



# Monats - Gazette

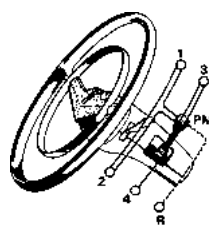
Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



## Peugeot 203

Der Peugeot 203 wurde zwischen 1948 und 1960 in über 685.000 Exemplaren vom französischen Automobilhersteller Peugeot in Sochaux gebaut. Es war das erste nach dem Zweiten Weltkrieg neu entwickelte Fahrzeugmodell und von 1949 bis 1954 das einzige Modell der Marke.

Der 203 war eine echte Neukonstruktion, die bereits über eine selbsttragende Karosserie, hydraulische Bremsen und Einzelradaufhängung vorne verfügte. Angetrieben wurde der 203 von einem robusten Vierzylindermotor mit 1290 cm<sup>3</sup> Hubraum, dessen schrägstellende Ventile von einer hochliegenden seitlichen Nockenwelle über Stößelstangen und Kipphebel gesteuert



wurden, und der es auf 45 PS brachte. Die Kraft wurde mittels eines synchronisierten Vierganggetriebes auf die Hinterachse übertragen. Wie viele französische Autos verfügte auch dieses Fahrzeug über eine Lenkradschaltung. Der 203er galt als eher hart bzgl. der Federung und Dämpfung zu vergleichbaren englischen Autos. Peugeot hatte dieses Modell bereits mit einer aus zwei 6-Volt-Batterien bestehenden 12-Volt-Anlage ausgestattet. Als Extra wurden die Limousinen mit einem Schiebedach ausgestattet. Öfters wurde das Modell modifiziert, um das Fahrverhalten und den Komfort zu verbessern.

Angeboten wurde neben der Limousine auch ein Cabriolet und verschiedene Kombiversionen-"Familiare" und "Commerciale". Insgesamt standen zeitwei-



Peugeot 203, Darl'mart Rennsportwagen

se bis zu zwölf verschiedene Karosserieversionen mit unterschiedlichen Radständen zur Auswahl. Mit dem Modell 203 erkämpfte sich Peugeot auch Zugang zu Exportmärkten, insbesondere in den damaligen französischen Kolonialgebieten Afrikas und Asiens.

Der französische Tuner Emile Darl'mart baute ungefähr 250 Fahrzeuge um. Er verminderte die Höhe des Wagens um 140 mm und hob die Verdichtung auf 7,4:1 an. Damit leistete der Motor 50 PS und es wurde eine Dauerhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht. Es gab auch 1,5 Liter Motoren



Peugeot 203, von Darl'mat getunt und mit mehr Chrom versehen

mit 70 PS. 1951 baute der Tuner auch eine Kunststoffkarosserie für den 203 und eine Coupévariante mit Aluminium-Karosserie. Peugeot entwickelte auch einen Militärjeep auf Basis des 203, der allerdings auf wenig Interesse beim Militär stieß. Der Prototyp wurde später bei der Werkfeuerwehr von Peugeot als Feuerlöschfahrzeug eingesetzt.

Ehemals ein "Großserienauto", heute ein gesuchtes Liebhaberstück. Wo sind sie geblieben?

Herbert Fischer

## Kannst du dich noch erinnern? (Teil 25)

### Facel

Die Firma Facel (Forges et Ateliers de Construction d'Euree et Loir) wurde von Jean C. Daninos 1939 gegründet und produzierte ursprünglich Küchenmöbel, Alltagsgegenstände und Kochtöpfe. Nach dem Zweiten Weltkrieg bot sich für Jean Daninos die Möglichkeit, für bekannte französische Automobilfirmen Karosserien zu fertigen. Ford France und Simca



ließen sich einige Coupe-Karosserien liefern. Später folgten Spezialkarosserien für Panhard und Delahaye.

Daninos hatte schon vor dem Krieg als Konstrukteur bei Citroen gearbeitet und stellte 1951 auf dem Chassis eines Bentley ein eigenes, elegant geformtes Auto auf die Räder, das er persönlich nutzte. Als Beginn des Automobilbaus bei Facel gilt jedoch der 25. Juni 1953, als man begann, einen Rahmen und die aufgeschraubte Sportwagen-Karosserie zu



Daninos "Erstlingswerk", Bentley Mk VI

bauen. Die Karosserie des Ford Comete war die "erste Serie" an Fahrzeugen. 1954 wurde der Facel Vega mit einem Chrysler V8-Motor vorgestellt und auf den Markt gebracht. Dieser V8-Motor leistete 250 PS/4.660 U/min. Der Hubraum war für damalige europäische Verhältnisse enorm. Wahlweise konnte sich der Kunde zwischen einem 4-Ganggetrieb oder einer Automatik von Pon à Mousson oder Power-Flite entscheiden. Die Bezeichnung Vega stammte vom Bruder und Schriftsteller Pierre Daninos, "nach den Sternen greifen".



Facel Metallon; Ford Comete, in Action...

