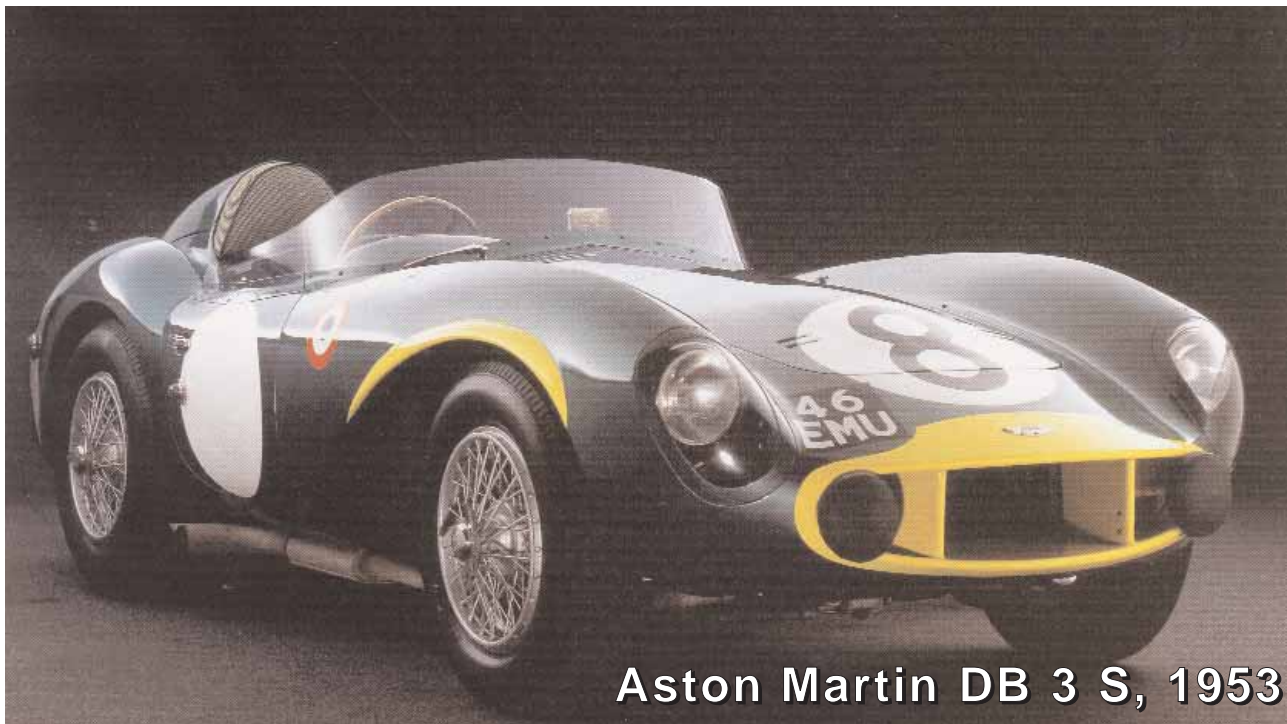




## Monats - Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



**Aston Martin DB 3 S, 1953**

### Rekordwagen T 80

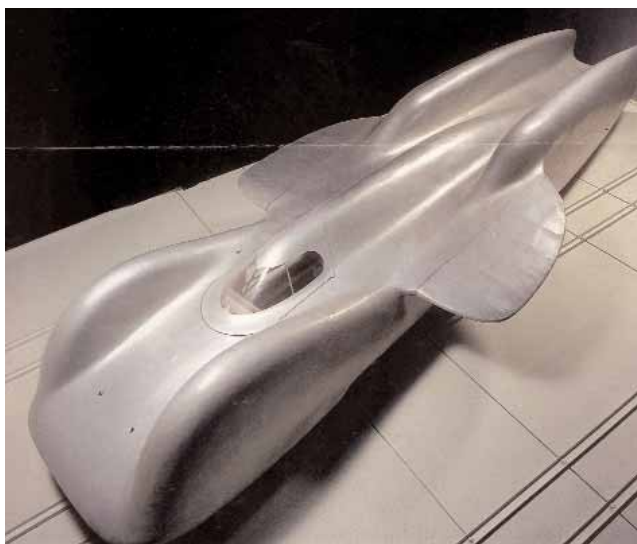
**3.000 PS, 44,5 Liter Hubraum**

Eines der ehrgeizigsten Projekte der Vorkriegszeit wurde von dem Traumduo Rennfahrer Hans Stuck und Prof. Ferdinand Porsche entworfen und gebaut. Der T 80 sollte der schnellste und teuerste Rekordwagen der Welt werden.

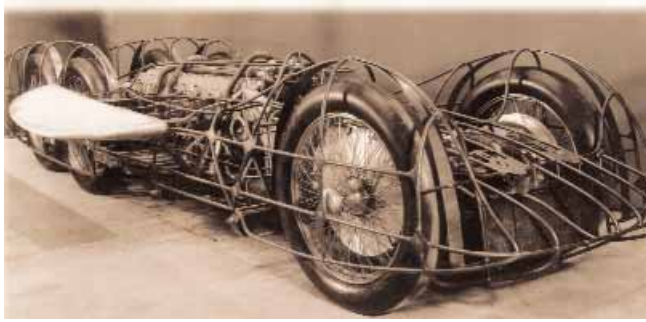
Die Erfolge mit dem Flugzeugmotor DB 603 konnte man für den Antrieb des T 80 in das Projekt *Rekordwagen* einfließen lassen. Extrem monströs sind die Eckdaten: 2.800 Kg, Wendekreis von 32 m, 8,25 m lang und 3,20 m breit. Drei Achsen besaß der T 80, wovon die beiden Hinterachsen angetrieben wurden. Da die Reifen das größte Problem waren - Schlupf an den

Antriebsrädern - entschloss man sich für vier angetriebene Räder. Man forschte in dem Versuchslabor der "Continental Reifenwerke" für die perfekte Zusammensetzung der Reifen des Superautos. Das Ergebnis waren 7 Zoll Spezialreifen, welche bei der simulierten Geschwindigkeit von 700 km/h nicht zerstört wurden. Ein automatischer Drehmoment-

angleicher wurde aus Sicherheitsgründen eingebaut, mit Hilfe eines Getriebedifferentials sollte bei eventuellem Durchrutschen der Antriebsräder das Motordrehmoment reguliert werden.



