit.

Der Starion wurde zwischen 1982 und 1990 an unterschiedlichen Produktionsstandorten gebaut und auch unter



verschiedenen Bezeichnungen vertrieben. So etwa hieß er in Nordamerika Conquest und wurde dort auch von den Marken Chrysler, Dodge und Plymouth vermarktet.

Obwohl er nicht das erste Fahrzeug mit serienmäßigem Turbolader war, gilt der Starion heute als Begründer der japanischen Turbo-Ära.

Bei seiner Markteinführung in Europa 1983 wurde der Mitsubishi Starion von einem zwei Liter großen Vierzylinder-Turbomotor mit damals beeindruckenden 170 PS angetrieben. Im Zuge einer kleinen Modellpflege wurde dem Wagen schon nach kurzer Zeit ein Ladeluftkühler spendiert, was die Leistung um weitere 10 auf 180 PS steigerte.

Eine tief greifende Modellpflege im Jahr 1987 bescherte dem Nippon-Sportler den so genannten Wide-Body. Das heißt: breit ausgestellte Radhäuser, Spoiler vorne und hinten, Seitenschürzen sowie neue Alufelgen mit breiteren Reifen. Gerade diese späte Version ist nicht zuletzt wegen der Hubraumerhöhung auf 2,6 Liter die heute begehrteste Variante des Starion. Interessanterweise sank die Leistung trotz der Hubraumerhöhung auf nun nur mehr 155 PS. Der Grund dafür liegt in den mittlerweile weiter verschärften strengen Abgasvorschriften in den USA. Dadurch wurde ein geregelter Katalysator notwendig, welcher naturgemäß zu Leistungseinbußen führte. Trotz all dem gilt die Performance dieses Sportwagens auch nach heutigen Maßstäben noch als hervorragend.

Dies ist sicherlich auf ein paar sehr bemerkenswerte Details zurückzuführen. Dazu zählt neben den Schwingungsausgleichswellen des Motors, die so genannten Silent-Camshafts (diese Technik wurde von Mitsubishi patentiert und später auch von Porsche für seine Vierzylindermotoren verwendet), auch die Bremskraftregelung der Hinterachse. Im Kofferraum des Starion ist ein G-Sensor eingebaut. Dieser Sensor misst die Querbeschleunigung und beeinflusst so mikroprozessorgesteuert die Bremskraftverteilung an der Hinterachse. Dieses System gilt heute als einfacher Vorläufer des mittlerweile in





jedem Kleinwagen zu findenden ESP.

Trotz der für seine Zeit sehr komplexen und aufwändigen Technik gelten die Starion heute auch bei hohen Laufleistungen als äußerst robuste und zuverlässige

Fahrzeuge (wie üblich für Japaner). Einzig die Abgasanlage kann auf Grund der hohen thermischen Belastungen zu einer kleinen Schwachstelle werden. Rostprobleme sind speziell bei den späteren Wide-Body Modellen weitgehend unbekannt. Mängel an Fahrwerk und Lenkung wie ausgeschlagene Kugelgelenke und Spiel am Lenkgetriebe sind fast immer die Folge von Tuningexzessen und viel zu breiten Rädern.

Gerade dies ist auch die Ursache, warum man heute von diesen, in relativ großer Stückzahl gebauten Autos kaum mehr welche auf unseren Straßen sieht. Die Starions waren einmal richtig billige Autos mit Leistung satt und wurden nur allzu oft in fünfter Hand ohne Pflege einfach nur verschlissen. Die wenigsten, meist jungen Besitzer, beachteten, dass ein Turbomotor eben ein bisschen mehr Sorgfalt im Umgang benötigt als ein Standard-Saugmotor. Dazu kommt, dass mancher junge und unerfahrene Fahrer mit der äußerst üppigen Leistung nicht zurechtkam (ein Schulfreund von mir baute mit seinem Starion einen tödlichen Unfall).

Wer sich heute für einen dieser mittlerweile sehr raren Sportwagen interessiert, muss natürlich damit rechnen, dass so manches Ersatzteil mittlerweile sehr schwer zu bekommen ist. Zumal die Mitsubishi Händler nicht wirklich viel von alten Autos und Traditionspflege halten.

Richtpreise wie für die meisten Old- und Youngtimer gibt es wegen der Seltenheit des Starion nicht. In Fankreisen werden aber für originale und unverbastelte Autos bereits Preise weit über zehntausend Euro bezahlt.

Um sich einen Mitsubishi Starion zu sichern, sollte man sich aber beeilen, denn selbst in Deutschland sind beim KBA in Flensburg nur mehr circa zweihundert Fahrzeuge gemeldet. Allein diese Zahl veranschaulicht, wie schwer es in unserer Alpenrepublik sein wird, ein schönes Exemplar zu ergattern.

Ich hoffe mit dieser Vorstellung einen kleinen Blick über den Tellerrand geben zu haben.

Gerald Weber

## Donosti

Dieses Wort bedeutet keine Begrüßung oder ein Wort der Freundlichkeit, sondern es handelt sich um eine Automarke. Donostia ist das baskische Wort für San Sebastian. Im Baskenland/San Sebastian, Spanien, taten sich in den 20er-Jahren zwei Flugzeug-Ingenieure zusammen, wie zu dieser Zeit überall in der ganzen Welt, und wollten Autos bauen.

Ein Stück, *ja ein Stück* wurde gebaut und befindet sich heute in der Schweiz in einer großen Autosammlung eines Connoisseurs. Daneben steht unter anderem ein ebenso seltenes Auto, ein Farham (habe in der Gazette Nr. 17 über



diese seltene Automarke berichtet). Der Donosti befindet sich in einem phantastischen originalen Zustand und würde vom Besitzer nicht einmal für zwei Mercedes SSK eingetauscht werden.



An das Hauptchassis wurde noch ein "Zusatz"-Chassis für den Flugzeugmotor mit 4 Liter Hubraum und 90 PS befestigt, die Karosserie wurde handgedengelt aus Aluminium hergestellt.

So, nun wissen wir, was ein Donosti ist.

Herbert Fischer

## Verzinken

Ein sehr guter Rostschutz für viele Bauteile von Autos und Motorrädern ist der Schutz durch Verzinken. Die Schutzschicht aus Zink verhindert das Rosten von Metallteilen. Verzinkte Teile müssen hinterher lackiert werden. Dabei darf nur Lack verwendet werden, der durch die Zinkschicht nicht zerstört werden kann. Welcher Lack infrage kommt, sagt Ihnen der Fachhändler.

*Was darf verzinkt werden?* Hier gilt ähnliches wie beim Verchromen: lassen Sie nie tragende Teile des Rahmens und Fahrwerksteile nach Verfahren wie Feuerverzinken oder Flammsspritzen verzinken, die Betriebslaubnis für das Fahrzeug kann sofort erlöschen, weil diese Verfahren hohe Temperaturen erfordern und die Rahmenteile können sich dadurch verziehen. Der TÜV würde das Fahrzeug auch nicht mehr abnehmen. Auspuffanlagen wird wahrscheinlich niemand verzinken wollen, die sehen im Chromglanz viel schöner aus, meinen Sie? Wegen thermischer Probleme beim Feuerverzinken ist dies auch unmöglich, aber ein Auspuff kann nach dem Flammsspritzverfahren mit anderen Legierungen geschützt werden. Weil diese Schutzschicht aber grundsätzlich lackiert werden muss, bietet sich Ihnen so die Möglichkeit, den Auspuff passend zum Fahrzeug zu lackieren.