Die handgearbeiteten Coupes und Cabriolets verkauften sich von Anfang an sehr gut, vor allem auch nach Amerika. Die elegante Form ist an die US-Straßenkreuzer angelehnt. Das Cockpit und die Instrumententafel erinnert ein wenig an ein Flugzeugcockpit. Übergroße Trommelbremsen verliehen dem "Vega" Sicherheit, welche zu jener Zeit nicht so selbst-



verständlich waren. Ab 1960 kamen Dunlop Scheibenbremsen zum Einsatz. In den paar Jahren der Marktpräsenz erhielt der Facel Vega von der britischen Motor-Presse die Auszeichnung "the second best car in the world" - nach Rolls Royce versteht sich. Der Facel Vega HK 500 wurde zwischen 1958 und 1961 489 mal produziert und besaß einen V-8 Motor mit 5,9 Liter Hubraum und leistete 360 PS. Dieser Motor verhalf den HK 500 zu 230 km/h, was zu dieser Zeit einmalig war.

Gekrönte Häupter, Schauspieler, Politiker, reiche und wohlhabende Geschäftsleute (auch der Wiener Modezar Fred Adelmüller besaß einen der ganz wenigen Facels in Österreich) bestellten sich in Paris ihren Facel. Besitzer eines Facel Vegas waren unter anderem der Schah von Persien, König Hassan II. von Marokko, Ava Gardner, Tony Curtis, Stirling Moss, Maurice Trintignan, Ringo Starr etc. Facel



Stirling Moss und sein Facel Vega HK 500, am Tag der Übergabe des Wagens.

erlangte auch traurige Berühmtheit, als der französische Philosoph Albert Camus mit ihm tödlich verunglückte. Der Facel Vega Ellegance wurde zeitlich parallel zum HK 500 gebaut und war die automobiler Spitzenklasse. 5,25 Meter lang und ein Radstand von stattlichen 3170 mm reichten für ein üppiges viersitziges Coupe. Trotz der gewaltigen Länge besaß das Luxus-Coupe keine B-Säule, der Schließmechanismus war daher in den Schwellerbereich untergebracht. Spätere Modelle hatten einen 6,3 Liter Motor mit 355 PS. Von dieser Luxusvariante wurden 152 Einheiten hergestellt.

Der Verkauf des Facel Vega lief sehr gut, daher plante Daninos, die Modellpalette nach unten hin auszuweiten. So wurde 1959 der Facel Vega Facellia vorgestellt. Ein selbst konstruierter 4-Zylinder-Reihenmotor war die Antriebsquelle. Dieser war aber weit davon entfernt ausgereift zu sein, hohe Kosten für Garantieleistungen und ein ruiniertes Ruf waren die Folge. Auch die 1963 gebaute 3. Serie mit dem zuverlässigen Volvo-Motor konnte die nahende Katastrophe nicht mehr abwenden. Nach 1.174 V8-Zylinder-Motor-



Fahrzeugen, 1.258 Facellia und 432 Modelle der Serie III und Facel 6 musste 1964 die Produktion eingestellt werden.

Jean Daninos ist am 13. Oktober 2001 in Cannes 94-jährig gestorben. Kurz zuvor hatte er sich noch um ein Wiederaufleben seiner Marke bemüht.

Herbert Fischer

## Die Profis - "The Professionals"

Die Profis (engl. The Professionals) ist der Titel einer englischen Kriminal- und Actionserie.

Die Fernsehserie wurde nach einer Idee von Brian Clemens und durch die Produktionsgesellschaft Mark One Productions hergestellt. Diese Firma produzierte auch schon 1964 die englische Serie "Mit Schirm, Charme und Melone" mit Patrick MacNee. Beide Serien waren bis zum Anfang der 1980er Jahre die erfolgreichsten Fernsehserien in England.

Brian Clemens schuf 1976 das Konzept für eine neue Nachfolgeserie, in der weniger Witz, sondern mehr die Action im Vordergrund stand. Ursprünglich sollte die neue Serie "The A Squad" heißen, doch dann einigte man sich auf den Titel "The Professionals".

Für die wichtige Rolle des kompromisslosen Bosses des CI5, George Cowley, ging die Rolle schließlich an Gordon Jackson, der beim englischen Fernsehpublikum schon durch zahlreiche Spielfilme und seine Rolle als Butler Hudson in "Das Haus am Eaton Place" (Upstairs Downstairs) sehr beliebt war.



Für die Rollen des Bodie und Doyle waren Lewis Collins und Martin Shaw vorgesehen. Nachdem die Hauptrollen besetzt waren, begannen die Dreharbeiten. Schon bald stellte sich heraus, dass im weiteren Verlauf der Produktion die privaten Spannungen zwischen Lewis Collins und Martin Shaw zunahm. So ließ Shaw aus Protest gegen Vorgaben aus den Drehbüchern seine Haare in der bekannten Weise wachsen, während Collins oft in maßgeschneiderten Anzügen erschien, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Bis 1983 konnten aber alle 57 Folgen vollständig abgedreht werden. Einige Folgen wurden aufgrund der harten Actionszene in Deutschland nur zensuriert ausgestrahlt bzw. waren die vollständigen Versionen nur auf VHS-Videofilmen zu sehen.

