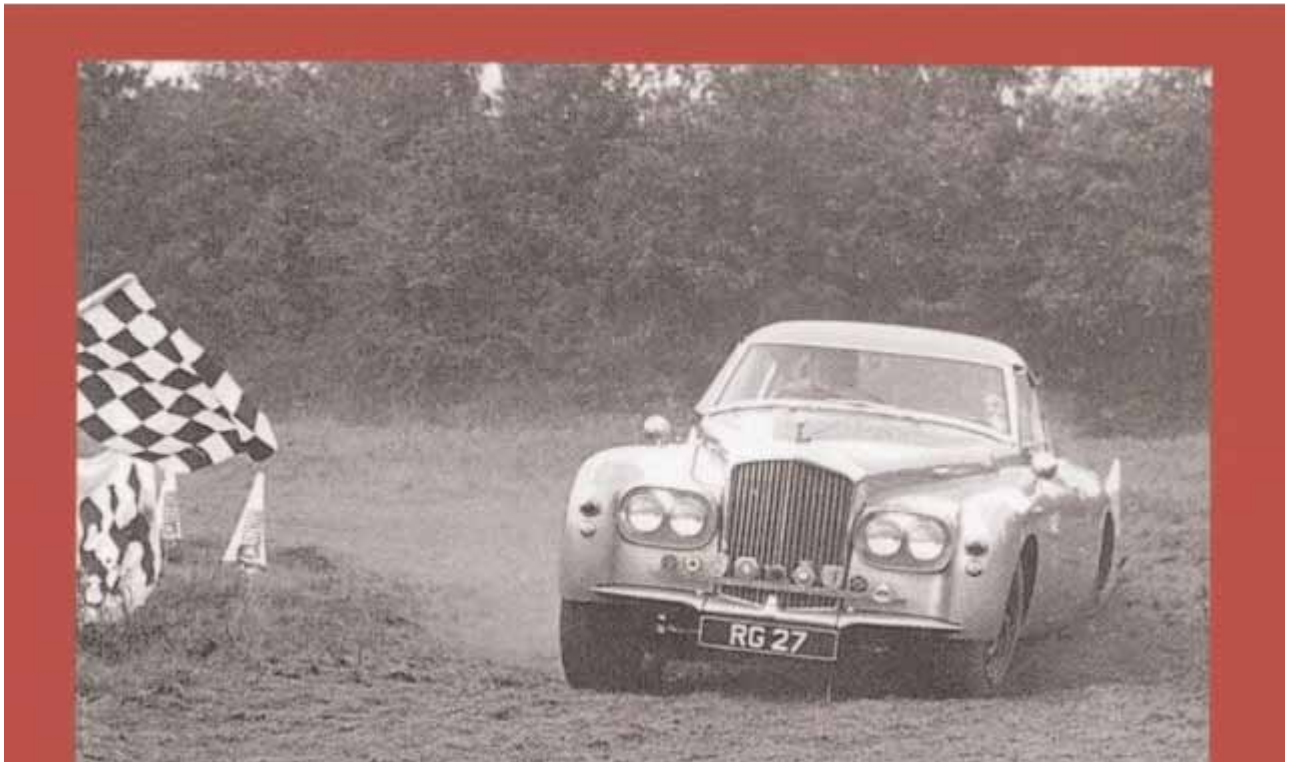




Monats - Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Viel Vergnügen für die Saison 2008

Austin Healey Rekord 1954

Mit zwei Autos trat Austin-Healey 1954 zu Rekordfahrten am Bonneville Salzsee an. Das eine war ein 100 S Wettbewerbswagen, SPL227-B, das andere, SPL261-BN, war mit einer speziellen Stromlinien-Karosserie versehen.

Nach einigen Nachforschungen kam man darauf, daß die beiden Autos nach den Rekordfahrten in Vergessenheit gerieten. Der Stromlinien-Wagen verrottete dank der Salzkorrosion relativ schnell, der Motor wurde vergraben...?



Der holländische Healey-Fan Wiet Huidekoper fand einige Originalteile dank der Mithilfe von Roy Jackson-Moore, einem Mitglied des damaligen Rekord-Teams. Auf Grund von Aufzeichnungen, welche im Werk gefunden wurden, will man nun an die Rekonstruktion des Stromlinien-Rekordwagens rangehen. Beauftragt damit wurde die "Marsh Classic Cars of Victoria" in Australien. Nach Fertigstellung der beiden Fahrzeuge sollten Testfahrten durchgeführt werden. Danach möchte man die Rekordfahrt wiederholen.

Übrigens wurden damals (1954) 192,62 mph erreicht!

Herbert Fischer

Kannst du dich noch erinnern? (Teil 24)



Ferdinando Innocenti gründete 1931 seinen stahlbearbeitenden Betrieb. Mit seinem patentierten Gerüst-System hatte die Firma Innocenti großen Erfolg. Nach dem 2. Weltkrieg und dem Wiederaufbau der zum Teil zerstörten Fabrikanlagen widmete sich Innocenti der Planung und Entwicklung eines Rollers mit Zweitaktmotor, welcher 1947 in Serie ging. Dieser war die legendäre Lambretta, der Roller, welcher zum großen Welt-Erfolg



Innocenti Mini 1000



wurde. Die Bekanntheit und der Erfolg ermutigte die Firma nun in den Automobilbau einzusteigen.

Das erste Auto-Modell von Innocenti war ein Lizenzbau des Austin A40. Etwas später kamen weitere modifizierte Lizenzprodukte der British Motor Corporation dazu. Auch den BMC-Mini stellte Innocenti im Lizenzbau her. Daneben verband Innocenti die englische Technik mit der italienischen Karosserie. So entstand auch auf der Basis des Austin Healey Sprite der von Ghia entworfene 950 Spider Sport. Der A 40 S wurde verbessert und noch bis 1967 gebaut.