*Feuerverzinken* ist ein Tauchbadverfahren. Die Werkstücke werden dabei in ein Beiz- und in ein Flussmittelbad getaucht, beim Flussmittelbad legiert das 450° Grad heiße Zink mit dem Metall des Werkstückes zu einer dauerhaften Verbindung. Dabei entsteht eine Zinkschicht von 50 bis 100 µm, die 30 und mehr Jahre vor Rost schützen kann, wenn





das verzinkte Teil anschließend lackiert wird. Verzinkte und unlackierte Teile sind dagegen der Witterung ausgesetzt und werden schneller als lackierte Teile rosten. Feuerverzinkte Teile erkennen Sie am "Blumenmuster". Feuerverzinkte Teile können eine oder zwei Zinkschichten haben. Teile mit "Blumenmuster" haben eine untere Hartzinkschicht und eine obere Reinzinkschicht, die weicher ist, aber deshalb einen sehr guten Schutz vor mechanischen Beschädigungen bietet. Teile, die nur eine Hartzinkschicht haben, erkennen Sie am fehlenden "Blumenmuster" und matter Oberfläche. Grundsätzlich können keine Teile vom Auspuff und Motor, die sehr heiß werden, feuerverzinkt werden, Zink ist bei 450° Celsius flüssig und wird bereits bei sehr viel niedrigeren Temperaturen immer weicher.

Beim *Spritzverzinken* wird das Material mit einer Spritzpistole aufgetragen. Das Zink ist dabei heiß und flüssig, aber die Werkstücke werden dabei nur mäßig erwärmt. Dieses Verfahren ist also auch für Rahmenteile möglich. Bei diesem Verfahren legieren jedoch das Zink und das Metall des Werkstückes nicht. Die Zinkschicht legt sich nur als Schutzschicht auf das Metall. Sie ist zunächst sehr rau, aber ein sehr guter Untergrund für eine nachfolgende Lackierung.



*Flammspritzen mit anderen Metallen:* Der Vollständigkeit soll auch das hier erwähnt werden, obwohl diese Verfahren keine Verzinkung mehr sind. Das Verfahren ist dasselbe, wie oben beschrieben. Erhitzte Metalle werden auf das Werkstück aus Metall gespritzt. Bei Fahrzeugteilen aus dem Motorbereich kann dieses Verfahren eingesetzt werden. Statt Zink wird aber Aluminium aufgespritzt, das einen Schmelzpunkt von ca. 660° Celsius hat. Auch diese Schutzschicht muss nachträglich lackiert werden, sonst haben Sie nicht lange was davon. Aufgrund des sehr viel höheren Schmelzpunktes von Aluminium bietet sich das Verfahren auch für Auspuffanlagen an, die nicht chromglänzend, sondern passend zur Farbe des Fahrzeuges lackiert werden sollen.

Wahrscheinlich wird es schon sehr schwer sein, einen Fachbetrieb zu finden, der Verchromungen und Verzinkungen durchführt. Billig ist beides nicht. Noch schwieriger dürfte es werden, Fachbetriebe zu finden, die elektrostatische Pulverbeschichtungen vornehmen. Bei diesen Verfahren werden Kunststoffpulver auf die Werkstücke mit einer Spritzpistole aufgetragen. Das Kunststoffpulver ist elektrostatisch aufgeladen. Werkstücke, die so behandelt wurden, werden nach dem Auftragen der Pulverschicht bei 200° Celsius in Spezialöfen nachbehandelt, erst dabei entsteht eine gehärtete Schutzschicht, die extrem schlag- und kratzfest ist. Der so entstandene Kunststoffüberzug ist farbig,

muss nicht lackiert werden, glänzt jedoch nicht wie echter Lack.

Eine Alternative zum Verzinken ist für einige Bauteile das Verchromen.

Walter Ceh

## September Drinks

### FIAT Cocktail

4 cl Wodka, 2 cl Amaretto, 2 cl Sahne, 2 cl Cream of Coconut. Alle Zutaten mit Eiswürfel gut durchmischen und in eine Cocktailschale abseihen.



### BLUE SPIRIT Cocktail (ohne Alkohol)

2 cl Sahne, 2 cl Curacao Blue Sirup (alkoholfrei), 10 cl Orangensaft, 6 cl. Bananensaft, 2 cl Kokussirup. Alle Zutaten mit Eiswürfel im Shaker kräftig schütteln und in ein Longdrinkglas abseihen.

....gemixt von Maria und Josef Lenzinger

## Volvo- 80 Jahre alt

Die schwedische Automarke Volvo feierte im April ihr 80-jähriges Bestehen. Genau am 14. April 1927 verließ das erste Modell, ein offener Tourenwagen mit der Bezeichnung ÖV 4 (Openvagn, vier Zylinder), die Werkshalle in Göteborg. Doch ein Montagefehler hätte die Präsentation des ersten Volvos in den frühen Morgenstunden beinahe zum Reinfall gemacht: Als Hilmar Johannson, einer der Volvo-Pioniere, den ersten Gang einlegte und auskuppelte, fuhr der Wagen rückwärts. Die große Wirkung lag wie so oft an einer kleinen Ursache: Der Fehler des Differentials war schnell behoben.



*Die Volvo-Formel: Robust und langlebig.*

Volvos Geburt geschah allerdings - weniger spektakulär - schon 1924, als sich die Gründer Assar Gabrielsson und Gustaf Larson zusammensetzten und den Bau eines schwedischen Autos diskutierten. Die beiden hatten sich bereits während der gemeinsamen Jahre bei SKF kennengelernt, Larson war Ingenieur und Gabrielsson Verkaufschef. Zu jener Zeit bewegte sich der Automobilabsatz in Schweden um die 15.000 Fahrzeuge pro Jahr, 95 Prozent des Marktes wurden von amerikanischen Produkten bestimmt. Amerikanische Automobile waren für schwedische Straßenverhältnisse - zumeist unbefestigt und in schlechtem Zustand - wegen ihrer weichen Federung eher ungeeignet. Kurz: Volvo-Autos sollten für schwedische Straßen- und Witterungsverhältnisse konzipiert sein. Dieses Pflichtenheft



versprach ein robustes und langlebiges Produkt. Trotzdem war der neue Volvo anfangs alles andere als ein rauschender Erfolg. Da half auch nicht die Tatsache, dass es sich um ein schwedisches Auto handelte. Ebenso wenig nutzte die Unterstützung der mächtigen Kugellagerfabrik SKF. Im Lauf des Jahres 1927 wurden nur 297 Autos hergestellt, davon viele offene Tourenwagen. Der Fehler war offenkundig: Schwedische Witterungsverhältnisse regten den Verkauf offener Automobile nicht gerade an. Volvo reagierte schnell und brachte den PV 4 (Personvagn), eine viertürige Limousine, auf den Markt. Anders als das Modell ÖV 4 wur-