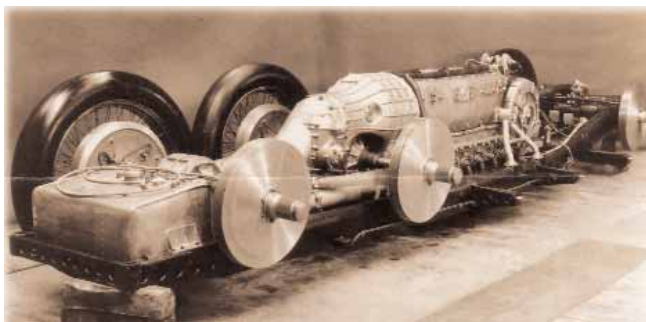
Porsche errechnete für das Abbremsen des Rekordfahrzeuges von rd. 600 km/h eine Bremsenergie von 500.000 mkg und eine Bremszeit von 25 Sekunden. Die Fußbremse wirkte auf alle sechs Räder, es handelte sich um Innenbacken-Bremsen mit vier Backen pro Rad. Die Stromlinien-Karosserie wog nur 344 kg und wurde durch acht Schnellverschlüsse



mit dem Fahrgestell verbunden. Weitere Fahrzeugdaten: V-12 Zylinder-Flugzeugmotor DB 603 RS, 3.000 PS bei 3200 U/min, Reifen 7" x 32 und 2.896 kg Gesamtgewicht.

Obwohl der Zweite Weltkrieg begann, gingen die Arbeiten an dem T 80 Rekordwagen weiter. F. Porsche war nach den ersten Prüfstand-Ergebnissen sehr zufrieden.

Leider kam es niemals zur Beweisführung, ob die hochgesteckten Ziele erreicht wurden. Hans Stuck bekam zwar die Benachrichtigung, sich zur ersten Probefahrt bereitzuhalten, Konstruktions- und Kriegspläne standen nun aber für Daimler-Benz vorrangig an. Der T 80 ging daher nie auf Rekordfahrt, das Projekt musste leider begraben werden.



Am 14. Februar 1940 schrieb Direktor Kissel an den Reichsminister folgende Zeilen: "Der Wagen, seine Einzelteile, wie alles was dazu gehört, ist sorgsam zu verpacken und aufzubewahren, so dass wir nach dem Kriegsende unsere Pläne wieder aufnehmen und hoffentlich zu einem guten Ende führen können." Es kam leider nie dazu. Automobil Fans können das Rekordauto, den T 80, im neuen Mercedes-Benz-Museum in Untertürkheim bewundern.

Fotos: Daimler-Chrysler

Herbert Fischer

## Kannst du dich noch erinnern ? Teil 23

### REO

Die "Reo Motor Car Company" wurde 1905 in Lansing/Michigan von Ransom Eli Olds gegründet und befasste sich mit der Herstellung von PKWs und LKWs. Davor war P.F. Olds & Son Ende des 19. Jahrhunderts einer der größten Motorenhersteller in Amerika. Auch Versuche mit Dampf-Antriebe geschahen in dieser Zeit.



1905 konnte man schon 864 Autos verkaufen, 1906 waren es schon 2458. Kontinuierlich wurde die Produktion Jahr für Jahr gesteigert bis 1917, wo man 25.577 Autos verkaufen

konnte. Danach gab es schwankende Verkaufszahlen bis zum umsatzstärksten Jahr 1927, in dem 33.353 PKWs produziert werden konnten. 1936, also im letzten aktiven PKW-Produktionsjahr, wurden nur mehr 3206 Autos abgesetzt.



Es konnten beliebte und erfolgreiche PKWs entwickelt und produziert werden, nebenbei auch der "REO Speed Wagon", ein Leichtlastwagen-Vorläufer der Pickup-Trucks.



Als PKW war der "Runabout" mitbeteiligt am erfolgreichen Geschäft von REO, welcher die Firma schon 1907 zum viertgrößten USA Automobil-Hersteller machte. Dieser Typ war das erste in "Massen-Produktion" hergestellte Auto.

1910 kaufte Olds eine kanadische LKW-Firma und erhielt dadurch seine erste Produktionsfiliale. Sein Protegé Richard H. Scott übernahm den Posten als Präsident der Firma.



In diese erfolgreichste REO-Zeit fielen auch die Lang-streckenerfolg. Man fuhr kreuz und quer durch Nordamerika und publizierte dies dann mit großem Publikumserfolg in der Automobilpresse. So gab es eine Reise von über 6.700 km quer durch Kanada, eine andere Tour startete in Halifax/Nova Scotia und endete in Vancouver. Dies zu Zeiten, wo das Straßennetz auch in Amerika noch nicht ausgebaut war.





Zwischen 1915 und 1925, unter Scotts Direktion, entwickelte sich REO zu einem recht profitablen Betrieb und man weitete die Produktpalette aus. Schon das Modell "Touring" war ein hochwertiges elegantes Reiseauto, das 1919 in Serie ging. Als Neuerscheinungen folgte das Modell "M" mit einem 6-Zylinder-Motor. Etwas später (1927) wurde der elegante "REO Flying Cloud" vorgestellt. Der Modellname war gleichbedeutend für leichtgängig und lautlos. Dieses Modell wurde parallel auch in Kanada hergestellt. Zu dieser Zeit war ein Hauptservice des Motors meistens schon bei 10.000 Meilen fällig. REO vermerkte in der Werbung, daß mit einem REO-Motor mindestens 100.000 Meilen ohne Service gefahren werden können.



REO Royale, 1932

1931 folgte die Modellserie REO Royale 8 als der "Beste REO von allen" (so wurde er überall angepriesen). 125 PS produzierte der Reihen-Achtzylinder-Motor. Neun Kurbelwellen-



Lager, thermostatisch regulierte Kühlerlamellen und ein neuzeitliches Motorschmiersystem waren mit am großen Erfolg dieser Modellserie beteiligt. Je nach Karosserie-Aufbau konnte der Kunde zwischen einem 131- und 135-Inches Fahrgestell/Radstand wählen, und ab 1932 gab es noch als Option ein 152 Inch Radstand-Modell zu kaufen. 1933 wurde das innovative "Self-shifter" Semi-Automatik-Getriebe für die gehobenen Modelle vorgestellt.



1936 wurde aus Kostengründen und schlechter Rentabilität (Weltwirtschafts-Krise) die PKW-Produktion aufgelassen (beteiligt daran war - wie bei vielen anderen Autoproduzenten - die Entwicklung in zu große und zu luxuriöse Modelle) und man produzierte nur mehr LKWs. Da Ransom Olds wenig am Truck-Geschäft lag, verließ er seine Firma 1937. 1950 starb der Auto-Pionier, Innovator und Kontroll-Freak Ransom Olds.

Herbert Fischer

## "Die Zwei"

Ende 2007 und Anfangs 2008 liefen die Wiederholungen der Fernsehserie "Die Zwei", Originaltitel "The Persuaders!", im "Vierten" TV-Kanal. Die Serien sind vom Mai 1970 bis Juli 1971 in England und Südfrankreich entstanden. Man muss sich an die Dialoge der beiden Hauptdarsteller gewöhnen, dies war anscheinend die schnoddrige Art der 70er Jahre und daher aktuell.