Innocenti 950 Spider Sport



Innocenti 186 GT, 1964, Prototyp, gezeichnet vom jungen Giugiaro, welcher bei Bertone arbeitete. Motor von Ferrari V6, 1788 ccm, 158 PS.

Nach dem Tod des Firmengründers Innocenti, 1966, kaufte British Leyland das Unternehmen, Innocentis Sohn Luigi wurde Präsident. In den drei Jahren, die das italienische Unternehmen in englischem Besitz war, wurde die Lambretta-Produktion nach Indien verlagert. 1975 kaufte Alejandro de Tomaso die Fa. Innocenti und baute wieder vorwiegend in Lizenz Autos. Ab nun wurde der Nachfolger des modernisierten Minis, der Mini 90 und der Innocenti Spyder, hergestellt. Damit ist Innocenti drittgrößter italienischer Automobilhersteller geworden.

Der Vertrag zwischen De Tomaso und British-Leyland lief 1982 aus. Ab da baute das Werk Innocenti Daihatsu-Motoren in seine Fahrzeuge. Die Innocentis wurden auch über das Daihatsu-Händlernetz weltweit vertrieben. Ende 1986 fusionierte Innocenti mit Maserati und war für die Endmontage der Maserati Biturbo tätig. Finanziell rentierte sich dieses Vorgehen jedoch nicht, und so wurde Ende der 80er Jahre der Yugo in Lizenzbau für den italienischen Markt produziert. Dieses Auto wurde unter dem Namen Innocenti Koral verkauft. Des Weiteren wurden auch eine Produktionsstätte in Argentinien, De Tomasos Heimatland, errichtet, die den Innocenti Elba (ein Fiat Uno-Derivat) für den südamerikanischen Markt herstellte.



1990 ging die Firma an den Fiat-Konzern über; seitdem verschwand die Marke Innocenti. In Italien wurde noch eine Zeit lang der Fiat Duna als Innocenti angeboten. Nach Ausbruch des Jugoslawienkrieges im Jahre 1992 wurden 500 Yugo-Cabriolets von Innocenti in Italien gefertigt. Dabei wurden die von Zastava gefertigten Teile in Italien zusammengebaut und dort als Innocenti Koral Cabrio verkauft.

Wird es irgendwann wieder einen Innocenti (vielleicht eine Luxusvariante) geben?

Herbert Fischer

Saab zeigt Interesse am Autobau

In den frühen 40er Jahren begann das Interesse der schwedischen Flugzeugfirma Saab am Autobau. Bis dahin wurden nur im großen Umfang Flugzeuge, die meisten für militärische Zwecke, gebaut.



Zwischen 1945 bis 1947 entwickelte Saab den 92001. Heute wird dieser Prototyp der "Ursaab" genannt, der zunächst mit einem DKW-Motor ausgerüstet war. Beeinflusst durch die Flugzeug-Konstruktionen war man mit der Aerodynamik natürlich vertraut. Diese und die Erkenntnisse von Jaray und Kamm flossen in den Ursaab mit ein (Vollverkleidete Radhäuser, Fließheck und nach vorne abfallende Motorhaube). Ein elegantes Auto wurde unter dem Projektleiter Ingenieur Gunnar Ljungström geboren und kam 1949 nun als Saab 92 zum Verkauf.



Der Saab 92 wurde abweichend vom Prototyp mit einer etwas gemilderten aerodynamischen Form versehen. Als Antrieb diente ein wassergekühlter Zweizylinder-Zweitakt-Motor mit 764 ccm und einer Leistung von 25 PS bei 3800/min. Über ein teilsynchronisiertes Dreiganggetriebe, Lenkradschaltung, wurden die Vorderräder angetrieben. Die Federung wurde von Drehstäben übernommen. Die extrem windschlüpfrige Karosserieform hatte einen CW Wert von ca. 0,3 und stammte vom schwedischen Designer Sixten Sason.

Mit dem Erscheinen des 92B gingen ab 1952 einige Modifikationen einher. Der Wagen hatte nun einen von außen zugänglichen Kofferraum und ein größeres Heckfenster und ein Jahr später wurde die Motorleistung auf 28 PS angehoben. Dieses Modell wurde auch schon in geringen Stückzahlen exportiert.



vorne der Typ 92, dahinter die Rallye-Version des Typ 96

Rallyesiege stellten sich bald ein. Erik Carlsson, "Carlsson on the Roof" war sein späterer Spitzname, siegte 1955 bei der 800 Kilometer langen Schweden-Rallye mit einem Saab 92B (beachtenswert trotz der geringen PS Leistung des Autos). Im selben Jahr erschien der Saab 93. Vom Typ 92 wurden in der Zeit von 1949 bis 1956 20.128 Fahrzeuge hergestellt.

Die weitere Geschichte der Automarke SAAB wird ja vielen bekannt sein, der Weg ging über den Typ 95 und 96 bis Ende 1980. 1966 hatte man auch einen Sportwagen, den Saab Sonett, im Programm. Ab Ende 1967 kam dann der Saab 99. Dieser entwickelte sich bis heute ständig weiter. Der Rest ist Historie... daüber möchte ich ein anderes Mal berichten.