Kreation, der Leichtlastwagen LV 40 mit 1,5 Tonnen Nutzlast, besser. Bis Ende der vierziger Jahre sollten Nutzfahrzeuge generell begehrt sein als Personenwagen, obwohl Volvo immer bessere und auch elegantere Pkw-Modelle auf den Markt brachte. Man denke nur an den PV 36 von 1935, den ersten stromlinienförmigen Volvo, der den Spitznamen "Carioca" - benannt nach einem volkstümlichen Tanz jener Tage - trug. Dieser Wagen hatte große Ähnlichkeit mit dem Chrysler "Airlflow". Auf Erfolgskurs ging Volvo erst richtig ab 1947, als der bucklige Verkaufsschlager PV 444 die Kunden in Scharen in die Verkaufsräume lockte. Bereits 1948 wurden



den die PV 4 nicht aus Blech hergestellt. Man folgte dem damals in Mode gekommenen Weyman-Verfahren. Das bedeutete, dass das übliche Holzskelett der Karosserie und die Türen mit Kunstleder oder gegen einen Aufpreis von 200 Schwedische Kronen mit echtem Leder bespannt waren.

Das Geschäftsjahr 1928 sah für Volvo schon weit günstiger aus. Die Gesamtproduktion von 498 Einheiten nahm sich zwar besser aus als im Vorjahr. Trotzdem kam keine Euphorie auf. Paradoxe Weise verkaufte sich Volvos neueste



Serie 142, 144, 145, 1966-1974

gut 3.000 Exemplare gefertigt, so viel wie noch nie in einem Jahr bei Volvo. In der frühen Werbung bezeichnete Volvo den PV 444 als "eine schwedische Schönheit". Aber nicht nur das Auge wurde verwöhnt, der PV 444 erwies sich als außerordentlich zuverlässig und begründete so Volvos legendären Ruf als Hersteller von langlebigen, robusten und vor allem sicheren Autos. Die Nachfrage stieg von Monat zu Monat und die Produktion kam mit der Nachfrage nicht nach. Die Volvo-Erfolgsgeschichte ging weiter mit dem P 120, der 1956 debütierte und noch heute als "Amazon" bekannt ist. Kantig, aber sicher! Das Thema Sicherheit bestimmte systematisch die Entwicklungen. So war es Volvo, der erstmals serienmäßig einen Dreipunkt-Gurt in der "Amazon" anbot. Die Schweden präsentierten auch den ersten nach hinten gerichteten Kindersitz im Jahr 1967. Der Typ 144, der 1966 Premiere hatte, zeigte Sicherheit auch in seiner Formensprache: Volvos sahen ab da kantig und solide aus. Die Weiterentwicklung des 144 mündete im Modell 240 mit wichtigen Stoßfängern, der heute noch als der klassische "Sicherheits-Volvo" schlechthin gilt und den Begriff "schwedisches Kantholz" prägte. Als letzter "echter" Volvo gilt unter Enthusiasten der schwedischen Marke der 740/940 mit absolut kantigem, aber doch elegantem Design. Bis heute hat Volvo eine wechselvolle Geschichte erfahren, kooperierte mit Renault und Mitsubishi, ehe 1999 der Ford-Konzern den schwedischen Autobauer übernahm.



Volvo "Amazon" 121, 122S, 1956 - 1970



Unter der Ford-Ägide erholte sich Volvo nach einer Durststrecke bestens. Im letzten Jahr produzierte Volvo insgesamt 426.000 Fahrzeuge, Deutschland gilt als drittgrößter Absatzmarkt nach den Vereinigten Staaten und Schweden selbst. Doch trotz des Erfolges vermissen viele Volvo-Anhänger die eckige Form, die an eine uneinnehmbare Trutzburg erinnerte. Dank der hervorragenden Qualität rollen viele von ihnen immer noch - ganz wie es die Volvo-Pioniere 1927 wollten.

Walter Ceh

## 14 Rolls Royce

Gleich 14 neue Rolls Royce Phantom hat das Luxushotel "The Peninsula Hong Kong" für seine Gäste angeschafft. Damit besitzt das Hotel den größten Rolls Royce Fuhrpark der Welt. Alle Limousinen verfügen über einen erweiterten Radstand und sind im eigenen Farbton "Peninsula Green" lackiert und speziell für das "Peninsula" ausgestattet und vorbereitet. Zwei Monitore ermöglichen das abspielen von DVDs und ebenso besitzen alle vierzehn Autos IDD-Telefone und Eisfach für Getränke und gekühlte Gesichtstücher.



Das Peninsula Hotel hat überhaupt einen Rekord in der Bestellung von Rolls Royce Autos eingestellt. 1970 Kauf von sieben RR Silver Shadow, 1980 neun Silver Shadow II, 1987 acht Silver Spirits, 1994 neun Silver Spur III sowie einen Phantom I aus dem Jahre 1934. In den Jahren 1995, 1998 und 2004 wurden insgesamt vierzehn neue Silver Spurs dazu erworben.

Das ist fürwahr ein Rekord an Autoeinkäufen.

Herbert Fischer

## Buch-Neuerscheinung

### Die Auto-Vorarlberger

Im Hecht Verlag erschien im Juni 2007 das neue Buch von Emmerich Gmeiner. Gmeiner ist Stadtarchivar der Landeshauptstadt Bregenz, selbst Bentley Derby Fahrer. So liegt es nahe, daß er sich Gedanken über den frühen Automobilismus in Vorarlberg machte und diese zu "Papier" brachte. Hauptsächlich befasst er sich in dem Buch mit dem Vorarlberger Maler Eugen Zardetti, welcher einen der ersten



Benzin - Motorwagen der Marke Benz über die noch ungepflasterten Wege rollen ließ. Zardettis Tagebücher wurden in dem Buch verarbeitet. Weitere 200 Automobilisten der damaligen Zeit wurden ebenfalls beschrieben. Ein tolles Zeitzeugen-Buch, lesenswert!

## 40 Jahre Fertigstellung der Westautobahn.....

Das Buch "Die Lebensader Österreichs", verfasst von Martin Wallner, zeigt uns, was wir nicht oder nicht mehr wissen über die Westautobahn. Die Planung geht auf das Jahr 1930 zurück, als beabsichtigt wurde, die Bevölkerung mit dem "Volkswagen" mobil zu machen. Die so genannte "Reichsautobahn" sollte München-Salzburg-Linz und Wien verbinden. Während des Krieges ruhten verständlicherweise die Bauarbeiten und erst nach dem Staatsvertrag im Jahre 1955 wurden diese wieder aufgenommen. Alles dies und 240 Bilder dokumentieren den historischen Verlauf der West-Autobahn bis in die Jetztzeit. 29,- Euro. Lesenswert!