**Der Inhalt der Serie:** um gegen die wachsende Welle von Gewaltverbrechen in Großbritannien vorzugehen, schlägt der schottische Major und MI-5-Chef George Cowley (Gordon Jackson) vor, eine aus verschiedenen Einheiten zusammengestellte neue "Task-Force" aufzustellen, die den Kampf gegen das Verbrechen aufnehmen soll und auch von gesetzlichen Bestimmungen befreit ist. Somit wird die neue Spezialeinheit CI5 (Criminal Intelligence 5) gegründet, deren Chef er ist. Seine besten Leute sind die beiden Agenten 4.5



Triumph Dolomite



Ford Capri Mk. II

und 3.7: der Ex-Söldner William Andrew Philip Bodie (Lewis Collins) und der Ex-Polizist Raymond Doyle (Martin Shaw). Die beiden sind meist als Team gegen Terroristen und Gewalttäter, gelegentlich aber auch gegen fremde Geheimagenten aktiv.

Die Erfolgsgeschichte der Profis begann mit der Erstausstrahlung am 30. Dezember 1977 im britischen Fernsehen. Die Serie gewann schnell an Beliebtheit und erzielte bis zu 10 Millionen Zuschauer. Es dauerte aber fast vier Jahre, bis die deutschen Zuschauer in den Genuss dieser Serie kamen: Das ZDF begann mit der Erstausstrahlung erst am 7. Oktober 1981, zeigte aber nur 41 der 57 Folgen. Die Serie wurde wegen ihrer vielen brutalen Action-Szenen kritisiert.

Warum berichte ich darüber? Nun, es kommen auch in dieser Serie wieder viele Autos vor. Heute sind diese Oldtimer ein wichtiges Element neben den drei Hauptdarstellern und erfreuen uns. Die beiden Hauptdarsteller fahren meist im Ford Capri Mk II oder mit einem ganz schnellen Ford Escort RS 2000. Auch der Triumph Dolomite und der TR 7 wird für die Einsätze benützt. Cowley fährt standesgemäß einen Rover 3500. Zu sehen im "das VIERTE"-Fernsehprogramm.

Herbert Fischer

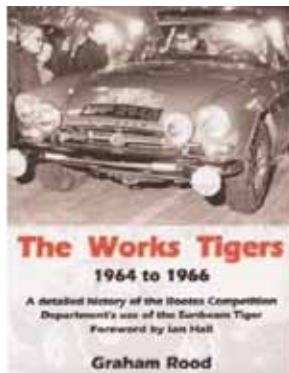
## Neue Bücher



### The Works Tigers 1964 bis 1966

Der Sunbeam Tiger war ein oft im Schatten stehendes Auto-Modell. Austin Healeys und MGs waren viel bekannter und trotzdem oder vielleicht darum sollte man sich diesem tollen Modell widmen. In diesem Buch ist die gesamte Geschichte der Werks- und Semiwerks-Einsätze niedergeschrieben und mit vielen tollen Bildern versehen.

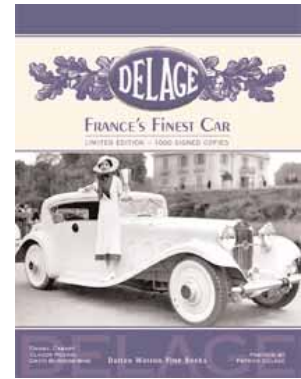
ISBN 978 1 903088395, 50.- GBP



## Delage: France's finest Car

Ein einmaliges Buch, das der Nobelmarke Delage gewidmet ist. Autor ist der britische Historiker David Burgess-Wise. Das Werk ist mit 1000 Büchern limitiert, also ran an den Bücher-Tresen.

ISBN 978 1854432193, 110.- GBP



## Aspern

"Wiener Walzer einmal anders" - eine Zusammenstellung der Flugplatzrennen in Aspern von 1957 bis 1977. Auch das Revival von 2007 ist mit inbegriffen. Diesmal kein Buch, sondern eine DVD. Die Flugplatzrennen von Aspern sind ein wichtiger Bestandteil des österreichischen Motorsports, ohne diese Rennen wäre ein erfolgreicher Motorsport in Österreich nicht möglich gewesen. Im Juni 1956 war das erste Rennen und brachte 30.000 Besucher an die Achterschleife, die aus den 3 Hauptpisten und den Rollwegen gebildet wurde.



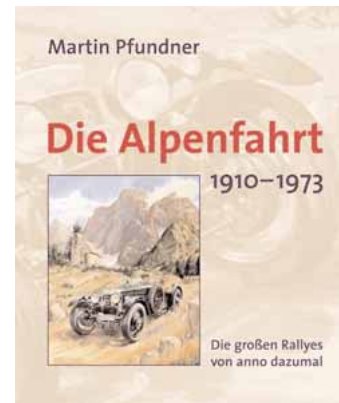
Cinecraft, 0043-1-889079910, [www.cinecraft.at](http://www.cinecraft.at)

## Die Alpenfahrt 1910-1973

In der "Presse" wurde ein äußerst interessantes Buch zu einem Teil der österreichischen Automobilgeschichte vorgestellt: Die großen Rallyes von anno dazumal von Martin Pfundner.