Die beiden charakterlich sehr gegensätzlichen Hauptfiguren sind der flapsige amerikanische Geschäftsmann *Danny (Daniel) Wilde*, gespielt von Tony Curtis, und der etwas steife Engländer *Lord Brett Sinclair*, von Roger Moore gespielt. Beide sind von Beruf Millionäre und Playboys, welche Kriminalfälle lösen, deren Akte noch nicht geschlossen werden konnte. Die Synchronisation ist typisch deutsch und soll witzig sein. "Tschüssikowski", "Merkwürden" statt Hochwürden, usw. waren der Wortwitz. Das nette an solchen Wiederholungs-Serien ist die "Nebenrolle" der schönen und interessanten Autos. So fährt Lord Sinclair einen senf-gelben Aston Martin DBS, genau den selben wie bereits Georg Lazenby 1969 in dem James Bond Film "Im Geheimdienst Ihrer Majestät". Danny Wilde benutzt einen roten Ferrari Dino 246. Außerdem, wie in dem Film, den ich gerade gesehen habe, fahren die Gangster Citroen DS 19 und Mercedes 220 E, ein Fiat Kleinlastwagen der Zwischenkriegszeit kommt im Film auch vor.



Ein einfaches TV-Vergnügen mit schönen alten Autos; herzerfreulich.

Herbert Fischer

## März Drinks

### ADLER - Cocktail

2 cl Weinbrand, 2 cl Rum, 2 cl Zitronensaft, 2 cl Triple Sec. Zutaten mit 4 Eiswürfel in den Mixer geben. 20 Sekunden mixen und danach in ein Glas füllen.



### ohne Alkohol

2 TL Kokosraspeln, 1 Zitronenscheibe, 10 cl Milch, 125 g Vanille - Joghurt, 4 cl Schokoladensauce. Die Kokosraspeln auf einem flachen Teller verteilen. Den Rand des Glases mit der Zitronenscheibe abreiben. Den Glasrand vorsichtig in den Kokosraspeln drehen, bis sich eine dünne Kruste bildet.

Milch, Joghurt und Schokoladensauce in den Mixer geben. 20 Sekunden quirlen, dann vorsichtig in das vorbereitete Glas gießen.

....gemixt von Maria und Josef Lenzinger

## Jay Leno's Garage

Obwohl die "Tonight Show" eine amerikanische Fernsehsendung ist, kennt sie fast jeder auch in Europa. Außerdem wurde diese von vielen Fernsehanstalten kopiert und nachempfunden (Harald Schmidt). Die Tonight Show ist die am längsten existierende Show des amerikanischen Fernsehens.



*Duesenberg Aerodynamic Walker Coupe, 1934, der teuerste von Duesenberg je verkaufte Wagen, gebaut vom Coachbuilder A. H. Walker, USA*

Die Show hatte 1954 unter dem Namen "Variety Show" Premiere. Erster Moderator war der Komiker Steve Allen. Die Sendung wechselte bis 1962 mehrfach ihren Namen. Seit Mai 1992 wird die Show von Jay Leno moderiert, der noch bis 2009 unter Vertrag steht. In den USA zu sehen auf Sender NBC und in Europa im CNBC Europe.



*1931 Shotwell, ein "Dreiradler" mit einem Indian Motorrad Motor*

Warum schreibe ich über den Moderator Jay Leno? Nun, er ist ein Auto-Verrückter im wahrsten Sinne des Wortes. Er bezeichnet sich "Hobby-Sammler" von zwei- und mehrspurigen Raritäten. Dies ist bei einer geschätzten Anzahl von 84 PKWs und 73 Motorrädern (die Zahl schwankt je nach Jahreszeit und Spaßfaktor) schon nicht mehr als Hobby anzusehen, mehr schon als Profession. In großen Hallen stehen seine Pretiosen fein säuberlich aufgereiht und auch sein Web-Auftritt ist sehr professionell [www.jaylenosgarage.com](http://www.jaylenosgarage.com). In dieser Internet-Präsentation werden unter anderem 63 Objekte mit diversesten Bildern dazu gezeigt. Außerdem gibt es zu jedem der 63 Pretiosen ein 15-minütiges Video, wo Jay Leno die jeweiligen "Vehikel" sachverständig vorstellt und präsentiert. Sehr interessant! So ganz nebenbei wird zwischen den Autos gekocht. Gekocht? JA! Jay ladet die besten Köche der USA zu sich ein und dann wird gekocht und manchmal kann man dabei auch zusehen.



*"The Tank Car", ein Show Auto mit einem M-47 Patton Panzer-Motor, 800 PS. Das zuerst eingebaute 4-Gang-Getriebe musste gegen ein verstärktes 6-Gang-Getriebe ausgetauscht werden*

Neben diversen Auburns, Duesenbergs, Bugattis, Bentleys und amerikanischen und europäischen Autos tummeln sich Motorräder der besonderen Art, wie z.B. die Harley von Elvis Presley. Neben den teuren "Chromjuwelen" stehen aber auch Autos wie ein Fiat Topolino 1937 oder ein Saab 93B aus 1958.

Nun ein kleiner Überblick über die Highlights:



*Packard 1913*



*Bentley 1931, "the works fastest Truck"*



*Elvis Bike, Harley Davidson*



*Packard 1932*

Herbert Fischer



## Der letzte Bugatti

Auf dem Bugatti T 57 Chassis Nr. 101506 entwarf Virgil Exner, US-Amerikanischer Designer und Visionär, den so genannten "T 101C". Mit diesem Auto wollte Bugatti aus der finanziellen Not nach dem Weltkrieg wieder "Oberwasser" bekommen. Man spendete dem 101 einen 3257 ccm Motor mit Kompressor (daher die Zusatzbezeichnung C) und erreichte 200 PS. Der weltbekannte V. Exner (in einer der nächsten Gazetten werde ich über Virgil Exner berichten) zeichnete eine sehr zukunftslastige Karosserieform, ähnlich einem Trimaran mit hinten angeschlagenen Türen (Selbstmördertüren).



Der Wagen basiert auf einem um 46 cm verkürztem T57 Chassis und wurde 1965 in Turin der Weltöffentlichkeit gezeigt. Der typische hufeisenförmige Kühlergrill wurde in die futuristische Front eingebaut, auch die Stoßstange ist mehr oder weniger in das Front-Styling integriert. Die Speichenräder sind noch die Originalen, nur Weißwandreifen (Tribut an den US-Geschmack) "zieren" das sportliche Auto.



Der 101 blieb vorerst in Exners Händen und wurde erst einige Jahre später an Thomas Barrett den III. verkauft. Zur Zeit ist der T 101C in der Blackhawk Collection zu bewundern.