Diesmal ist es ein leichtes Bilderrätsel: um welches Auto, Baujahr handelt es sich? Auflösung Seite 16

## 3. Frühlingserwachen für klassische Ferrari

Am ersten Maiwochenende lud Rudolf Schraml zum schon traditionellen Frühlingserwachen für klassische Ferrari - und insgesamt 24 Klassiker aus Österreich und Bayern ab dem Baujahr 1956 folgten diesem Aufruf. Der Bogen der teilnehmenden Klassiker spannte sich dabei vom 250 GT Boano (Bj. 1956) zu den Ikonen der 60er Jahre wie 250 GTE und GT Lusso, 275 GTB und GTS oder 330 GTC. Die 70er Jahre wurden von 365 GTB/4 Daytona, Dino 246 GT und 308 GT4 repräsentiert. Die Abrundung erfolgte durch die Mittelmotorsportler der 80er Jahre wie 512 BBi, 308 GTB oder 328 GTB/GTS - ein herrlicher Querschnitt durch 3 Jahrzehnte Ferrari. Und die größte Zahl von klassischen



Ferrari bei einem Event in Österreich im heurigen Jubiläumsjahr "60 Jahre Ferrari". Nach einem wochenlangen Frühsommerwetter war ausgerechnet für dieses Wochenende der erste Wettersturz angekündigt: dieser fand auch statt - über den Ferrari lachte aber fast durchwegs ein Sonnenfenster!

Zum Auftakt traf sich der vollgasfeste Teil der Ferrari - Oldtimer auf dem Rundkurs des Driving Center Pachfurth. In Gruppen von 6 - 8 Autos konnte hier so richtig Gas gegeben werden und herrliche Drifts waren zu sehen. Frei von Zeitnahme und Wertung konnte jeder sein Auto genießen und im Grenzbereich kennen lernen - eine nicht alltägliche Gelegenheit.

Von Pachfurth ging es dann im lockeren Konvoi entlang des Leithagebirges, durch die Altstadt von Eisenstadt, vorbei an Burg Forchtenstein in die Bucklige Welt. Das Ziel war das Resort Königsberg in Bad Schönau. Auf Einladung der Fa. Denzel gab es dort ein gepflegtes Abendessen. Dabei und beim Ausklang an der Bar gab es reichlich Gelegenheit, die Erfahrungen mit den Klassikern auszutauschen oder auch über die aktuelle Marktentwicklung mit den fast monatlich steigenden Preisen zu philosophieren.

Der Morgen des Sonntag war noch feucht, aber schon bald setzte sich auf dem Weg durch die Bucklige Welt, das Wechselgebiet und den Naturpark Pöllautal wieder die Sonne durch. Dies bescherte den Teilnehmern herrliche Ausblicke in die blühende Berg- und Hügelwelt einer kaum bekannten Landschaft. Nach dem Genuss dieser Fahrt folgte als Höhepunkt des Tages die Mittagspause in Heiligenbrunn im Südburgenland, dem Herzen des Uhdlergebietes. Nach einem kräftigenden Mahl im Restaurant Krutzler wurden die Teilnehmer durch die historische Kellergasse geführt. Herr Krutzler verstand es dabei vortrefflich, alle in die Geheimnisse dieser speziellen Rebsorte einzuführen - und bei vielen die Neugierde für einen künftigen Besuch zu wecken.

Schließlich war es aber Zeit zum Aufbruch. Der Weg zurück führte dann auf malerischen Straßen durch das Mittelburgenland wieder in die Bucklige Welt. Und von Bad Schönau aus hieß es dann wieder die Heimreise anzutreten.



Dies fiel allen nach diesen 1 ½ Tagen schwer - wurde aber durch die Gewissheit erleichtert, dass Anfang Mai 2008 das nächste Frühlingserwachen für klassische Ferrari folgen wird. Und für die Besitzer von Ferrari- und Fiat Dino gibt es bereits vom 31. August - 2. September 2007 die Möglichkeit, am Dino Treffen im Burgenland teilzunehmen. Informationen dazu gibt es unter [r.schraml@aon.at](mailto:r.schraml@aon.at).

Rudolf Schraml / Mai 2007

## Ein Ausflug in die Heimat des Matra -

### Frankreich 2007

Wir starteten unsere Reise nach Frankreich in Leoben am 29. April 2007 und kamen genau bis ..... Bruck (AN DER MUR) !!! Es stank gewaltig nach ..... verbranntem Gummi? Bremsen? Verlassenem Vogelnest, das gerade verglühte? Wer weiß ... Jedenfalls und "jetzt erst recht" unverdrossen setzten wir unsere Reise nach einem kurzen Check fort. Auf nach Wien-Westbahnhof, Matra verladen und im Schlafwagen Düsseldorf rumpelnd entgegendösen. Von Düsseldorf führte uns der Weg über Aachen, Lüttich, Naumur nach Lannoy, wo wir auf den Spuren der untertänigsten Nachfahren von Hans' Vorfahren wandelten. In der Nähe von Lille verbrachten wir die erste Nacht in Frankreich. Der Matra war hellauf begeistert. Entweder hatte ihn das Rütteln der Bahnfahrt zu neuem Leben erweckt oder einfach das Gefühl, wieder Heimat Erde unter den Rädern zu spüren.

Brumm ..... Voller Ungeduld wartete er am nächsten Morgen auf die Weiterfahrt, die uns via Paris, Chartres, Chateaudun nach Monthodon Le Santier brachte. Warum gerade dieses Nest? Weil man hier Natur pur hat und in der als Privatpension hergerichteten alten Schmiede "Lamarechalerie" die Ruhe findet, die man braucht, um den Alltag hinter sich zu lassen. Zum anderen wegen der günstigen Lage. Es gibt in der nächsten Umgebung immerhin an die 600 Schlösser, die man zwar zum Teil nur von außen besichtigen kann, weil sie sich in Privatbesitz befinden (auch Mick Jagger hat eins), aber es bleiben noch immer genügend öffentlich zugängliche Objekte. Und der wichtigste Grund, der uns dorthin führt: Weil gerade hier die hilfsbereitesten und nettesten Menschen Frankreichs zu finden sind, die uns vor drei Jahren in größter Not und bei größten Schwierigkeiten mit dem Rolls Royce tatkräftigst zur Seite standen und viele Stunden mit uns in der größten Sommerglut in diversen Werkstätten verbrachten, um zu vermitteln und zu übersetzen. Aus dieser Zeit des intensiven Zusammenseins entstand eine Freundschaft, die wir einfach nicht mehr missen möchten und wir verbringen immer wieder gerne ein paar Urlaubstage in dem kleinen, gemütlichen Chambre d'Hote bei Patricia und Danny. .... und immer wieder hören wir gerne die "Geschichte des Rolls Royce", die Danny auf lustige Art und Weise seit damals auch allen anderen Gästen erzählt.