Es war für Automobilisten im Jahre 1910 das Abenteuer schlechthin: die erste österreichische Alpenfahrt und damit Österreichs wichtigster Beitrag zur Entwicklung des berg- und alpentauglichen Automobils.

Veranstaltet vom k. k. Österreichischen Automobil Club, führte die Rallye über Kärntner und Tiroler Pässe, jeder Fahrfehler konnte den Absturz in die Tiefe bedeuten. Graf Paul Draskovich war der Star dieses Unternehmens mit seinem Chauffeur in einem "Laurin & Klement", als Beifahrer Graf Sascha Kolowrat und Graf Thun-Hohenstein. So begann es. Im Laufe der Jahre wurden die Strecken immer anspruchsvoller und vor dem 1. Weltkrieg von der europäischen Automobil-Industrie als die schwerste, bedeutendste und werbetätigste Prüfungsfahrt für Tourenwagen betrachtet.



In den zwanziger und dreißiger Jahren war das klein gewordene Österreich nicht mehr in der Lage, die Last großer Alpenfahrten allein zu tragen. Doch der in fünf Jahren begründete Nimbus der Alpenfahrt bewirkte die Zusammenarbeit aller Automobilclubs der Alpenländer zur Organisation großer grenzüberschreitender Alpenfahrten in den Jahren 1928 bis 1936, die über sämtliche bedeutenden Alpenpässe Frankreichs, Italiens, Österreichs, Deutschlands und der Schweiz führten. Weil die Automobile nunmehr auch für den Normal-Automobilisten alpentauglich geworden waren, lösten die Alpenfahrten eine Welle von Hochgebirgs-Straßenbauten aus, womit die Alpen verkehrsmäßig erschlossen wurden.

Parallel zur Französischen Alpenfahrt lief die wiedererstandene Österreichische Alpenfahrt ab 1949, vorerst bedingt durch die wirtschaftliche Situation mit Schwerpunkt Motorrad. Mitte der sechziger Jahre aber traten die Automobile wieder in den Vordergrund und die Österreichische Alpenfahrt gewann als Europa- und zuletzt Weltmeisterschaftslauf ihre große internationale Bedeutung zurück, bis ihr der Ölschock des Jahres 1973 ein Ende bereitete.

Der Auto-Historiker Martin Pfundner, einst selbst Rallyefahrer, dann Organisator, hat exzellentes Bildmaterial zu Tage gefördert und daraus einen Bildband gestaltet, der auch technische Laien faszinieren wird.

Böhlau Wien, 200 Seiten Großformat, 24,90 Euro

Christian English

Anm. der Red.: Die int. Alpenfahrt lebt seit einigen Jahren als Oldtimer Fahrt weiter. Austragungsort ist Bad Kleinkirchheim.

#### Bildrätsel:

Welcher Österreicher fuhr einen Ferrari dieses Typs und wann?



### Erinnerung an Curd Barry

Beim Stöbern in meiner alten Ergebnislisten- und Renn/Rallye-Sammlung stieß ich auf das offizielle Programm zum "Preis von Wien - Curd-Barry-Gedenkrennen" in Aspern 1965. Für viele, wie ich glaube, wird der Name Curd Barry gar nicht mehr geläufig sein. So möchte ich mich zusammen mit Dir, lieber Leser, auf die Spurensuche begeben:

Curd Barry war zusammen mit seinem Vater Inhaber eines Reisebüros in Wien auf der Ringstraße und Rennwagen-Staatsmeister Österreichs. Curd Barry (der auch als Bardi-Barry bei Rennen antrat) begann seine Rennfahrerlaufbahn 1958 im Alter von 19 Jahren, als er mit einem MG und Abarth an Wertungsfahrten teilnahm. Ab 1959 fuhr er Porsche 1600 S und 1960 kaufte er sich einen Poggi-Formel-Junior, mit dem er aber noch "Lehrgeld" bezahlen musste.

Erst 1962, nun auf Cooper, stellten sich bedeutende Erfolge ein (Siege in Vallelunga und beim Eifelpokal, 2. auf der AVUS und 4. beim Formel-Junior-GP in Monaco). Damit stand er in Österreich als Rennfahrer allein auf weiter Flur und wurde von der renommierten französischen Sporttageszeitung "L'Equipe" sogar zu den 10 besten Formel-Junior-Piloten Europas gezählt (in Anbetracht der vielen Briten und dass die damalige Formel-Junior der heutigen Formel 3 entspricht, eine tolle Leistung!).



Seine Highlights 1963, mit einem Cooper T 59, waren: Sieg im Gran Premio Caltex (Vallelunga), in Cesenatico Sieg im Vorlauf, aber Getriebeärgern und Lenkungsdefekt im Rennen, die zur Aufgabe führten (Sieger war Jochen Rindt). Beim Eifelrennen ein 3. Platz (Sieger Gerhard Mitter), bei der Trofeo Vigorelli in Monza 2. Platz hinter Geki; in Monaco in seinem Vorlauf 5. (zum Vergleich war Rindt im anderen Vorlauf 4.) und im Finale guter 7. und damit bester Privataffahrer (Rindt out). In Monza und in Zeltweg jeweils 3. Zum Saisonabschluss stellte er mit seinem Formel-Junior auch noch einen neuen nationalen Automobilrekord (bis 1100 ccm) auf. Am Sonntag, dem 1.9.1963, als sowohl Curd (als 16.) als auch Jochen Rindt (als 12. von insgesamt 17 Fahrern) an den Start des Grand Prix von Österreich gingen, war das erste Auto, welches ausfiel, das von C. Barry nach einem Dreher in der ersten Runde und Aufgabe zwei Runden später. Auch Rindt erging es mit einem Motorschaden nicht viel besser.