Leider konnten die teilweise brillanten Formvorschläge Exners die Firma Bugatti auch nicht mehr retten.

*Herbert Fischer*

## Bristol Fighter T

Eine kleine Sensation: Bristol schlägt Bugatti! Genau 1.026 PS wird der Bristol Fighter T unter der Motorhaube haben! Dies sind 25 PS mehr als der bisherige automobile "Himalaya" in Gestalt des Bugatti Veyron. Möglich wird dies mit einem Zehn-Zylinder-V-Motor mit acht Litern Hubraum und doppelter Turboaufladung. 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h werden dadurch erreicht. Die errechnete Höchstgeschwindigkeit soll bei 435 km/h liegen und wird aus Sicherheitsgründen auf 362 km/h gedrosselt.



Bisher hatte der stärkste Bristol, der Bristol Fighter S, immerhin 525 PS. Nun dürstet der Firma Bristol anscheinend nach mehr, und daher das Projekt "T". Das Auto ist ab sofort zu bestellen, der Preis wird deutlich über 250.000 Pfund Sterling liegen. [www.bristolcars.co.uk](http://www.bristolcars.co.uk)

*Herbert Fischer*

## NEWS für Triumph

### Triumph Spitfire Mk 4 und 1500, GT6



Ab sofort ist über die Firma BASTUCK die Neuanfertigung der kompletten Rücklicht-Einheit in sehr guter Qualität erhältlich. Preis für die komplette Einheit inklusive Chromrahmen 132,21 Euro.

### Triumph TR 4-6 und MGB

Erhöhte Standfestigkeit und bessere Kühlluftzufuhr versprechen die Bremsscheiben in geschlitzter und gelochter Ausführung. Zu beziehen über BASTUCK zum Preis von 124,88 Euro für den Triumph TR 4-6 und 105,84 Euro für den MGB. [www.bastuck.com](http://www.bastuck.com)

## Moto-Lita Lenkräder

Sie sind die bekanntesten und meist verwendeten. Schon die ersten Rennwagen nach dem Zweiten Weltkrieg hatten Moto-Lita Holz-Sport-Lenkräder, und so eines wollten natürlich auch die "normalen" Sportwagenfahrer haben. Simon Green, ein junger englischer Rennfahrer auf einem Cooper, baute sich 1951 sein eigenes Lenkrad. Danach gründete er die Firma Moto-Lita und produzierte Lenkräder für die meisten Rennwagenhersteller. Diese sahen durch den Holzkranz

schön aus und waren durch den Aluminium-Lenkradkranz auch leichter als herkömmliche Lenkräder.

Der erste Lenkrad-Shop wurde 1958 in der Brighton Road in Surbiton eröffnet. Auch Aston Martin und Jaguar rüsteten die sportlichen Autos mit Moto-Lita Lenkräder aus 1965 wurde der Laden schon zu klein und so wurde nicht nur das Lager, sondern auch der Schauraum vergrößert.



Nebenbei stellte man in den frühen 70er-Jahren auch die beliebten Flieger-Jacken aus Leder her.

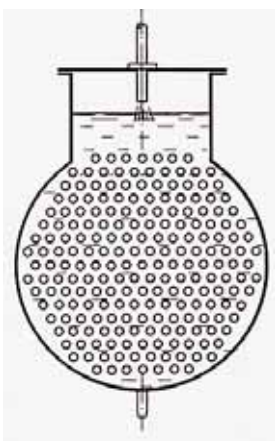
Große Autohersteller verwendeten Lenkräder von Moto-Lita wie z.B. Saab. Weltweit florierte das Geschäft mit dem begehrten Produkt Lenkrad. Paddy Hopkirk, Stirling Moss, Tony Pond, Timo Makkinen, Lola, Chevron und March etc. waren die zufriedenen Kunden. Ab den frühen 90er-Jahren wurde das Produkt Lenkrad auch serienmäßig beim Aston Martin Vantage eingebaut.

So zieht sich der sportliche rote Faden bis in die Jetztzeit durch. Die Produktpalette ist groß, 2-3-4-Speichenlenkräder und das Verwenden von mannigfaltigen Holzarten ergeben ein sehr großes Sortiment, und dies immer noch mit der "Formel" Hand Made. Der Wermutstropfen ist, es gibt keine TÜF-Unterlagen vom Werk für das problemlose Eintragen in die Fahrzeugpapiere, und so fahren alleine in Deutschland mehrere tausend ohne diese...

Herbert Fischer

## Röhrchenkühler

Beamte arbeiten nicht am Heiligabend. Das war vor 110 Jahren noch ganz anders. Exakt am 24. Dezember 1897 meldet Wilhelm Maybach den von ihm entwickelten Röhrchenkühler als deutsches Gebrauchsmuster an, der die Motorkühlung entscheidend verbessert. Erstmals genutzt wird er im so genannten "Phönix-Wagen" von 1897, dem ersten Personenwagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit vorn eingebautem Motor. Auf Maybach gehen in der Frühzeit des Automobils zahlreiche grundlegende Erfindungen zurück. Der langjährige Geschäftspartner von Gottlieb Daimler löst viele Technikprobleme, und mehrere seiner Patente haben ihre grundsätzliche Gültigkeit bis in heutige Fahrzeuge erhalten. Weitere Beispiele seiner Kreativität sind der Riemenantrieb mit Wechselgetriebe, dessen Patente er zusammen mit der



Schwungradkühlung bereits am 13. September 1892 eintragen lässt. Die Patente werden zwischen Mai 1893 und Mai 1894 erteilt und erstmalig im Daimler Riemenwagen (1895) genutzt. Der Röhrchenkühler des Phönix-Wagens hat eine Zeit Bestand - bis wiederum höhere Motorleistungen eine bessere Kühlung erfordern. Maybach erfindet den Bienenwabekühler mit einer erneuten Effektivitätssteigerung, der wenige Jahre darauf, am 20. Dezember 1900, zum Patent angemeldet wird. Er löst das Kühlungsproblem endgültig. Sein Debüt feiert er im Mercedes 35 PS, dem ersten Fahrzeug der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit der Markenbezeichnung "Mercedes". Es gilt als das erste moderne Auto, denn mit diesem von Wilhelm Maybach entwickelten Fahrzeug löst sich die Automobilkonstruktion endgültig vom Kutschenbau. Zu den Innovationen des Mercedes 35 PS zählen neben dem Bienenwabekühler ein Presstahlrahmen mit niedrigem Fahrzeugschwerpunkt, der leistungsstarke Motor, die schräg stehende Lenkung, die Kulissenschaltung, die gleich großen Räder an Vorder- und Hinterachse sowie das geringe Gewicht.