Diese Geschichte lässt unseren Matra jedoch völlig kalt. Was kümmert es ihn? Hauptsache er kann sich hier austoben und täglich seine Runden ziehen. ... über die weitläufigen Landstraßen, durch die Schönheit der Natur zu diversen Schlössern, Gärten und anderen Sehenswürdigkeiten. Und voller Stolz genießt er die bewundernden Blicke nicht nur der Franzosen, sondern auch der bunten Nationalitätenschar, die sich in der Lamarechalerie immer zusammenfindet. Diesmal Spanier, Schweizer und sogar Kanadier und Australier, für die sich der Matra nur allzu gerne für ein Foto in Pose wirft



(ätzender Zwischenruf von Hans: "Ja, ja, wie das neue Strumpfmodell des COVC!).

Besondere Freude bereitete unserem Auto auch seine Unterkunft. Er hatte das Vergnügen, unter Dach neben und vor einer Dyane stehen zu dürfen. Mit diesen beiden wird heftigst geflirt. Wenn das nur gut geht! Wie wohl so ein kleiner Dyatra aussieht?

Um ein bisschen für Ablenkung zu sorgen, beschlossen wir, das Automobilmuseum in Le Mans zu besuchen. Wow ... das ist wirklich sehenswert! Hier wird die Geschichte der motorisierten Fortbewegung vom Beginn bis in die heutige Zeit anhand von Raritäten des Automobilbaus anschaulich dargestellt. Motoren werden detailliert beschrieben, der Werdegang des Renault Espace, der von Matra-Konstrukteuren entworfen wurde, Filme über Crash-Tests sowie Spielfilme aus den 20er-Jahren, in denen Automobile eine große Rolle spielten, werden gezeigt.

Ein Film zeigt die Rennstrecke von Le Mans, gefilmt aus dem Cockpit eines Rennfahrers. Man sitzt so nah an der Leinwand, dass man das Gefühl hat, selbst dieses Auto zu lenken bzw. mitzufahren. Nach der zweiten Runde war mir schlecht. Glücklicherweise war ich beim völkerverbindenden Abendessen wieder fit. Das Geschnatter in englisch, deutsch, französisch und spanisch begleitete das Achtgängenmenü bis in den späten Abend hinein.

Zwei Tage lang durfte unser Matra eine kleine Pause einlegen. Danny und Patricia führten uns in ihrer Dyane aus. Wir besuchten ein Restaurant, das in einer weitläufigen, eindrucksvollen Grotte, einem Museum gleich, eingerichtet ist. Diese Grotte entstand über viele Jahrhunderte hinweg durch die Gewinnung von Steinblöcken, die für den Bau der vielen Schlösser benötigt wurden.

Den zweiten Tag gestalteten unsere "Reiseführer" nicht weniger interessant. Die Altstadt von Tour ist immer einen Ausflug wert. Wir staunten, wie viele alte Gebäude noch erhalten sind. Die Basilika St. Martin, das Museum der Compagnonage, "Fritz" (der ausgestopfte Zirkuselefant) und vieles, vieles mehr waren zu bewundern. Es würde den Rahmen bzw. die Gazette sprengen, würde ich all das Gesehene und Erlebte erzählen.

Für Liebhaber des edlen Tröpfchens sei erwähnt, dass in Frankreich der Wein sehr billig, aber seeeeeehr gut ist und im Restaurant im Menüpreis inkludiert ist. Wir hörten von Danny immer wieder: "Ihr könnt trinken, soviel ihr wollt". Aber wir haben immer nur soviel getrunken wie wir konnten.....Die Traubenkur ging nun langsam dem Ende zu, wir verbrachten noch einen letzten Abend mit unseren Freunden, dann sattelten wir unser Gefährt und weiter ging die Reise über Chateau Renault, Orleans, Montangis, Auxerre, Beaune, Besancon, vorbei an der Peugeotheimstätte Pont Beliard nach Mulhouse (Mühlhausen).

Nach dieser langen Anfahrt gönnten wir uns ein gemütliches Abendessen in einem netten Lokal und eine frühe Nachtruhe.

Der nächste Tag gehörte dem Fritz. Fritz Schlumpf. Nicht umsonst ist dieses Automobilmuseum das Nationalmuseum Frankreichs. Eine eindrucksvolle Sammlung außergewöhnlicher Gefährte erwartete uns. Es empfiehlt sich, bei einem Besuch Rollschuhe mitzunehmen, wenn man nicht den vom Museum zur Verfügung gestellten Bummelzug verwenden möchte, um die Hallen füßeschonend zu durchqueren. Das

Museum beherbergt nicht nur die größte Bughattisammlung der Welt, sondern auch unzählige Exponate von Mercedes, Rolls Royce und alles, was gut und teuer ist. 400 schöne Modelle auf 20.000 m<sup>2</sup> sind zu bestaunen. Ein Audioguide erzählt vieles über das Leben der Wagen und ihrer Fahrer. Marken wie Jaguar, Matra oder andere englische Fabrikate sind nicht vorhanden.

Wer z.B. Matras sehen will, fährt besser nach Romoratin ins ehemalige Matrawerk. Dort findet man wiederum kein anderes Fabrikat. Dieses Museum ist allerdings auch sehr interessant und sehenswert. Man sieht, es gibt ja eh für alle was!

Den Tag ließen wir in der kleinen, aber feinen Altstadt von Mulhouse ausklingen, um uns am nächsten Morgen auf den Endspurt vorzubereiten. Noch ordentlich gefrühstückt (wir café au lait, Matra ein paar Tropfen Motoröl) und ab durch die Mitte über Freiburg, Schwarzwald, entlang des Bodensees Richtung Feldkirch. Plötzlich durchdrang eine lautes "POCK" unsere Ohren und förderte ein wenig unseren Adrenalinausstoß. Ließ uns der Matra die letzten Kilometer noch im Stich?? War ein Schlauch geplatzt oder noch schlimmer: war einer der Weinflaschen geborsten? Also schnell nachsehen, ob etwas rinnt und wenn ja, WAS. Da die



Weinflaschen alle unversehrt waren, konnten wir die Reise beruhigt fortsetzen.

Wir erreichten ohne weitere Probleme die Autoverladestelle des Bahnhofs Feldkirch und hatten noch ein wenig Zeit (ca. 5 Stunden), um die nette Stadt auszukundschaften. Nach einem kleinen Abendessen begaben wir uns erneut zum Bahnhof. Das war vielleicht ein Durcheinander! Autos zu verladen nach Wien, Villach und Graz schien das Personal völlig zu überfordern. Nachdem das Chaos besiegt war und der Matra an vorderster Front sein Plätzchen eingenommen hatte, konnten auch wir im Schlafwagen der Heimat entgegenrumpeln. Die Stecke von Graz nach Leoben war dann nur mehr eine kleine Zugabe.

Zum Abschluss sei noch erwähnt: Wir legten 2.822,40 Straßenkilometer ohne jede Panne zurück (was war "POCK"???), das Roadbook war hervorragend, der Beifahrer genial und das Beste: wir haben keine einzige Zeitnehmung verpasst! Ich glaube, wir haben gewonnen!