Auch sollte man nicht vergessen, dass Barry mitverantwortlich war, daß Rindt im März 1963 zum ersten Mal in einen Monoposto-Rennwagen stieg; es war Barrys Formel-Junior, den sich Rindt gekauft hatte. Zum Flugplatzrennen in Zeltweg borgte sich Barry den betagten Porsche 1,5 Liter Formel I Wagen von Graf de Beaufort (siehe Bild).

Der 7. Februar 1964 ging dann als schwarzer Freitag in die Geschichte des österreichischen Automobilsports ein: an diesem Tag verunglückte Österreichs damals erfolgreichster Rennfahrer 25-jährig am Steuer seines Mercedes-Pkws bei Geradeausfahrt mit kaum 50 km/h, als er in einen stehenden LKW fuhr. Die ärztlichen Untersuchungen ergaben, dass Curd Barry Sekunden vor dem Unfall einen Herzschlag erlitt.

1964 wollte er in die Formel 2 einsteigen (und hatte bei Abarth auch schon einen Motor für seinen Cooper geordert), also genau die Rennserie, in der Rindt mit 29 Siegen zum Rekordgewinner werden sollte...

Da Curd Barry nie bei einem offiziellen Grand Prix (Formel 1 Lauf mit WM-Status) antrat, scheint er in keinem der Standardwerke des Motorsports auf. Daher fallen Informationen und Fotos über ihn leider auch etwas dürftig aus.

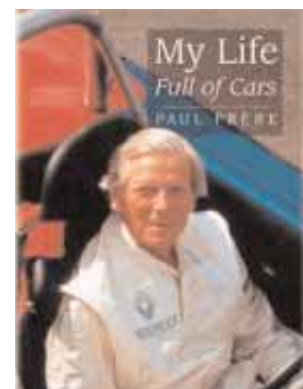
*Herbert Fischer*



Mans sollte das beherrschende Rennen seiner beiden Karrieren werden, denn ab 1945 arbeitete er parallel zu seinen Renneinsätzen als freier Journalist. So ist es nicht verwunderlich, dass sich unter seinen zahlreichen Büchern auch der Titel "Die 24 Stunden von Le Mans" von 1969 befindet. Der belgische Meister von 1955 konnte drei Jahre später im Porsche 718 RSK in Le Mans zusammen mit Edgar Barth den vierten Gesamtplatz und den Sieg in der Klasse bis 1500ccm holen. 1955, bei dem der Unfall von Pierre Leveghs 83 Zuschauer tötete und zahlreiche verletzte, und 1959 im Aston Martin belegte Paul Freré beim Langstreckenklassiker jeweils den zweiten Platz. 1960 gelang ihm endlich der ersehnte Gesamtsieg mit Olivier Gendebien im Ferrari 250 TR 59/60. Ebenso wie 10 Jahre später Hans Herrmann verabschiedete sich auch Paul Freré nach dem Le Mans-Sieg aus dem aktiven Rennsport.

1965 setzte er sich nochmals ans Steuer und pilotierte zusammen mit Rainer Günzler einen Porsche 904 als Kamerawagen für das ZDF über den Nürburgring. Trotz des etwas veralteten Wagens und eines Zusatzgewichts durch eine Kamera von über 70 kg erreichten sie den 26. Platz von 77 Teilnehmern.

Als Journalist und Testfahrer wurde er in Deutschland vor allem durch seine Autotests in der ZDF-Sendung "Telemotor" von 1977 bis 1994 bekannt. Paul Frère arbeitete bis ins hohe Alter als Journalist und Testfahrer und schrieb fundierte Automobilbücher. Einer der Titel fasst auch sein Lebenswerk zusammen: "My Life - Full of Cars".



*Herbert Fischer*

## Hans Glas gestorben

Am 24. Jänner 2008 ist Hans Glas verstorben. H. Glas hat den Aufstieg und Niedergang der Firma Goggomobil seines Großvaters und Vaters miterlebt.

H. Glas begann seine berufliche Karriere 1968 bei dem nun zu BMW gehörigen Werk in Dingolfing. Nach diversen Stationen



kehrte Glas 1998 als Werkleiter nach Dingolfing zurück und ging 2004 in den Ruhestand.