Walter Ceh

## Paxton Phoenix Coupe

Durch eine Such/Hilfe-Anzeige in einer englischen Oldtimer-Zeitung kam ich auf den mir nicht bekannten Automarken-Namen Phoenix.



Dieses Auto war ein Prototyp, wurde 1953 angefertigt und war voll fahrfähig. Das interessante daran war, dass der Motor eines Porsche 356 inklusive Getriebe dabei verwendet wurde. Der Amerikaner

Stevens Brooks, ein talentierter Industrie-Designer, der später auch am Studebaker Hawk 1962 ein Facelifting entwarf, zeichnete das einmalige Auto, welches dazu diente, das Interesse an so einem Fahrzeug auszuloten. Zu einer Serienfertigung kam es jedoch nicht.

Die Karosserie wurde aus Fieberglass angefertigt und die verchromten Stoßstangen waren harmonisch integriert. Nachdem man 1 Mio. \$ in das Projekt gesteckt hatte, wurde der Prototyp von Mc Culloch (in dem Betrieb war die Fa. Phoenix eingebunden) gestoppt. 1977 wurde der Prototyp an ein Museum in Wisconsin verkauft und 1998 bekam ihn Mr. Myron Vernis, Akron/USA. Er meint dazu, dass der Wagen wunderbar zu fahren und die Leder-Innenausstattung in gutem Zustand sei. Die Zweifarben-Lackierung ist immer noch im Original erhalten und es sei keine Restauration notwendig.



Herbert Fischer



## Dorothy Deen

Dorothy Deen, geboren 1922, gestorben am 23. Oktober 2007, war eine schillernde Figur in der US-Auto-Szene.

Die hübsche blonde Dorothy war bestens bekannt durch ihren Import von Triumph TRs in die USA/Süd Kalifornien und daraus resultierend auch für die Entwicklung des Swallow Doretti, eines der schönsten TR-Derivate. Sie war Initiatorin und Namensgeberin des um rd. 20 cm längeren und rd. 15 cm breiteren Fahrgestells des TR 2 und später dann auch des TR3 mit der schönen Sportwagen-Form.



Dorothy Deen am Steuer des TRs, Foto für die Werbung in USA



Swallow-Doretti

Dorothy Deen 1922 - 2007

Zwischen 1954 und 1955 wurden 276 Autos gebaut, davon auch einige Coupes, also mit festem Dach. Der Designer F.G. Rainbow, welcher für die englische Firma Swallow Coachbuilding Comp. arbeitete, zeichnete den flotten Zweisitzer. 178 Swallow Doretti haben überlebt und sind dem Swallow -Doretti-Register bekannt.

Herbert Fischer

## Biosprit - Nutzen wird bezweifelt

Ein interner Bericht der EU-Kommission im Jänner 2008 bezweifelt den Nutzen von Biosprit für das Klima unserer Erde. Es sei völlig unklar, ob das Ziel, bis zum Jahr 2020 dem Treibstoff 10 % Biosprit beizumischen, weltweit überhaupt die CO<sub>2</sub>-Emissionen senke. In Europa entstünden durch das Biosprit-Programm kaum Arbeitsplätze und der Europäischen Volkswirtschaft könnte sich sogar ein Schaden von bis zu 65 Milliarden Euro ergeben.

Ob dieses brisanten Papiere herrscht dem Vernehmen nach ein Streit in der EU-Kommission, ob dieses Papier, welches durch die *Süddeutsche Zeitung* vorliegt, veröffentlicht werden soll. Um die auferlegte Quote zu erreichen, müssten weltweit riesige neue Ackerflächen zum Anbau von Getreide,



Sojabohnen oder Ölpalmen geschaffen werden. Dabei löse sich der in der Erde und noch mehr im tropischen Torfboden gespeicherte Kohlenstoff. Allein dieser Effekt könne "genügend Treibhausgase freisetzen, um die Einsparung von konventionellen EU-Biotreibstoffen zunichte zu machen", schreiben die Experten.

Als Fazit halten die Forscher fest: "Es ist unmöglich zu sagen, ob Biosprit Treibhausgase spart oder nicht."

gelesen im KURIER von Herbert Fischer

## Interessante Bücher

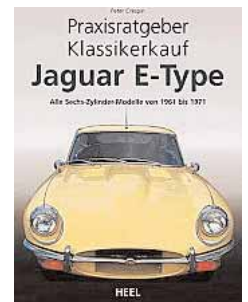


### Jaguar E-Type

Der kompakte Ratgeber ermöglicht allen Interessenten eine realistische Bewertung eines zum Verkauf stehenden Jaguar E-Type (alle 6-Zylinder-Modelle von 1961 bis 1971). Einfache Beratung und ausführliche Kauf Tipps.

ISBN 978-3-89800-706-7

Paperback 9,95 Euro



### 1947-2007 Ferrari

Ein neues Buch zu Ehren von 60 Jahre Ferrari. 400 Seiten geballte Information über die Kult-Auto-Schmiede aus Maranello. Jedem Jahr wurde ein eigenes Kapitel gewidmet. Autoren Leonardo Acerbi und Luciano Greggio. Für Ferraristen ein MUSS.

ISBN 978-1-84425-4491, 75 Euro.



### Monte Carlo Rallye, 1911-1980

Dies ist fast schon ein Lexikon über die berühmteste Rallye der Welt. Jahr für Jahr mit detaillierten Berichten und den kompletten Resultaten. Ebenso findet man die genauen Routen-Päne aller gefahrenen Veranstaltungen. Auch werden die Privatfahrer und die Werkteams beschrieben. 239 Seiten und über 300 Bilder geben umfassend Auskunft über die Jahre 1911 bis 1980.

ISBN 1-906133-00X, 55 Euro.



## Garage für Millionär

Im ständigen Suchen nach einem Parkplatz für sein Auto stolperte der Herausgeber der OT-Zeitung "Classic & Sports Car" über ein Inserat in der Maserati Homepage:

"Große Privatgarage außerhalb der Stauzone in London SW 10 nahe der U-Bahn. Größe ca. 3,9 x 5,3 Meter. Fernbedienung. Eigene Eingangstüre, Wasser und Stromanschluss." Gerade in dem Moment, als der Herausgeber meinte, dass sein Parkplatzproblem gelöst sei, bemerkte er den Preis: ein atemberaubendes Angebot von über 180.000 GBP...

In früheren Tagen konnte man für diese Summe ein Haus kaufen; moment, das kann man auch heute noch.

*übersetzt von Peter Bellant aus "Classic & Sports Car, 2/08 "*

## Rekordversuch 1958 Salzburg-Anif

In einem Archiv fand man Zeitnehmerprotokolle über einen Rekordversuch mit einem Porsche Spyder.