Herbert Fischer

NSU Prinz 4



...der Vorgänger, NSU Prinz

1961 baute NSU den "Deutschen Kompaktwagen neuen Stils", den NSU Prinz 4. Der neue Prinz 4 stellte eine konsequente Weiterentwicklung und Ergänzung der NSU Prinz-Reihe dar, bei der die Konstrukteure bewährte Elemente beibehielten, im Bereich der Karosserie und der Ausstattung

jedoch völlig neue Wege gingen. Die Karosserie des Prinz 4 wurde von Grund auf neu gestaltet, wobei mit Erfolg angestrebt wurde, einen möglichst großen Innenraum für vier Erwachsene und ausreichenden Gepäckraum zu schaffen. In der Tat bot der Prinz 4 im Inneren Abmessungen, wie man sie damals bestenfalls im Bereich der Mittelklassewagen fand. Seine Form entsprach der damals gültigen Kompaktlinie; sie war von gediegener, moderner Eleganz. Große Glasflächen gaben dem Fahrer einen weiten Überblick und erleichterten ihm Fahrten im dichten Verkehr und Parkmanöver. So gelang es, durch ökonomische Auslegung bei einer handlichen Gesamtfläche, viel Nutzraum mit hohem Komfort zu schaffen.

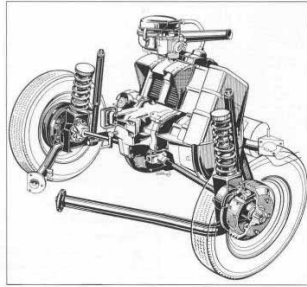
Der neue Prinz 4 bot eine Straßenlage, die die reichen Erfahrungen von NSU erkennen ließen. Der neue Wagen besaß exakten Geradeauslauf und sauberes Kurvenverhalten, nicht zuletzt dank einem Querstabilisator. Der Fahrkomfort wurde durch diverse Fahrwerkmaßnahmen gesteigert.



NSU Prinz 4 S Limousine, 1962



NSU Prinz 4-Schnittzeichnung



NSU Prinz 4 Zweizylinder-Hecktriebwerk



NSU Prinz 4 Armaturenbrett

Vom Sportprinz übernommen wurde der luftgekühlte 30 PS NSU-Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle, dessen Leistung, Robustheit und Langlebigkeit durch inzwischen 100.000 verkaufte Exemplare bekannt war. Bei dem günstigen Eigengewicht des NSU Prinz 4 von nur 565 kg ergab sich ein Leistungsgewicht von lediglich 18,8 kg/PS, ein guter Wert, der dem Wagen schönes Temperament (von 0 bis 80 km/h in 14,0 Sek.) und die stattliche Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h sicherte. Der Normverbrauch betrug 5,7 Liter/100 km. Bei diesem "Paralleltwin-Motor" genannten Antrieb bewegen sich die beiden Kolben gleichzeitig von oben nach unten.

Ein besonderes Positivum war die ungewöhnlich hohe, offiziell bestätigte Zuladefähigkeit von 435 kg, die man in dieser Wagenklasse bislang vergeblich suchte und die man auch bei Mittelklassewagen nur höchst selten damals antraf.

Viel Arbeit steckten die NSU-Konstrukteure in die Ausstattung des Prinz 4, wobei sie sich bemühten, im Inneren des Wagens eine behagliche Wohnlichkeit zu schaffen. Sitze und Ausstattung waren nicht nur bequem, sondern auch geschmackvoll gestaltet (Schwenkfenster, Lichthupe und Lenkschloss). Für einen geringen Mehrpreis stattete NSU den Prinz 4 gleich im Werk mit einer Spezialausstattung aus, die u.a. Scheibenwaschanlage, elektrische Zeituhr, Benzinuhr, Kontrolle für den Startvergaser, Lenkradsignalling, verstärkte Hupe und Haltegriff am Armaturenbrett umfasste.



Durch geschickte Unterbringung des Treibstofftanks (mit 37 Litern Inhalt) gelang es, einen großen glattflächigen 250-Liter-Kofferraum zu schaffen, groß genug, um auch umfangreiches Urlaubsgepäck aufzunehmen.

Mit seiner Wendigkeit und seiner Spitze von 120 km/h führte der neue Prinz 4 nicht nur die Produktionszahlen steil nach oben, sondern machte sich bald auch Freunde im Ausland. In Italien, in erster Linie, sonnte er sich anschließend ein gutes Jahrzehnt in der Gunst des Publikums.

Mit dem Erscheinen des Prinz 4 konnte man in Neckarsulm recht zufrieden in die Zukunft blicken. Die Stagnation der Jahre 1960 und 1961 war überwunden; der Umsatz zeigte in den folgenden zwei Jahren einen erfreulichen Aufwärtstrend.

Viele sportliche Erfolge wurden mit den Typen TT (55 PS) und TTS (70-85 PS) eingefahren.



Bauzeit 1961 -1973: 625.032 Exemplare. Der Neupreis 1961: DM 4.686.- (Prinz 4 S). Mit ständig verbesserter Technik und Ausstattung wurde er 13 Jahre lang produziert. Hauptexportland war Italien, wo er es zum erfolgreichsten Fahrzeug aller importierten Automobile brachte.

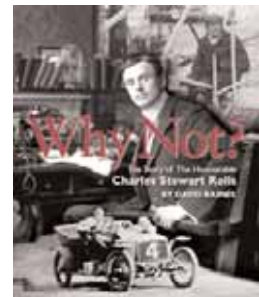
Herbert Fischer

Neue Bücher

"Why Not?"

Hier wird die interessante Geschichte des ehrenwerten Herrn Charles Stewart Rolls ausführlich beschrieben und mit zum Teil noch nicht veröffentlichten Bildern dokumentiert. David Baines und Dalton Watson gelang ein spannendes und interessantes Buch! 49,- GBP.