## Trauer um Le Mans-Legende Paul Frère

Nur wenigen gelingt es, ein guter Rennfahrer und ein guter Motorsport-Journalist zu sein. Paul Frère, der am 23. Februar 2008 im Alter von 91 Jahren in Brüssel starb, ist das mehr als gelungen. Als belgischer Staatsbürger wurde er am 30. Januar 1917 im französischen Le Havre geboren. Den Weg in den aktiven Motorsport fand er 1948 beim 24 Stunden-Rennen von Spa. Lehr- und Wanderjahre bei verschiedenen Teams folgten, darunter 1953 erstmals auf einem Porsche 550 Spyder in Le Mans mit Richard von Frankenberg. Le

## Vom Alltagsauto zum Kultauto

Der Mercedes "Strich-8", der erste "Volks-Mercedes", feiert heuer sein 40-Jahr-Jubiläum und wird ein zunehmend gefragter Oldtimer. Mit W114 und W115 bezeichnet Daimler-Benz die Baureihen, die heute meist als /8 („Strich-8“) bezeichnet werden. Diese Bezeichnung entstammt dem Erscheinungsjahr 1968. Die W114/W115 wurden bis 1976 gebaut und vom W123 abgelöst. Euphorisch waren die Reaktionen der Fachwelt und des Publikums, als der neue "kleine" Mercedes mit den charakteristisch senkrecht stehen-

den Scheinwerfern und der schlichten quadratischen Karosserieform vorgestellt wurde und auf den Markt kam. Eine breite Motorenpalette stand zur Verfügung, vom Diesel mit 55 - 80 PS und den zum Teil sportlichen Sechszylinder-Benzinern mit bis zu 185 PS. Damit konnte vor 40 Jahren die Schallmauer von 200 km/h überschritten werden. Nur der 1968 erschienene BMW mit dem Sechszylinder-Motor war schneller.



Ein völlig neues Fahrwerk (Mercedes-Bezeichnung: "Diagonal-Pendelachse") wurde von den Stuttgartern konzipiert, ebenso gab es eine extrem steife Fahrgastzelle mit programmierter verformbarer Bug- und Heckpartie sowie eine gepolsterte Armaturentafel. Auch ein Zweikreis-Bremsservo mit Scheibensbremsen auf allen vier Rädern gehörte zur Ausstattung - bei der Konkurrenz noch nicht im Programm. Am Ende der Baureihe, 1979, war auch ein ABS (Anti-Blockier-System) erhältlich.



Mercedes 280 CE, 1971, 185 PS

Eine echte Rarität wird der /8 aufgrund der hohen Stückzahl wohl nie werden, aber die Preise für ein gutes Exemplar steigen. Der /8 erreichte mit knapp zwei Millionen annähernd die gleiche Stückzahl wie alle Nachkriegs-PKW der Marke Mercedes (von 1945 bis 1968) vor ihm zusammen. Lange wurde der /8 als kostengünstiges Studentenauto und Familienkutsche in dritter und vierter Hand vernachlässigt. Umso mehr ist nun eine vermehrte Nachfrage nach gut erhaltenen Objekten zu merken - die Preise dafür steigen merklich an. Man muss nur genau schauen, um nicht auf einen "Eyecatcher" hineinzufallen. Die "braune Pest" lauert fast überall, denn die Rostvorsorge entsprach nicht ganz den mechanischen Qualitäten.

Laut Mercedes sind aber noch fast alle Teile zu erhalten. Der von Mercedes-Benz bestätigte Rekordhalter, ein 240D, der zwischen 1976 und 2004 mit zwei Austauschmotoren 4,6 Millionen Kilometer zurücklegte, befindet sich heute im Firmenmuseum in Stuttgart

Herbert Fischer

## Grübetaler Oldtimer-Friedhof

Das Internet ist, auch wenn wir uns mit Dingen der Prä-Internet-Ära beschäftigen, zu einem wichtigen Informations-Fundus geworden. So habe ich auch den folgenden Artikel in der Online-Ausgabe des "Spiegel" gefunden. Vielleicht ist ja der Eine oder Andere unseres Clubs auch schon auf bestem Wege, 'Museums-Direktor' zu werden...

### Im Zauberwald der Auto-Legenden:

In einem Schweizer Wald haben 500 Uralt-Autos ihre letzte Ruhestätte gefunden. Doch laut Gerichtsentscheid muss der märchenhafte Oldtimer-Friedhof geräumt werden. Künstler, Professoren und Anwohner kämpfen für den Erhalt.



Bis zur Felge versinkt die Borgward Isabella im Lehm-boden, die Kotflügel des Fiat Topolino sind mit Moos bedeckt und im Porsche 356 weben Spinnen ihre Netze. Vor 60 Jahren hat Walter Messerli die Oldtimer am Rande des Tausend-Seelen-Dorfes Kaufdorf, 15 km südlich von Bern, auf seine Wiese gestellt. Den Rennfahrer und Schrotthändler faszinierte die Schönheit und Technik der Automobile. Als gelernter Zimmermann hatte er sich das Autoschrauben einst selbst beigebracht, um dann 1933 den "Autoabbruch Messerli" zu eröffnen.