Die Rekordversuche fanden am 12. November 1958 auf dem Autobahn-Teilstück zwischen der Grenze Walsberg und Salzburg-Anif statt. Da die Autobahn zu dieser Zeit so gut wie ungenutzt war und eine sehr lange Gerade beinhaltete, war diese Strecke geeignet für dieses Unternehmen. Der zu dieser Zeit sehr aktive Rennfahrer Ernst Vogel (*siehe Gazette Nr. 31*) hat seinen Porsche Spyder dazu verwendet.

*1 km mit stehendem Start = 136,364 km/h Hinfahrt, auf der Rückfahrt wurden 140,516 km/h erreicht.*

*1 km mit fliegendem Start = 213,018 km/h Hinfahrt, auf der Rückfahrt wurden 222,346 km/h erreicht.*

Die Zeitmessung wurde mit dem von der FIA und FIM zugelassenen vollautomatischen Longines-Chronotypogines-Messgerät Typ A 17 durchgeführt. Ausgelöst wurde eine Lichtschranke und eine separate Handmessung erfolgte. Der Zeitmesser arbeitete auf 1/100 Sekunde genau.

Ob dies tatsächlich ein Rekord war, konnte aus den Unterlagen leider nicht festgestellt werden.

*Herbert Fischer*

## Staatsmeisterschaftswertung 1957

Vor rund **50 Jahren**, also 1957, gab es in Österreich nur **eine** Staatsmeisterschafts-Wertung, nämlich die Wertungssport-Staatsmeisterschaft.

Die Sieger waren: in der 500ccm Klasse Ing. Stefan Pavesic; bis 750ccm Alfred Gaberszik; bis 1000ccm Walter Schatz; bis 1300ccm Hans Krajacic; bis 1600ccm Wicki Fuchs, GT bis 1300ccm Walter Schatz; GT bis 1600ccm Walter Vogel; GT bis 2000ccm Peter Bleinschein.

## Alan Mann

Alan Mann, gerade 71 Jahre geworden, startete seine Rennkarriere als 20-jähriger in einem HWM-Alta Rennwagen. 1963 präparierte er einen Ford Anglia und die Erfolge machten ihn in der Rennszene bekannt. Für die Fa. Ford leitete er ab 1965 die Europäischen Tourenwagen-Renneinsätze. Wir erinnern uns dabei an die spektakulären Drifts und Fights in dieser Rennszene. Danach war er auch beteiligt an den Erfolgen im Sports-Car-World Championship mit seinem Ford-Cobra- und GT40-Team. 1970 übergab er seine Aufgaben an Frank Gardner und konzentrierte sich bis heute auf seine erfolgreiche



Bedarfsfluglinie und seine Helikopter-Geschäfte. Alan Mann ist bei Historischen Rennen immer wieder ein gerne gesehener Gast und bewegt auch seine ehemaligen Autos - Ford



Escort, Ford Lotus Cortina, Ford GT40 etc - mit der typischen Alan Mann Lackierung, rot/gold, um die Rennstrecken.

Ein erfolgreicher Sportsmann in vielen Sparten, die alle irgendetwas mit Motoren zu tun haben - Alan Mann.

*Herbert Fischer*

## Der VW-Käfer

Der Käfer von Volkswagen ist einer der meistgesuchten und meistgesammelten Oldtimer.

Die Geschichte begann 1934, als Ferdinand Porsche im Auftrag des damaligen Reichskanzlers Adolf Hitler einen "Volkswagen" konstruieren soll, der nicht







mehr als 1.000 Reichsmark kostet und für 4 Personen Platz bietet. F. Porsche kommt diesem Auftrag nach und es entstehen verschiedene Prototypen, die tausende Kilometer über schlecht ausgebaute Straßen gehetzt und später zerlegt und vernichtet werden. Der Vierzylinder-Boxermotor des Volkswagens hat anfangs weniger als 30 PS.

1938 entstehen zwar ein paar Einzelstücke zur Serienreife, es sollte aber zunächst bei denen bleiben, da der Zweite Weltkrieg beginnt und das VW-Werk in "KdF-Stadt" (später Wolfsburg) Kübelwagen für die deutsche Wehrmacht baut.



Nach dem für Deutschland verlorenen Krieg gelangt "KdF-Stadt" und damit auch das VW-Werk in die britische Besatzungszone, deren Befehlshaber wenig übrig haben für das "skurille Auto". Erst Major Ivan Hirst ordnet die Fertigung des Käfers im halb zerstörten VW-Werk an, weil auch die britische Armee Fortbewegungsmittel für die Soldaten und "hohen Tiere" braucht. Der VW gewinnt an Beliebtheit und schon bald wird der 1000ste Volkswagen hergestellt. Trotz begrenzter Möglichkeiten ist die Serienproduktion bald in vollem Gange.



Bis zum Jahr 1953 wird der "Brezelkäfer" mit dem charakteristischen Heckfenster gebaut, dann wird das Heckfenster oval. 1958 wird es vom bis heute üblichen rechteckigen Fenster abgelöst.

1978 wird die Produktion des Käfers nach Mexiko ausgelagert und bis 1985 offiziell von VW importiert und in Deutschland verkauft.

2003 endet mit der "ultima édition" aus dem VW-Werk in Puebla dieses Kapitel der Automobilgeschichte. Dank der VW-Enthusiasten wird es aber nicht in Vergessenheit geraten.

Gertrud Schallmeiner

## “Waffen”-Wahnsinn auf 4 Rädern

Es gab im Motorsport immer wieder extreme Hoch-Zeiten, in denen die Entwicklung von Woche zu Woche immer mehr “explodierte” und technische Wunderwerke entstanden. Im Rallyesport waren es die Gruppe B Autos der Jahre 1983 bis 1986.

Alles hat 1981 mit dem Audi Quattro, ein Rallyeauto mit Allradantrieb, begonnen. Die “Revolution” wurde von der FIA mit der Öffnung der Gruppe B geschaffen und diese war das Podium für die nun folgenden “PS-Monster”. Allradantrieb und Mittelmotorkonzept war das Maß aller Dinge. Ford, Peugeot, MG, Lancia, Renault und Audi lieferten sich “Entwicklungsschlachten.” So musste dann Ende 1986 aus Finanzierungs- und auch aus Sicherheitsgründen das Reglement geändert werden.

Die Kontrahenten:

Der Ford Escort RS mit seinem Heckantrieb wurde wegen Erfolglosigkeit vorzeitig aus dem Rallyegeschehen abgezo-



gen und man stürzte sich in das Grp.B-Projekt. Der **Ford RS 200** wurde ab 1983 ausschließlich für den Einsatz im Rallyesport entwickelt und gebaut. Natürlich mussten die 200 (Homologation) hergestellten Fahrzeuge Allradantrieb und Mittelmotor besitzen, um konkurrenzfähig zu sein. Das Debüt des RS 200 fand 1984 statt.