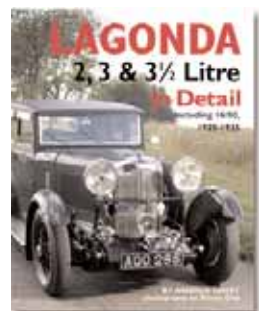
ISBN 978 1 854432247.



Lagonda 2, 3 & 3 1/2 Litre in Detail

Die englische Luxus-Automarke und deren Modelle 2, 3 und 3 1/2 Liter werden hier sehr instruktiv und detailliert aufgelistet und beschrieben. 35,- GBP

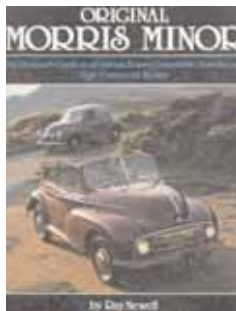
ISBN 978 0 954998189, Verlag Herridge & Sons Ltd.,



Morris-Minor-Buch

"Original Morris Minor" heißt das Buch, geschrieben von Ray Newell. Es wurde erstmals 1993 aufgelegt und nun von Grund auf überarbeitet. Superbe Fotos und allumfassend. Englisch. 25.- GBP

ISBN 978 1 906133030.



vollendet und zusammen mit dem Holzrahmen für die zweite Karosserie im Auburn-Cord-Duesenberg-Museum in Auburn/Indiana ausgestellt. Die Zwillings-Replika war dann 1987 fertig.

Beide Exemplare sind stets fahrbereit und nehmen oft an Treffen in den USA teil.

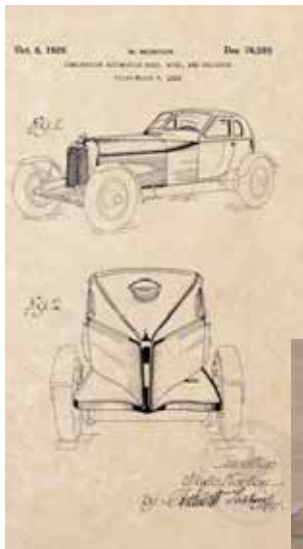
Herbert Fischer, über das Ereignis erinnert von Manfred Grolik

“Pacific Southwest Auto Show” 1929

Die Pacific Southwest Automobile Show 1929 war eine große Händlerausstellung in Los Angeles. Der Großteil der Exponate war in Hallen untergebracht, aber viele Autos wurden zusätzlich in elektrisch illuminierten Zelten präsentiert.



Verhängnisvollerweise. Denn am Abend des 5. März 1929 brach in einem davon durch einen simplen Kurzschluss Feuer aus, das durch austretende Benzindämpfe reichlich genährt wurde. In nur gut einer halben Stunde brandete das Feuermeer über 320 Automobile hinweg. Unter diesen befand sich auch die Auburn Stilstudie der *Cabin Speedster*, gezeichnet von Wade Morton. Das i-Tüpfchen auf dem Drama war, dass Auburn schlichtweg vergessen hatte, das Unikat zu versichern.



54 Jahre später beschloss Peter Kesling, ein Zahnarzt in La Porte/Indiana, zwei Replikas des Cabin Speedsters zu bauen. Unter großem finanziellem Aufwand und mit Verwendung authentischer Teile und Materialien entstanden Rahmen, Motoren und die handgefertigte Alu-Karosserie. Die erste Replika wurde 1983



KRAFTFAHRGESETZ (KFG)



geändert oder neu seit Dezember 2007

§ 2 Abs. 1, Ziff. 43 Definition des historischen Fahrzeuges

§ 20 Abs. 1, lit. j Beleuchtungseinrichtungen an historischen Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung des historischen Erscheinungsbildes

§ 33 Abs. 3a Eintragung "historisches Fahrzeug" in bestehende Dokumente

§ 45 Abs. 1 Z.4 Verwendung von Probefahrerkennzeichen

§ 57 a wiederkehrende Begutachtung für historische Fahrzeuge

§ 102 Abs. 4 Warmlaufenlassen des Motors verboten

§ 106 Beförderung von Kindern in Kraftfahrzeugen. Sturzhelmpflicht für Beiwagenmotorräder. Änderung der Alterslimits für Kinderbeförderung. Ungesichertes Mitführen von Kindern unter 3 Jahren verboten

§ 131 b Beirat für historische Fahrzeuge

www.oemvv.at

April Drinks

BORGWARD - Cocktail



4 cl Gin, 2 cl Kirschkör, 3 cl Zitronensaft, 1 TI Puderzucker, Mineralwasser. Ein großes Glas mit Eiswürfel füllen. Gin, Kirschkör, Zitronensaft und Zucker dazugeben. Mit Mineralwasser auffüllen.

ohne Alkohol

1 Limone, 2 TI brauner Zucker, 3 cl Lime Juice, Zitronenlimonade. Limone vierteln, mit Zucker bestreuen. Im Glas stößeln. Lime Juice dazugeben. Umrühren. Mit Zitronenlimonade auffüllen.

...gemixt von Maria und Josef Lenzinger

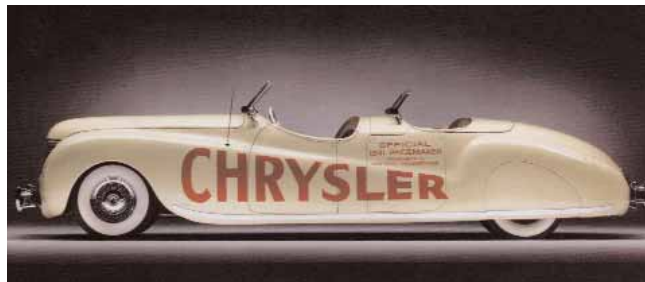


Briefmarke mit Automotiven



eine innovative Aluminiumkonstruktion und das erste Fahrzeug mit elektrischem Hardtop.