Umweltschutz war damals ein Fremdwort. Viele parkten ihr Autowrack auf dem eigenen Grundstück, wo es auf Schrotthändler oder Ersatzteilläger wartete. Messerli stellte die Autos unter einen Unterstand auf festen Lehm-boden. Erst 100, dann 1.000, dann 2.000. "Es sollte ein Freilichtmuseum über die Anfänge der Automobilgeschichte werden", beschreibt heute Franz Messerli (59) die Pläne seines Vaters. Die Leidenschaft für die ausgemusterten Straßenflitzer teilten allerdings nur wenige Kaufdorfer. "Es war immer ein Kampf", sagt Messerli. Bereits in den sechziger Jahren sammelten Dorfbewohner Unterschriften: Der Autoabbruch sollte weg. 1975 pflanzte der Senior auf Geheiß der Gemeinde Bäume als Sichtschutz an der Grundstücksgrenze. Als sein Sohn im gleichen Jahr den Schrottplatz übernahm, ging der Streit weiter. Wie sein Vater stellte er die Autos auf die Wiese. Als dort kein Platz mehr war, in neue Hallen, später an den Straßenrand. Die Oldtimer aus den Vierzigern rührte er nicht an.



In ganz Europa ist Messerlis Autosammlung bekannt. Ebenso seine Mentalität, die Oldtimer wie Schätze zu hüten. Nicht ein Ersatzteil rückt er raus. "Jedes Auto ist Teil eines Puzzles, wenn etwas fehlt, ist das Gesamtwerk zerstört", erklärt er. Im Laufe der Jahre eroberten Flora und Fauna seine Heiligtümer. Dachse gruben Gänge unter die Karossen und als sie auszogen, rückten Füchse nach. Tausende von Weinbergschnecken ziehen jeden Sommer schleimige Spuren über Windschutzscheiben, im Herbst decken Laubkissen die Autos zu und bis zu 40cm dicke Bäume quetschen sich zwischen Stoßstange und Karosserie gen Himmel. Wer hier ein Auto bergen will, braucht Kettensäge, Forstmaschinen und Hubschrauber. Vielleicht rückt der Bautrupp bald an.

Zehn Jahre hat Franz Messerli mit der Schweizer Justiz um Umweltschutz und Genehmigungen für seinen Betrieb gestritten. Er hat verloren. Jetzt soll er schließen. Auch die Oldtimer müssen weg.

Aber Messerli bekommt Verstärkung. Zwei zugezogene Kaufdorfer, Barbara Richinger und Marc Renaud, entdeckten im vergangenen Jahr den Autofriedhof. Fasziniert von der morbiden Schönheit der Oldtimer, die eingeschlossen von Sträuchern und Bäumen, Geschichten vergangener Generationen bewahren, organisierten sie innerhalb weniger Wochen einen "Tag der offenen Tür". Auf 50 Besucher hat Richinger gehofft, 10.000 kamen.

Mehr als 3.500 Leute unterschrieben an diesem Tag Listen, um den Autofriedhof zu erhalten. Mit dabei Kaufdorfer, Alteingesessene und Zugezogene. Franz Messerli sitzt mit Dorfbewohnern an einem Tisch, mit denen er 15 Jahre kein Wort gesprochen hat. Aber der Gerichtsentscheid ist ebenso real, wie die Frage nach dem Umweltschutz. "Wir brauchen dringend eine Bodenanalyse", sagt Richinger, mittlerweile Presse-Sprecherin des Fördervereins "Historischer Autofriedhof Grubetal", den sie Mitte März 2008 mitgründete. Für sie steht fest: Ist der Boden verseucht, müssen die Autos



weg. Ist er es nicht, soll ein Freilichtmuseum mit museumspädagogischen Konzepten entstehen, Führungen und Informationen rund um die schweizerische Auto- und Abfallgeschichte. Alternativen gibt es nicht. Für sie ist das Gesamtbild das Kunstwerk. Diese Meinung teilen viele. Der Schweizer Künstler Heinrich Gartentor organisiert für die Sommermonate die "Nationale Kunstaussstellung Historischer Autofriedhof Grubetal" auf dem Autofriedhof. Mit dabei: Künstler und Professoren aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Sie rühren die Werbetrömmel.

Ob der Autofriedhof bleibt oder nicht, entscheiden sie nicht. "Ich auch nicht", sagt Markus Borer, Gemeindepräsident in Kaufdorf. "Die Entscheidung fällen die Gerichte, wir setzen sie nur um, ob uns das Ergebnis gefällt oder nicht."

Im Internet zu bestaunen unter: [www.autofriedhof.ch](http://www.autofriedhof.ch)

*Christian Englisch, Quelle: Spiegel Online*

## Schag nach im Internet

Historische Zeitungen und Zeitschriften aus den ehemaligen Kronländern, die zwischen 1716 und 1937 erschienen sind, kann man jetzt als PDF im Internet komplett und **gratis** abrufen und



z.B. als Geburtstagsgeschenk ausdrucken. Das kostenlos zu nutzende Projekt der Österreichischen Nationalbibliothek ist somit ein virtueller Lesesaal für uns Anwender und Suchende im historischen "Freiraum" geworden.

<http://anno.onb.ac.at>

## Aspern Revival am 17./18. Mai 2008

Am 17. und 18. Mai 2008 wird in Aspern noch einmal das Aspern Revival durchgeführt. Zwei Tage lang werden legendäre Automobilklassiker bis Baujahr 1977 (vom Tourenwagen über den Grand Turismo bis zum Rennwagen) über die traditionelle, ehemalige Rennstrecke brausen.