Im Rallyesport war die Marke Lancia schon seit Ende der 60er-Jahre eine feste Größe. 1983 musste auch Lancia schnell reagieren und schuf den **Lancia Rally 037**. Mit dem



037 konnte 1983 auf Anhieb die Rallye Monte Carlo gewonnen werden und zu guter Letzt auch noch der Marken-WM-Titel. Schnell war auch dieses Konzept ausgereizt und ab 1985 hat man ein komplett neues Fahrzeug, den **Lancia Delta S4**, einsatzbereit. 2,4 Sekunden auf 100 km/h war auf dem damaligen Formel I Niveau dank Kompressor und Abgasturbolader!

Der **Peugeot 205 Turbo 16** war Peugeots Antwort im Grp. B-Wettrüsten. Lediglich die Bodenplatte eines 205er (wegen Homologation) musste für das neue Rallyefahrzeug verwendet werden. Gegenüber dem Serienfahrzeug präsentierte sich der Turbo 16 stark verbreitert und natürlich war das Mittelmotorkonzept und der Allradantrieb verwirklicht worden. Zu Wartungsarbeiten konnte der gesamte Heckanteil des Wagens hochgeklappt werden.



det werden. Gegenüber dem Serienfahrzeug präsentierte sich der Turbo 16 stark verbreitert und natürlich war das Mittelmotorkonzept und der Allradantrieb verwirklicht worden. Zu Wartungsarbeiten konnte der gesamte Heckanteil des Wagens hochgeklappt werden.

Der **MG Metro 6R4** wurde 1984 extra für die kurzlebige (das wusste man noch nicht) Grp. B in zwei Versionen gebaut. 250 PS hatte das "Clubman-Modell", welches 200 Mal gebaut wurde. Weitere 20 Exemplare wurden mit einem



380 PS Motor versehen. 1985 wurde der 3. Platz, hinter zwei Lancia Deltas, bei der Lombard-RAC Rallye eingefahren. Leider waren die Erfolge des 6R4 sehr spärlich - die meisten Probleme machte immer wieder das V6-Triebwerk. Rover zog sich mit dem Auslaufen der Grp.B aus der Rallye-Szene zurück.

Der "Kurze" genannte **Audi Sport Quattro** war ein auf 4,16 Meter Karosserielänge verkürztes Basisfahrzeug für die Gruppe B, der Motor hatte 306 PS. Durch die Karosserieänderung wurde auch der Radstand um 32 cm kürzer. Der damals für den freien Verkauf horrenden Preis von 195.000 DM der 220 produzierten Fahrzeuge wurde wegen der Erfolge gerne bezahlt. Mit 600 PS, als "Flügelmonster", fuhr Walter Röhrl 1987 einen neuen Streckenrekord am Pikes Peak/USA.



**Renault R5 Turbo** hieß die "Rallye-Waffe" von Renault. Die Karosserie war quadratisch, kurz und breit, mit einem Mittelmotor mit Abgasturbolader und 250 PS, aber kein Allradantrieb. Der R5 Turbo kam zur falschen Zeit, zwei



Räder für den Antrieb waren in der Rallye-WM nicht genug. Man versuchte das Manko mit einer Wassereinspritzung als Kühleffekt auszureizen und erzielte damit bis zu 408 PS. Trotzdem konnte Renault bei dem wahnsinnigen Wettrüsten leider nicht mithalten.

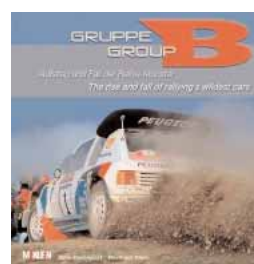


...auch die Zuseher sind an der Gefährlichkeit des Rallyesports beteiligt...

Was Anfang 1984 mit 200 bis 230 PS begann, endete 1986 bei rund 500 PS. Durch die hohen Geschwindigkeiten wurde der Rallyesport gefährlicher als je zuvor. In den Jahren 1985 und 1986 kam es zu einer Reihe schwerer Unfälle mit Todesopfern. Der Ford RS200 von Joaquim Santos kam bei der Rallye Portugal von der Strecke ab. Dabei wurden 3 Zuschauer getötet und weitere 31 wurden verletzt. Marc Surer hatte 1986 bei der Hessen Rallye einen schweren Unfall, bei dem sein Beifahrer getötet wurde. Bei der Korsika Rallye 1986 verunglückten der Lancia-Fahrer Henri Toivonen und sein Beifahrer und verbrannten in den Flammen des Lancia Delta S4. etc.etc.

Aus diesen Gründen entschied die FIA zum Ende der Saison 1986 das AUS für die Gruppe B. Ab 1987 wurde nach den Regularien der neuen Gruppe A gefahren, deren Homologation 5000 produzierte Serienfahrzeuge erforderte.

Viele der Gruppe B "Monster" wurden noch lange bei Bergrennen, Sprints und Rallye-Cross eingesetzt. Das Buch zum Thema: Autor John Davenport hat die wilden Jahre miterlebt und war als Teamchef von Austin-Rover an "vorderster Front". 50 Euro.



Herbert Fischer



## Tony Fall, 1940 - 2007

Richard Anthony "Tony" Fall, geboren am 23. März 1940 in Bradford, West Yorkshire, gestorben am 1. Dezember 2007 in Tansania, war ein britischer Rallyefahrer, Gründer des britischen Dealer Opel Teams und zwischen 1978 und 1990 der Teamchef von Opel-Motorsport in Rüsselsheim.



Fall begann Mitte 1960 mit einem Mini Cooper S seine ersten Rallyes und 1967 auch Rallycross-Rennen zu bestreiten. Sein erster wichtiger internationaler Erfolg war der Gesamtsieg bei der Rallye Circuit of Ireland des Jahres 1966, zusammen mit Beifahrer Henry Liddon. Darüber hinaus machte er auch mit einem BMC-Werksauto vom Typ Austin 1800 (Spitzname "the Landcrab", dt. "die Landkrabbe") auf sich aufmerksam. Sein Landsmann und Freund John Davenport, der auch als Motorsport-Journalist bereits internationale Bekanntheit erlangt hatte, wurde Falls Copilot und sorgte dafür, dass dieser Werkseinsätze für Lancia (auf Lancia Fulvia), Datsun (Datsun 240Z und Datsun 1800SSS), BMW (BMW 2002 ti), Peugeot (Peugeot 504 und Peugeot 304 S) sowie Volkswagen (VW 1302 S und VW 1303 S) fahren konnte.

1974 gründete Fall das britische Dealer Opel Team, nachdem er bereits mit der General-Motors-Tochter Vauxhall zusammengearbeitet hatte. 1978 wechselte der Brite ins Opel-Werk nach Rüsselsheim und übernahm dort von Helle Bein den Posten des Motorsportchefs. Unter Falls Leitung wurde das Modell Opel Ascona 400 zu einem wettbewerbsfähigen Rallye-Fahrzeug entwickelt, mit dem Walter Röhrl im Jahre 1982 Rallye-Weltmeister werden konnte.