Wie der Thunderbolt wurde auch der Newport auf einem Chrysler Crown Imperial Chassis aufgebaut. Der Newport wurde etwas später dann als "Pacemaker" 1941 beim Indianapolis 500 Meilen Rennen benützt und bestaunt. Die zweite Sitzreihe wurde schön im Karosseriedesign einbezogen und besitzt eine eigene Windschutzscheibe. Beide Concept Cars wurden von Alex Tremulis gezeichnet und unterscheiden sich doch sehr voneinander. Klappscheinwerfer haben beide Autos.



-Chrysler Concept Cars 1941

Man kann Concept Cars zynisch, gleichgültig, zukunftsorientiert ö.ä. gegenüberstehen. Eines ist aber klar, dass die jeweiligen Firmen ihren Design- und Wissenstand damit demonstrieren wollen. Viele Concept Cars sind weitestgehend in Serie übernommen worden, manche nur im Detail.

Nachdem Chrysler schon 1939 als erster Automobilhersteller ein elektrisches Cabriovertdeck präsentiert, konstruiert das Unternehmen 1941 das ausdrucksstarke und avantgardistische Concept Car Thunderbolt:

These are two of the most important concept cars ever built. But what made them so special?

Wie gut die beiden Autos auch heute noch ankommen, zeigten die Prämierungen bei hochkarätigen Veranstaltungen wie z.B. erster Platz Pebble Beach Concours de Elegance 1997 und Meadow Brook Concours. Von sechs gebauten Concept Cars sind noch vier in Museen zu betrachten.

Im Jänner wurden beide Autos bei der RM-Auction in Arizona versteigert - 2,5 Mio. Dollar, nicht beide - einer!

Herbert Fischer



Nachruf Bill Blydenstein

Bill Blydenstein ist im September 2007 im 78. Lebensjahr gestorben. Geboren wurde Blydenstein in Holland und als gelernter Luftfahrt-Ingenieur erhielt er den Baden-Powell Preis als bester Ingenieur-Student.

1958 begann seine Karriere als Rennfahrer auf einer Borgward Isabella TS. Hauptberuflich begann er eine Assoziation mit der Firma Vauxhall. Tunig am Typ VX 4/90S waren





seine ersten Arbeiten. So wurde Bill B. auch in weitere Modell-Projekte in vorderster Reihe beigezogen. Die wohl berühmtesten Rennwagen basierten auf den Serien-Tourenwagen Vauxhall Ventora und Firenza (Baugleich mit Opel). Die Spitznamen der erfolgreichen Renn-Tourenwagen waren "Big Bertha", gefahren vom legendären britischen Rennfahrer Gerry Marshall, und "Baby Bertha". Beide hatten den V8 5,7 Liter Holden-Repco (aus der GM-Gruppe) Motor mit rund 500 PS eingebaut. Big Bertha war zu schwer und zu defektanfällig. So wurde Baby Bertha entwickelt, welche dann viele Erfolge einfuhr. Schon zu Lebzeiten wurde Blydenstein mit etlichen Ehrungen für sein Lebens-Werk ausgezeichnet.

Der englische Vauxhall Club und alle, die mit ihm zu tun hatten, werden Bill Blydenstein immer gedenken.

Herbert Fischer

Das Ende der MILLE MIGLIA

Über 50 Jahre ist es her, dass die Italienische Regierung das traditionelle und spektakuläre Rennen per Dekret verboten hatte. Im Jahre 1957 fand die MM zum letzten Mal statt, da am 12. Mai ein schwerer Unfall des Spaniers Alfonso de Portago mehrere Todesopfer gefordert hatte. Der nach einem Reifenschaden bei hoher Geschwindigkeit ins Schleudern geratene Ferrari tötete in Guidizzolo/Mantua neben Fahrer und Copilot auch mehrere unbeteiligte Zuschauer, darunter auch Kinder. Insbesondere die Kirche verlangte die Einstellung des populären Spektakels. Gegen das Team und den Reifenhersteller wurde ermittelt mit dem Vorwurf, auf einen Reifenwechsel kurz vor dem Ziel aus Zeitgründen verzichtet zu haben.



Die 24. Veranstaltung war eine der letzten der legendären Straßenrennen in Europa, nur noch die Targa Florio blieb bis 1977 als Straßenrennen übrig - Vollgas 1600 Kilometer durch zum Teil dicht besiedeltes Wohngebiet, und das noch mit rund 350 startenden Autos...

Die Mille Miglia wurde noch von 1958 bis 1961 als eine Art Rallye veranstaltet, wobei nur auf kurzen, abgesperrten Teilstrecken auf Zeit gefahren wurde.

Herbert Fischer

Rätsel:

Welche Autofirma/Heimatland benützte das abgebildete Logo?



Auflösung auf Seite 12

Viel "Kohle" für einen Mini

Wir berichten oft von extremen Preisen, welche Luxus- und Sportwagen bei Auktionen erzielen.



Aber auch mit einem Mini kann man viel "Kohle" machen, wenn es der Austin Mini Cooper S ist, welcher von Paddy Hopkirk gefahren wurde. Zustand 3+, 124.300,- Euro! (bei einer Bonham-Versteigerung Ende 2007).

FIAT-Logo im Wandel der Zeit



Jaguar-Jubiläen

Zur Zeit kommt Jaguar aus dem Feiern nicht heraus, ein Jubiläum nach dem anderen.