*ein Reisebericht von Christine Delanoy*

## RREC - 50 Jahre alt

Auch in diesem Jahr gibt es wieder viele Jubiläen zu feiern. Eines ist der fünfzigjährige Bestand des "Rolls Royce Enthusiasts Club", kurz RREC genannt.

Ziel des Clubs ist die Bewahrung des Erbes und der Geschichte der Arbeit von Sir Frederick Henry Royce. Die Politik des Clubs ist die Erhaltung, die Instandhaltung und den Gebrauch von Rolls-Royce und Bentley - Automobilen zu fördern. Der RREC unterhält und bewahrt die Archive für beide Marken, dies umfasst die komplette Geschichte dieser berühmten Hersteller und ihrer Produkte.

Sowohl mit den Herstellerwerken von Rolls-Royce und auch Bentley bestehen enge Verbindungen, ebenso zu den anderen Clubs wie den BDC (Bentley Drivers Club) und dem REOC in den USA.

Jedes Mitglied erhält alle zwei Monate ein farbiges Bulletin und jeden Monat den "Advertiser" mit aktuellen Adressen und Ansprechpartnern der Marke RR + B.

40 Länder-Sektionen agieren weltweit, veranstalten Treffen und Rallyes und haben auch typenbezogene Informationen parat.

Der "Hunt House" Gebäudekomplex in Paulerspury in Mittelengland ist das "Herz" des Clubs. Hier befindet sich die umfangreichste Bibliothek über das Thema RR+B. Im Hunt House finden auch die typenbezogenen Technikseminare statt.

*Herbert Fischer*

## Großer Preis von Deutschland - 5. August 1956

Gibt es eine Mindestgeschwindigkeit im Rennsport?

Beim Großen Preis 1956 ist der Schweizer Ottorino Volonterio mit einem Maserati am Start. Auffallend am Fahrstil von Herrn Volonterio ist seine ausgesprochen langsame Fahrweise. Im Training erzielte er seine beste Rundenzeit in 14:17,1 min. Der Trainingsschnellste Juan-Manuel Fangio hat die Grüne Hölle in 9:51,2 min umrundet. Somit war Ottorino Volonterio über 44 % langsamer als die Pole-Zeit. In Zeiten der 107 % Hürde in der modernen Formel 1 wäre ihm der Start verweigert worden. Auch während des Rennens demonstrierte er seine einschläfernde Version von Motorsport. Nachdem Fangio nach 22 Runden als Sieger abgewinkt wurde, hatte Volonterio erst 16 Runden gefahren. Er wurde damit als einziger Fahrer,



der nicht ausgefallen war, nicht mit in die Klassifizierung aufgenommen.

Dieses rollende Hindernis blieb von den Funktionären unbemerkt. Im Januar 1961 wurde Ottorino Volonterio die Auslandsstartgenehmigung entzogen. Begründung: ausgesprochen langsame und die Konkurrenten behindernde Fahrweise.

Volonterio wurde am 7. Dezember 1917 in Orselina geboren und starb am 10. März 2003.

*Walter Ceh*

## Chrom polieren

Stahlwolle gibt es wie Schmirgelpapier in mehreren Feinheitsstufen, bis hin zur Polierwolle (zu haben in jeden gut sortierten Baumarkt). Ich tauche meine Stahlwolle immer in Petroleum und reibe damit die Rostpickel weg, anschließend reinige ich die Teile mit Bremsenreiniger und versiegle sie mit K70 Plastikspray.

Ich hatte damit immer gute Erfolge. Nach dem Einsprühen mit K70 (von Kontakt Chemie) die Teile nur noch mit Wasser und Seife reinigen.

*Walter Ceh*

## 1. Oldtimertreffen Pillichsdorf

Jedes Jahr veranstaltet der Pillichsdorfer Tennisverein ein Fest (Neudeutsch auch "Event" genannt), um die Clubkasse etwas aufzufüllen. Dieses Jahr wurde zum 1. Pillichsdorfer Oldtimertreffen eingeladen. Ausgesprochen wurde diese Einladung über das MG- und SKODA-Club-Mitglied Christoph Schönwieser. Wie vereinbart trafen sich Sonntag 9 Uhr Vormittag die Fam. Ceh und Peter Bellant auf dem präsidenschaftlichen Industriegelände im 10. Bezirk mit unplanmäßiger Abfahrt erst um 9.21 Uhr. Im Sandwichkonvoi (d. h. vor uns ein Jaguar, hinter uns ein Jaguar) ging es Richtung Pillichsdorf, Nähe Wolkersdorf. Um ca. 9.57 Uhr angekommen (3 min vor Sollzeit) fassten wir unsere Startnummern aus und stellten anschließend unsere Autos auf der dafür vorgesehenen Wiese ab. Überraschend nicht nur für uns, sondern auch für den Veranstalter, war die Anzahl der Teilnehmer. Es waren 110 Startnummern ausgegeben worden. (Die Infrastruktur war für das große Teilnehmerfeld und die Besucherzahl leider etwas unterdimensioniert. Beim 1. Mal wird einem das sicher verziehen). Aufgefallen war jedenfalls auch die große Anzahl an Traktoren, zum Teil in sehr gut





restauriertem, aber auch in originale Zustand. Schön zu bemerken, dass auch auf diesem Sektor die Bereitschaft zum Erhalt der alten Technik sehr zunimmt. Bei den Autos war eine bunte Typenvielfalt zu sehen. DKW, Borgward, Alfas, Jaguar, FIAT, usw. Wir haben kaum 2 gleiche Typen gesehen. Hervorgestochen aus dieser Vielfalt ist ein Auto. Ein sicher sehr teures Auto. Ein wirklich herrschaftliches Auto, welches in dieser Ausführung nur 3x gebaut wurde, wie der Besitzer glaubhaft versichert hat. Schwarz-gelb lackiert. Es ist ein Rolls-Royce, Baujahr 1937, perfekt restauriert und die neueste Wertanlage der Fam. Unger. Auch wenn uns der Karl den Preis partout nicht verraten will, gratulieren wir zu die-



sem grandiosem Neuzugang. Dieser Rolls stellt das technisch Machbare jener Zeit dar. Alles was gut und teuer war, was technisch umgesetzt werden konnte, wurde da fast im Überfluss verbaut.

Kurz nach 11 Uhr gab es eine kurze Begrüßung durch den Präsidenten des Tennisclubs und der Befehl zum Starten der Autos. Anschließend Abfahrt zu einer kleinen Rundfahrt durch einige umliegende Ortschaften. Die erste (von vielen) Panne(n) passierte nach 10 Minuten. Ein FIAT Spyder musste anhalten, um einen Kühlwasserspender zu finden. Nachdem der vor mir fahrende FORD FK1200 (ehemaliges Feuerwehrauto mit vorne angeschraubter Wasserpumpe) dem FIAT zu Hilfe geeilt war, fuhr vor uns ein AERO. Das linke Hinterrad hatte einen derartigen "8er", dass beim Hinschauen Gänsehaut aufstieg. Daß dann der Fahrer (samt Beifahrerin) auf einem Bergabstück auf ca. 85 km/h beschleunigt hat, kann ich nur als heroische und furchtlose Tat bezeichnen. Ich habe dann überholt und zu unserem Präsi aufgeschlossen. Geendet hat die kleine Rundfahrt (ca. 10 km) wieder am Abfahrtspunkt = Wiese.