1990 kehrte Tony Fall nach England zurück und wurde von "Überrollkäfig-Guru" Winfried Matter zum Geschäftsführer der britischen Matter-Tochterfirma Safety Devices gemacht. Ende der 1990er kaufte Fall dem Deutschen die Firma ab und war bis zu seinem Tod deren Direktor.

Fall verstarb am 1. Dezember 2007 als Organisationsmitglied der East African Safari Classic Rally in seinem tansanischen Hotelzimmer, nachdem er in der Nacht einen Herzinfarkt erlitten hatte. Er hinterließ seine Ehefrau Pat Fall (geb. Lyons, eine Tochter von Jaguar-Cars-Gründer Sir William Lyons) und zwei Söhne aus einer vorherigen Ehe.

*Herbert Fischer*

## Aston Martin News

Aston Martin hat eine neue "heritage section" auf ihrer Website eingerichtet: [www.astonmartin.com/heritage](http://www.astonmartin.com/heritage)

Diese Seiten werden von dreizehn internationalen Spezialisten bearbeitet und beinhalten alles Wissenswerte vom DB 4 aufwärts. Monatliches update erfolgt und der Inhalt wird ständig ergänzt.

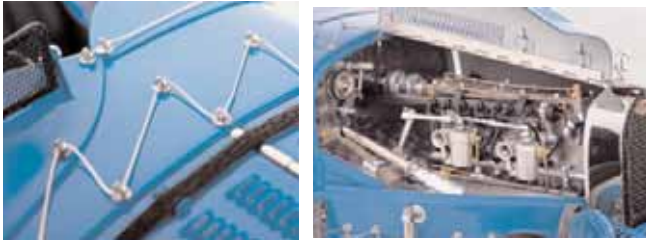


## CMC-Modellautos

Liebe zum Detail, originalgetreuer Nachbau nach echten Vorbildern unter Verwendung historischer Pläne, präzise Fertigung und Montage in Handarbeit, exzellentes Finish:

Dies sind die Maßstäbe, nach denen CMC arbeitet. Und deshalb können preisgekrönte Oldtimer-Modelle mit hoher Funktionalität in unvergleichlicher Qualität und Eleganz angeboten werden - echte Schmuckstücke, die Sammlerherzen höher schlagen lassen.





Seit 1995 werden im eigenen Fertigungsbetrieb Modelle im Maßstab 1:18, 1:24, 1:43 oder auch im Großmaßstab 1:12 hergestellt. Diese Miniaturen werden aus mehreren hundert Bauteilen handgefertigt. Denn "originalgetreu" bedeutet, dass auch jedes Modell über Ledersitze verfügt, wenn das Original damit ausgestattet war.

Ich konnte noch bei keinen anderen Miniaturen solche Detailtreue beobachten. Die Modelle kosten rund 200 Euro, mehr als wohlfeil für diese Qualität! "Models of the Year" 2007 in England.

[www.cmc-modelcars.de](http://www.cmc-modelcars.de)

Herbert Fischer

## Veranstaltungen, Ausfahrten 2008

- 14. März: 3. Slotcar Rennen "Frühlingserwachen"
- 6. April: 1. Bowling-Turnier Lionsclub - COVC, nur für Mitglieder und Angehörige
- 2./3. Mai: 2. Triestingtal Oldtimer Fahrt des COVC
- 24./25. Mai: Oldtimermesse TULLN
- 7. Juni: Frühjahrsausfahrt COVC
- Juli/August: Club auf Reisen - Info folgt
- 6. September: 10-Jahres-Feier COVC
- 11. Oktober: Schlussfahrt COVC

## Nächster Clubabend

Donnerstag 3. April 2008, 19,30 Uhr in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstrasse 5

## Inhaltsverzeichnis

<i>Rekordwagen T 80</i> .....	1
<i>Kannst du dich noch erinnern ? Teil 23</i> .....	2
<i>"Die Zwei"</i> .....	3
<i>März Drinks</i> .....	3
<i>Jay Leno's Garage</i> .....	4
<i>Der letzte Bugatti</i> .....	5
<i>Bristol Fighter T</i> .....	5
<i>NEWS für Triumph</i> .....	5
<i>Moto-Lita Lenkräder</i> .....	5
<i>Röhrchenkühler</i> .....	6
<i>Paxton Phoenix Coupe</i> .....	6
<i>Dorothy Deen</i> .....	7
<i>Biosprit - Nutzen wird bezweifelt</i> .....	7
<i>Interessante Bücher</i> .....	7
<i>Garage für Millionär</i> .....	8
<i>Rekordversuch 1958 Salzburg-Anif</i> .....	8
<i>Staatsmeisterschaftswertung 1957</i> .....	8
<i>Alan Mann</i> .....	8
<i>Der VW-Käfer</i> .....	8
<i>"Waffen"-Wahnsinn auf 4 Rädern</i> .....	9
<i>Tony Fall, 1940 - 2007</i> .....	11
<i>Aston Martin News</i> .....	11
<i>COVC-Clubnachrichten</i> .....	12

## COVC-Clubnachrichten

### 3. Slot Racing Abend am 14. März 2008

Für diese "Einstimmung auf die Saison 2008" in Erich Koger's Autorennbahncenter, 1220 Wien, Dückegasse 7, Shop 2, sind noch Anmeldungen möglich bei H. Fischer, 0664/1810887 oder unter [herbert.fischer@covc.at](mailto:herbert.fischer@covc.at). Nur für Mitglieder und Angehörige.

### 2. Triestingtal Oldtimer Fahrt, 2./3. Mai 2008

Diese Ausfahrt ist mit 70 Autos (plus 10 Motorräder) limitiert. Wer noch mitfahren will, muss sich möglichst rasch anmelden (Anmeldeschluss ist der 14. März 2008).

Ausschreibung und Voranmeldeformular sind im Internet unter [www.covc.at](http://www.covc.at) zu finden.

Wir würden uns freuen, wenn wieder viele COVC-Mitglieder an dieser Fahrt teilnehmen und hoffen, dass uns diesmal blauer Himmel und Sonne begleiten.

## CCS10

Gudrunstrasse 160 · 1100 Wien  
Tel.: 01 / 604 87 55  
Fax: 01 / 604 87 55 - 55  
Email: [ccs10@aon.at](mailto:ccs10@aon.at)  
Web: [www.citycopyservice.at](http://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](mailto:herbert.fischer@covc.at)  
Druck: City Copy Service, A-1100 Wien  
[www.covc.at](http://www.covc.at)