Gleich drei 50-jährige Jubiläen feiert Jaguar Ende 2007. 1957 begann der offizielle Vertrieb von Jaguar-Automobilen in Deutschland, und ebenfalls vor einem halben Jahrhundert debütierte mit dem XK150 der letzte und stärkste Vertreter der klassischen XK-Baureihe. Vor rd. 50 Jahren schrieb Jaguar darüber hinaus mit dem Vierfach-Sieg des D-TYPE bei den 24 Stunden von Le Mans 1957 Motorsportgeschichte.



D - Type in Le Mans



80 Jahre Nürburgring und 50 Jahre Jaguar in Deutschland. Seit nunmehr 50 Jahren ist Jaguar offiziell in Deutschland vertreten - dank Peter Lindner, der 1957 von Wiesbaden aus den Vertrieb steuerte und zielstrebig ausbaute. Das Renommee der Marke Jaguar profitierte dabei nicht allein vom Verkaufsgeschick Lindners, sondern auch von dessen Passion für den Rennsport. 1963 gewann er auf einer Mk II 3,8 Ltr. Limousine die erstmals ausgetragene Tourenwagen-Europameisterschaft. Im gleichen Jahr verwies er zusammen mit seinem Partner Peter Nocker beim 6 Stunden Rennen auf dem Nürburgring eine Armada von fünf Werks-Mercedes in

die Schranken. Aber auch auf einem der legendären Lightweight-E-TYPE war Lindner regelmäßig siegreich.



Peter Lindners Jaguar E Lightweight



Ebenfalls 1957 erschien mit dem XK 150 der stärkste Vertreter der 1951 mit dem XK 120 aus der Taufe gehobenen Serie. Jaguar bot ihn zunächst als FHC (Fixed Head Coupé) an, im März 1958 folgte die sehnlichst erwartete offene DHC-Version (Drop Head Coupé). Der 3,4 Liter große Reihensechszylinder-DHC-Motor leistete 190, mit dem etwas "schärferen" Blue Top-Zylinderkopf 210 PS. Technisches Highlight waren die erstmals in einem Serien-Jaguar eingesetzten vorderen Scheibenbremsen - eine Technik, die Jaguar zuvor im Motorsport ausgiebig getestet hatte. 1958 gipfelte die XK-Reihe im XK 150 S - dank eines dritten SU-



Vergasers, einer zweiflutigen Auspuffanlage und eines von Weslake getuntem Gold Top-Zylinderkopfs stieg die Leistung weiter auf 250 PS bei 5.500 U/min. Mit diesem für das Coupé auf sogar 265 PS gebrachten Motor liefen XK 150 S-Modelle fast 220 km/h schnell.

Die Motorsport-Saison 1957 bleibt neben dem tragischen Ende der letzten Mille Miglia sowie dem fünften und letzten WM-Titel von Juan Manuel Fangio bis heute durch den triumphalen Jaguar-Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans in besonderer Erinnerung. Nach Erfolgen in den Jahren 1955 und 1956 dominierte die Marke aus Coventry die Auflage von 1957 dank der Zuverlässigkeit und Schnelligkeit des D-TYPE fast nach Belieben: Alle fünf gestarteten Wagen kamen ins Ziel, und zwar auf den Plätzen 1, 2, 3, 4 und 6. Nach hartem Kampf gegen die Konkurrenz von Aston Martin, Maserati und Ferrari sahen Ron Flockhart und Ivor Bueb auf einem von der Ecurie Ecosse eingesetzten Modell mit 3,8-Liter-Motor als Erste die Zielflagge. Es war erst das zweite Mal in der Le Mans-Geschichte, dass ein Hersteller einen Vierfach-Triumph verbuchen konnte - zuvor war dies nur Bentley im Rennen von 1929 gelungen.

Herbert Fischer

Cisitalia 202 SMM Nuvolari Spider

1947 genügten knappe 70 PS, vier Vorwärtsgänge und 1089 ccm um gute Resultate im Motorsport zu erzielen. Natürlich musste man den Motor über einen großen Lufteinlass/Grill viel Kühlluft zufächeln und sieben Liter Motoröl, mit einem eigenen Wärmetauscher, kühlen und



schmierten das "Motörchen" (Fiat-Motor) von innen. Dazu kam noch eine bildschöne, fast schon atemberaubende Karosserieform (aus Aluminium gefertigt) des kleinen Spiders. Die Oberkante der kleinen Rennscheiben war in 1,14 Meter Höhe positioniert. Das Armaturenbrett hatte zwei Instrumente, einen Drehzahlmesser und Tacho, drei Kontrolllampen und drei Schalter - ein Lob der Einfachheit.

Paul Garella zeichnete 1947 diesen betörenden Spider, welcher in Kleinserie 1948 gefertigt wurde. Um ein Haar hätte Tazio Nuvolari damit die MM gewonnen, der Sieger fuhr

einen Alfa Romeo 8C 2900. Der Vize-Titel genügte, um die Kleinserie "Nuvolari Spyder" zu taufen.



Die Firma Cisitalia "Consortio Industriale Sportivo Italia" wurde vom Turiner Industriellen Piero Dusio 1944 gegründet. Dusio war vor dem Krieg ein sehr guter Amateur-Rennfahrer.

Herbert Fischer

Holz-Interieur - Instandsetzung

Bis Ende der 50er Jahre wurden häufig Wachse und Öle als Oberflächenschutz für die Holztafelung verwendet. Danach wurde häufig Polyesterlack, welcher sich durch hohen Glanz und Härte auszeichnete, eingesetzt.