Die Kolonne kam davor immer wieder kurz zum Stillstand und da merkte man, dass die Lufttemperatur ganz schön angestiegen war. Ca. 300 Meter vor dem Ziel, die Kolonne stand still, wurde ein TVR von kundiger Hand (in Gegenrichtung) an den rechten Straßenrand geschoben (gleich neben unser Auto). Kurzer Kommentar des Besitzers: "zu heiß, Dampfblasen im Vergaser - auskühlen lassen!" Ich dachte mir: "Typisch - ein kompliziertes technisches Gerät, welches im Land oder besser gesagt auf der Insel des aufgehenden Nebels erdacht wurde, kann sich mit den Ausläufern des pannonischen Klimas nie und nimmer vertragen. Bei so einem Wetter brauchst einen Südländer, einen Italiener, der mit der gnadenlosen Capri-Sonne aufgewachsen ist. Am Besten einen FIAT, so wie meiner." Naja, keine 2 Minuten später - ich würde schätzen ca. 1 Min. und 42 Sek nach die-

sen abschätzigen Bemerkungen über den TVR (Kolonne steht immer noch still) - leuchteten mir 2 kleine rote Lämpchen vom Armaturenbrett durch meine Gleitsichtbrille entgegen. Äähhh - (mein Gesichtsausdruck hat dabei sicher nicht den geringsten Hauch von Intelligenz erkennen lassen) - der Motor hat sich rüttel- und schüttellos (was er sonst nie macht) abgestellt.

Sch..... Ich steige aus, sage meinem Vordermann, unserem Präsi Wolfgang, und auch meinem Hintermann, Peter Bellant, dass sich mein Italiener mit dem Engländer solidarisch erklärt hat und auch nicht mehr weitermachen will. Wolfgang hatte die Idee, mich abzuschleppen. Gute Idee - aber nur dann, wenn die genialen Konstrukteure unserer Autos Abschleppösen vorgesehen hätten. So blieb also nur die Möglichkeit, das Auto schiebend von der Straße zu entfernen. Und Peter, eh schon keuchend, konnte es nicht lassen, folgenden Satz auszusprechen: "I hob's gwusst, daß des kumma wird." "Jo, jo, du Scheißerl, Du host des gwusst!" Die beiden haben mich bis zur Friedhof Einfahrt geschoben. Und was hat Peter wieder gesagt? "Soll ma glei weitaschiabn, mir werdn do sicha a freies Grob findn!" "Danke - und Tschüss, liaba Peda!" Nach einer Pause und wiederholten Startversuchen (die Batterie wurde deutlich müder) und Gedankenaustausch mit dem TVR-Besitzer war ich etwas mutlos. Vor allem dann, als der TVR wieder lief. Dann der Gedankenblitz: "Sag Ulrike, auf einem Friedhof ist doch immer ein Wasserhahn, um die Blumen zu gießen. Das muss doch auch hier so sein." Und tatsächlich, Ulrikes Adleraugen erspähten einen Wasserhahn und eine Gießkanne. Wenn also das kaum von Nitraten belastete Pillichsdorfer Grundwasser für die Botanik des Friedhofes gut sein kann, wird es doch den 75 PS-Hitzkopf auch vor dem Verwelken retten. Gesagt, getan. Vorsichtig die 10l Wasser über den Vergaser in den Motorraum reingeschüttet, kurz gewartet, gestartet, und - wasserklarer Sound, als wenn nichts gewesen wäre. Gießkanne zurück und ab zum Ziel.

Dort angekommen empfängt mich Brigitte mit den Worten: "Wir fahren woanders hin Mittagessen. Da ist soviel los, da warten wir garantiert 2 Stunden." Die Artinger's kennen ein sehr gutes Gasthaus. Wir fahren in die "Leopoldauer Alm" in der Leopoldauer Straße. Das war wirklich ein guten Tipp. Vernünftige Preise und Riesenportionen. Danach wurden wir von den Artinger's noch mit Kaffee und Getränken versorgt. Ein Dankeschön für diese Einladung.

Abschließend kann gesagt werden, dass dieses Treffen sicher ein Spaß für die örtliche Bevölkerung und ein Auffrischen der Clubkasse war. Und für uns COVC-ler war es ein netter stressfreier Sonntag (Ausnahmen eingeschlossen).

*Ulrike + Walter Ceh*

## 60 Jahre Ferrari

Eine riesen Party wurde anlässlich des sechzigsten Jubiläums von Ferrari Ende Juni in Maranello abgehalten.



Ein großes Rahmenprogramm und viel Abwechslung für die teilnehmenden 1000 Ferraris + Besetzungen wurden geboten. Durch eine großzügige Tombola wurden insgesamt



220.000.- Euro für die Kinderklinik von Modena und Bologna gespendet.

Ein weiterer Höhepunkt war der Concours d'Elegance, an der rund 100 klassische Ferrari-Modelle teilnahmen. Erfreulich, daß auch ein Österreicher mit seinem 1957er 250 GT Coupe von Boano den ersten Preis in der "Le Primo Grantourismo" -Klasse erreichte. Den Preis für den schönsten Rennwagen erhielt ein Ferrari 330 P4 (Besitzer ist ein US-Amerikaner) aus den Händen von Ferrari-Teamchef Jean Todt.

*Herbert Fischer*

## 14. British Classic Car Meeting

**St. Moritz, 13. - 15. Juli 2007**

Wiedereinmal zog es uns, mittlerweile das 7. Mal, zum "British Classic Car Meeting" nach St. Moritz und wieder fehlen einem die Wort zu diesem Super-Ereignis.



Das Wetter zeigte sich von der besten Seite, drei Tage nur blauer Himmel und keine einzige Wolke. Unfassbar, was da an Köstlichkeiten auf vier Rädern anrollte - unbeschreibbar.

45 Bentleys (meinen Wagen betrachtete niemand mehr weil er ja so gewöhnlich ist), über 40 Rolls Royce, Aston Martin aus allen Baujahren, 55 Jaguar/Daimler und 25 Austin Healeys waren vorgefahren. Heuer gab es das erste Mal eine "Open Class" für weitere britische Autos und so kamen Rileys, Alvis und Bristols und bereicherten das Starterfeld. Leider waren auch sehr viele neue Autos, ca. 40, am Start und diese passten so gar nicht in das Gefüge und Gehabe der "Classic Cars". Man splittete wiederum am Start die Teilnehmer in zwei Gruppen. Dies hatte den Vorteil, daß man sich unter Tags mehrmals begegnete und so auch seine Konkurrenten beim Fahren beobachten konnte.