Leicht zu identifizieren - man schleift mit einer Kante eines 280er Schleifpapiers die Oberfläche an und riecht am Papier. Ein süßlicher Geruch deutet auf Polyester hin. Ist ein solcher Teil leicht verkratzt oder beschädigt, lässt sich die Oberfläche durch



Schleifen und Polieren sowie durch Füllen mit König-Reparaturpolyester (PolyesterInstandset-

zung 640500) wieder auf den alten Hochglanz bringen.

Ist die Oberfläche stark beschädigt oder durch Wasser beschädigt, ist die komplette Aufarbeitung erforderlich. Dafür

muss der Lack behutsam abgelöst werden. Da Polyester thermoplastisch ist, kann man mit einem Föhn oder Bügeleisen erwärmen und den Lack mit einer Spachtel abschaben. Andere Einkomponentenlacke kann man mit Abbeizern ablösen, was vorsichtig erfolgen sollte, damit man später Verfärbungen vermeidet. Ist der Lack sehr spröde kann man ihn gut mit einer Abziehklinge entfernen. Je nach Ergebnis kann man anschließend mit 150 - 350er Schleifpapier die Oberfläche behandeln und dann mit Nitroverdünnung und einem weißen Tuch reinigen.



Als anschließende Lackierung empfiehlt sich ein Zweikomponenten-Lack auf Polyurethanbasis (DUO2- www.heinrich-koenig.de) - nur dieser ist gegen Feuchtigkeit und Schweiß resistent. Dies geschieht in zwei bis drei Arbeitsgängen - zwischendurch sollte man mit Nassschleifpapier 400 bei Bedarf schleifen. Der letzte Auftrag wird nach dem Trocknen dann mit 4000er nass geschliffen und mit Polierpaste poliert.

Auch die nicht sichtbaren Teile sollten ebenfalls mitlackiert werden. Klavierlack auf Polyesterbasis ergibt ein noch besseres Ergebnis, ist aber in Eigenregie kaum zu verarbeiten. Dafür sollte man sich an einen professionellen Holz-Restaurator wenden.

Für den, der nicht so mutig ist, es selber zu machen, eine gute Adresse: Tischlerei Anton Ledl, Tel./Fax: 01 - 47 96 772 Gymnasiumstr. 11, 1180 Wien

Herbert Fischer

Alfa Romeo 8C

70 Jahre nach dem ersten offenen Achtzylinder baut Alfa wieder einen Traumwagen - den 8C Competizione Spider. Aus diesem Anlass ein kurzer Blick zurück und dann wieder in die Jetztzeit.

Die 8C Modellserie des italienischen Automobilherstellers Alfa Romeo kam 1931 auf den Markt. Sie war eine Weiterentwicklung der gleichzeitig gebauten 6C Modelle. Das Kürzel "8C" steht für Reihen-Achtzylinder-Motor.



Der 8C 2300 hatte einen Hubraum von zunächst 2300 cm³. Entsprechend hießen diese Fahrzeuge 8C 2300. Der Achtzylindermotor entstand aus der Kopplung von zwei Vierzylinderaggregaten. Zwei obenliegende Nockenwellen und ein Zylinderkopf aus Aluminium waren ein Zeichen für die sportlichen Ambitionen der Konstruktion. Ohne Kompressor leistete das Fahrzeug bereits 142 PS.



Der Aufbau wurde nicht von Alfa Romeo, sondern je nach Kundenwunsch von Karosseriebauunternehmen angefertigt: Zagato, Touring, Castagna, Pininfarina, Figoni, Vanden Plas, Viotti und andere. Zwei Radstände mit 2750 und 3100 mm standen zur Verfügung. In der Rennversion erzielten die 8C in den 30er Jahren zahlreiche Erfolge. So wurden in Le Mans 1931 bis 1934 vier Siege in Folge erzielt. Tazio Nuvolari, Rudolf Caracciola, René Dreyfus und andere begründeten den damaligen Weltruhm der Marke Alfa Romeo auf den 8C Modellen. Neben den Rennwagen entstanden auch sehr elegante Coupés und Cabriolets für wohlhabende Kunden, denn die Wagen waren sehr teuer. Bis 1934 wurden 188 Fahrzeuge der Typen 8C 2300 hergestellt.



Alfa Romeo 8C 2300 Coupé von Viotti: Es gehört Arturo Keller.

Der 8C 2900 war der Nachfolger des 8C 2300 und hatte einzeln aufgehängte Räder an der Vorderachse. Neben Rennwagen für den Motorsport entstanden überaus elegante, technisch hoch stehende Einzelfahrzeuge. Insgesamt wurden bis 1939 nur 30 Fahrzeuge gebaut (andere Quellen nennen 43). Heute zählen die 8C zu den teuersten Oldtimern auf dem Markt.

Für das neue Sportcoupé 8C Competizione hat Alfa Romeo die Modellbezeichnung wiederbelebt. Endlich hat wieder einmal ein Autohersteller den Mut zu einem großen Schritt: Der Alfa Romeo 8C wurde Realität und die Studie (auf der IAA 2004 in Frankfurt) debütierte dann 2006 nahezu unverändert als Serienversion im Rahmen der Mondial de l'Automobile in





Paris (30. September 2006 - 15. Oktober 2006). Der Gag ist die limitierte Serie von 500 Stück. Der Alfa Romeo 8C verfügt über einen V8-Motor von Maserati (plus Kompressor) mit 4,7 Liter Hubraum.

Frankfurt, 20. Februar 2008: der Alfa Romeo 8C Competizione Spyder sorgte für ein weiteres enormes Aufsehen bei den Fans der Marke. Der Spyder ist ebenfalls mit 500 Stück limitiert und basiert auf dem 8C Coupé. Mit diesem Auto wurde der Traum der zahlreichen Alfisti - jene treue Fangemeinde, die die Marke auch in schlechteren Zeiten am Leben gehalten hat - in schmuckes Blech gegossen. Unter dem Scudetto, der charakteristischen chromumrandeten Vorderfront der Marke, pocht der gewaltige 4,7 Liter V8 Motor, der 450 PS bei 7000 Touren leistet und das "Geschoß" innerhalb von 4,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt.

Herbert Fischer

COVC-Clubnachrichten

Mit Slot-Cars in den Frühling

Am 14. März war es wieder soweit. It's Slot-Car-Time. Eine Rekordteilnehmerzahl von 23 COVClerInnen haben ihre Winterpause unterbrochen, um sich bei Kogler's Rennbahncenter im 22. Bezirk einzufinden und sich auf Carrera-Bahnen zu duellieren. Stilgerecht hat Hr. Kogler auch die passenden Autos für unser Rennen zur Verfügung gestellt: drei Jaguars und ein Aston Martin aus den 50er Jahren. Es



ist schier unglaublich, wie wenig sich die Modellautos von den Originalen unterscheiden. Ich meine das nicht nur in Hinsicht auf die Optik, sondern vor allem auf die kriminelle Straßenlage dieser Autos. Insbesondere der rote E-Type auf der 1er Bahn hat es allen angetan. Eine ganze Runde ohne mehreren unbeabsichtigten Spurwechseln, Drehern, Überschlägen zu fahren war praktisch unmöglich. Eine Kurvenkombination hat es sowieso allen Piloten und Autos angetan. Zeitweise lagen 2 oder 3 Autos nebeneinander, übereinander, quer, hoch, flach auf dem Carrera-Asphalt. Warum auch immer, unser Dr. Georg Braune hat sich sofort diese Kurve ausgesucht, um dort als Streckenposten zu fungieren. Interessant zu beobachten war, wie der zierliche Georg mit seinen zarten Händen mit dem monströsen



...nächste Jahr wieder?

Modellautogreifer umzugehen wusste. Man muss sich das ungefähr zu vorstellen: Auto rausgefliegen: Georgs linke Hand führt den Greifer Richtung Unfallauto und stülpt ihn über das Auto, die rechte Hand drückt gefühlvoll den Hebel zu (der Maßstab des Modells soll ja gleich bleiben), schnapp, und das Auto ist gefangen. Beide Hände samt Greifer ziehen sich Richtung Körper zurück, rechte Hand lässt Hebel los, Auto fällt auf die Bahn (eine neue Delle mehr ist ja eh scho wurscht), linke Hand schnappt sich das Auto und versucht das Auto in die Bahn zu stellen, und das in der richtigen Fahrtrichtung!! Alles in allem, ein toll anzuschauender Bewegungsablauf. Irgendwie habe ich das Gefühl, Georg hat mit Greifergeräten so seine Erfahrungen. Was mit den Originalen noch ident ist, ist die Ausfallquote. Sie betrug 50%. Zwei der vier Autos haben sich ins Koma befördert. Mit einem Ersatzoldie und einem neuen Auto musste dann weitergefahren werden, und hier merkte man auch 50 Jahre Altersunterschied im Fahrverhalten. Hr. Kogler versuchte sich manchmal seine nicht vorhandenen Haare zu raufen, ob dem ungeordneten Haufen. Er hat aber nicht mit unserem latent vorhandenen Organisationstalent gerechnet. Ohne Anweisungen hat jeder gewusst, was er nicht zu tun hatte. Streckenposten sind fast im Meterabstand gestanden (musste aufgrund der Ausritte auch so sein), um die Autos in die

Bahn zu stellen. Es war wirklich ein lustiger, unterhaltsamer Abend, bestens organisiert von unserem Herbert Fischer und einem leicht genervten Hrn. Kogler.



Ach ja, Sieger gab es natürlich auch. In der Damenwertung war unsere Präsidentengattin Brigitte Adrian 1., Maria Lenzinger 2. und Barbara Frey 3. In der Herrenwertung war ein "Unbekannter" namens Walter Ceh 1., Georg Braune 2. und Christoph Fischer 3.



So ein Rennen macht durstig und hungrig, sodass eine kleinere Runde noch in das benachbarte Pizzalokal einkehrte.

Walter Ceh

Auflösung des Bildrätsels von Seite 7:

Ballot, Paris. 1919 wurde Ballot von den Brüdern Edouard und Maurice Ballot in Paris gegründet. Begonnen hatten die beiden Brüder bereits 1905 mit dem Bau von stationären- und Schiffsmotoren (siehe auch den Anker im Firmenlogo). Die Firma Ballot, die im Rennsport, wie zum Beispiel beim Grand Prix de France 1921, große Erfolge hatte, wurde 1932 von Hispano-Suiza übernommen.



Veranstaltungen, Ausfahrten 2008

- 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, 8. Mai 2008, 19,30 Uhr, in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5.



Inhaltsverzeichnis

Austin Healey Rekord 1954	1
Kannst du dich noch erinnern? (Teil 24)	2
Saab zeigt Interesse am Autobau	3
NSU Prinz 4	3
Neue Bücher	4
"Pacific Southwest Auto Show" 1929	5
KRAFTFAHRGESETZ (KFG)	5
April Drinks	5
Chrysler Concept Cars 1941	6
Nachruf Bill Blydenstein	6
Das Ende der MILLE MIGLIA	7
Viel "Kohle" für einen Mini	7
FIAT-Logo im Wandel der Zeit	7
Jaguar-Jubiläen	8
Cisitalia 202 SMM Nuvolari Spider	9
Holz-Interieur - Instandsetzung	9
Alfa Romeo 8C	10
COVC-Clubnachrichten	11

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