Es ging heuer ins "Italienische" und so war der Splügen Pass (Passo Spluga) als erster dran. Wenn ich vorher gewusst hätte, was da auf uns zukommt.....schmalste Bergstraßen im Zustand wie in den dreißiger Jahren, lange Tunnelstrecken und beklemmende Enge auf der Straße und vor allem in den Kurven, 20 % Steigung und Urlaubergegenverkehr. Auf der einen Seite der steile Berg



und auf der anderen Seite schaut du senkrecht hinunter, wo du gerade erst gefahren bist. Das alles bei Außentemperaturen von rund 30 Grad. So kamen unsere Autos ganz schön dran und viele mußten ob des warmen Wetters aufgeben. Beim Runterfahren erholte sich das Kühlwasser wieder ein wenig, dafür glühten die Bremsen....

Eine wunderbare Alpen-Szenerie konnte den ganzen Tag bewundert und bestaunt werden, so man Zeit und Muße hatte. Dann kamen noch der Maloja - und Albula-Pass dazu, da war dann schon gute Kondition gefragt. Bei der heurigen







Veranstaltung kamen Mensch und Fahrzeug kräftig dran und so war es nicht wie sonst, daß man nach der Abendgala und Preisverteilung (übrigens wir wurden 4. in der Bentleyklasse und 30. im Gesamtklassement) noch an die Bar ging oder das Tanzbein schwang, sondern alle verschwanden müden Fußes in die Zimmer.

Sonntag war dann der "gemütliche" Teil, der Concour d'Elegance. Alle Autos nahmen Aufstellung auf der Hauptstraße von St Moritz, und das war ein gigantischer Convoy bei über 200 Fahrzeugen. Im Festzelt wurde musiziert und draußen gab es unter blauem Himmel Champagner bis zum Abwinken - herrlich!

Bis zum nächsten Mal auf Wiedersehen St. Moritz und BCCM.

*Herbert Fischer*

## Clubnachrichten

### Nachtrag zur 1. Triestingtal Oldtimerfahrt

Spät aber doch fand nun am 7. Juli 2007 der Spendenscheck aus den Einnahmen der Teilnehmergebühren anlässlich der 1. TOF seinen endgültigen Besitzer. Herr Bürgermeister Manfred Schweiger von der Gemeinde Pottenstein, Wolfgang Nowotny, Johann Juster und Edgar Lenzinger überreichten im Namen des COVC den Betrag von 1.400.- Euro dem Vertreter des sozialen Vereines "Kidsnest", Herrn Andreas Kollross, symbolisch in Form eines Schecks. Der Betrag wurde bereits durch einen Notar an das "Kidsnest" überwiesen. Wir möchten uns nochmals auf diesem Wege bei den zahlreichen Teilnehmern, durch die diese Spende erst möglich wurde, recht herzlich bedanken.



## Club auf Reisen

### Sommerclubabend bei Erich Müller in seiner Autoklinik/Grosshofen, 12. Juli 2007

Bereits im Frühjahr übermittelte uns Manfred Ebner die Einladung von Erich Müller und seiner Autoklinik für einen Sommerclubabend im Juli. Selbstverständlich nahmen wir dankend an. Geplant war unser Club sowie ein paar gute Freunde von Erich. Doch wer Erich kennt weiß, dass das einfach nicht so geht. Und so kam es wie vermutet: Es wurde wiedermal ein Abend mit geschätzten 250-300 Gästen und einem riesigen Spektakel.

Nachdem es um 16.30 Uhr im 22. Bezirk und in der Gegend rund um Raasdorf nochmals ordentlich regnete, schickte Erich ein Stoßgebet gegen den Himmel. So hatte auch der Wettergott sein Einsehen und beendete den Regen



für diesen Abend. Daher konnte das "Fest" plangemäß im Innenhof sowie in der Werkstätte ab 18.00 Uhr stattfinden. Rund 50 Mitglieder des COVC mit Begleitung folgten der Einladung nach Grosshofen. Erwähnenswert das ausgezeichneten Buffet und die Mehlspeisen!. Unser Zuckergoscherl Johann Juster hat sich besonders daran erfreut und ließ es sich schmecken. Mit Musik aus den 60/70er Jahren sowie Tanz fand der Abend nicht so schnell sein Ende.

Nochmals herzlichen Dank für die Einladung von Erich und Elke Müller.

*Brigitte Adrian*

### Sommerclubabend bei Fam. Unger, 9. August 2007

Bereits zum 5. Mal lud Fam. Unger den COVC zu einem Sommerclubabend. Leider war uns auch diesmal der Wettergott nicht hold. Und so blieben wir nur die ersten Minuten im Hause Unger trocken, bis es wieder einmal wie aus Strömen regnete. Dies tat jedoch der guten Stimmung keinen Abbruch. Susi's tolle Pfirsichbowle war maßgeblich daran beteiligt. Karl präsentierte seine neuesten Errungenschaften und die konnten sich auch sehen lassen.

Unter den Gästen befand sich auch der Veranstalter der Pannoniarallye, Herr Rechetzeder. Das Buffet war wie immer mehr als reichlich und keiner ging hungrig nach Hause. Auch



das Getränkeangebot war großzügig. Zu vorgerückter Stunde wurde noch "Hochoktaniges" von unserem Hausdichter, Dr. Georg Braune, verkostet. Gerüchten zufolge waren einige der Herren froh, dass ihre Damen einen Führerschein besitzen.



Es war wieder einmal ein gelungener Abend im Hause Unger und dafür wollen wir uns auf diesem Wege nochmals recht herzlich bedanken.

*Brigitte Adrian und Wolfgang Nowotny*



## Veranstaltungen, Termine 2007

**22. September**, freie Ausfahrt "rund um den Schneeberg", Treffpunkt 09,00 Uhr Rasthaus "Oldtimer", Guntramsdorf an der Süd-Autobahn. Bitte um tel. Anmeldung!

14. Oktober, COVC Schlussausfahrt

8. November, Generalversammlung des COVC

### Nächster Clubabend

Donnerstag 4. Oktober 2007, 19,30 Uhr, in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5.

Auflösung des Bild - Rätsels von Seite 9:

Bizzarini 5300 GT, Baujahr 1968



## Inhaltsverzeichnis

<i>Kannst du dich noch erinnern? Teil 18</i>	1
<i>Brooklands, die Mutter aller Rennstrecken</i>	3
<i>Mitsubishi Starion</i>	5
<i>Donosti</i>	6
<i>Verzinken</i>	6
<i>September Drinks</i>	7
<i>Volvo- 80 Jahre alt</i>	7
<i>14 Rolls Royce</i>	9
<i>Buch-Neuerscheinung</i>	9
<i>3. Frühlingserwachen für klassische Ferrari</i>	9
<i>Ein Ausflug in die Heimat des Matra</i>	10
<i>RREC - 50 Jahre alt</i>	12
<i>Großer Preis von Deutschland</i>	12
<i>Chrom polieren</i>	12
<i>1. Oldtimertreffen Pillichsdorf</i>	12
<i>60 Jahre Ferrari</i>	13
<i>Clubnachrichten</i>	15

**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](http://www.covc.at)