In drei Wertungsdurchgängen wird der Sieger in puncto Gleichmäßigkeit ermittelt. Am Samstag, 17. Mai, finden von 13.30 bis 18.00 Uhr Trainingsläufe und der erste Wertungsdurchgang statt, am Sonntag, 18. Mai, von 9.00 bis 12.00 Uhr der zweite, und von 13.00 bis 16.00 Uhr der dritte.

Ein besonderes Zuckerl wird der Sonderwettbewerb mit ca. 20 Abarth-Rennsportwagen aus ganz Europa, die den 100. Geburtstag von Carlo Abarth feiern werden.



Im Rahmenprogramm werden Prominente aus Sport, Politik und Wirtschaft in modernen Opel-Modellen ihre Fähigkeiten in Gleichmäßigkeit zeigen.

Moderieren wird die Veranstaltung Heinz Prüller.

Eintritt für beide Tage € 10,00.

Die Flugplatzrennen von Aspern 1957-1977 sind ein wichtiger Bestandteil des österreichischen Automobilsports. In Österreich wäre ohne diese Rennen ein erfolgreicher Motorsport nicht möglich gewesen. Zum ersten Rennen im Juni 1956 kamen 30.000 Besucher.

Gertrud Schallmeiner

## Sven Martenson

Mit meinem Lieblings-Beislwirt Sven, im 9. Bezirk, plaudere ich oft über alte Autos, wichtige Leute in der Autobranche (er kennt auch die Familie Lohner) und dies und jenes. Beim letzten Mal erzählte er mir über seinen Vater, der für große Auto- und Motorroller-Produzenten als Werbeleiter und Zeichner gearbeitet hat. Als er mir dann Bücher zeigte, fiel bei mir der "Groschen". Ich kannte seine Zeichnungen aus vielen Zeitungen wie "Auto Motor und Sport" etc.



Das Architekturstudium konnte Svens Vater wegen des Kriegsausbruchs nicht beenden und während des Krieges kam er in russische Gefangenschaft. Nach Ende des Kriegs verdiente er mit Porträts sein Geld. Drei Söhne wurden geboren, Gerd, Sven (mein Beislwirt)

und Gösta. Durch den Zweiradrennsport auf einer Tornax, zusammen mit Graf Berge von Trips und Robert Pönsgen im Rennstall, kam er ins Automobil- bzw. Motorradeschehen.

1955 fing Sven bei Borgward-Louyd in Bremen an. Bereits 1956 wurden seine Talente von Heinkel entdeckt. Sven wechselte zur Ernst Heinkel AG. Hier war er als Werbe- und Presseleiter tätig. Aus seiner Feder stammen alle Prospekte, Plakate sowie die Heinkel-Nachrichten. Er richtete die Messen der IAA



Frankfurt aus und gründete die Internatio-nale Heinkel Club Union (IHCU). Mit dieser Gemeinschaft wurde der Heinkel-Roller zum Kassenschlager. Bereits 1960 war die Zeit des Motorrollers weitestgehend vorbei, nur die Ernst Heinkel AG verzeichnete einen Zuwachs von 40%. Weiters



brachte Sven den Trial-Sport nach Deutschland und Zentraleuropa.

Jetzt habe ich ein weiteres Gesprächsfeld mit meinem Lieblings-Beiselwirt Sven (in der Berggasse 28), um über seinen Vater zu reden, der vor rund zwei Jahren leider verstorben ist.

Herbert Fischer

## Tagesausflüge "Oldtimer und mehr..."

Ein 38-seitiger Katalog kam vor ein paar Tagen mit der Post vom Oldtimermuseum Koller, Kleinwetzdorf.



Interessant die vielen Tagesausflüge, meist vom Oldtimermuseum Koller ausgehend und in die nähere und weitere Umgebung führend. Auch Fahrten ins nahe Ausland sind angeboten, eine nach Sopron, die andere nach Bratislava. Immer wird ein Schwerpunktprogramm bzgl. Oldtimer-Thema oder ein anderes interessantes Ziel in einer Gruppe Gleichgesinnter angefahren. Ein besonders lohnendes Ziel die Fahrt nach Telc in die Tschechei. Eine wunderschöne Gegend und eine besonders interessante mittelalterliche Stadt, im Stadtkern ein interessantes Schloss, mit großem Arkaden-Hauptplatz (Weltkulturerbe).

Katalog anfordern: 0664-8543455



# COVC Clubnachrichten

## 1. Lions-COVC-Bowlingturnier 6. April 2008

Bereits vor zwei Jahren wurde eine Idee geboren. Die Mitglieder des Lionsclub Donaustadt beschlossen, einmal etwas für sich selbst zu tun und riefen ein Bowlingturnier ins Leben.



Familie Liedauer (Gerti, Christian, Sabine und Peter) organisierten heuer wieder eines. Ein Wort gab das andere und so kam es heuer zum ersten Bowlingturnier zwischen den beiden befreundeten Clubs, Lionsclub Donaustadt und dem COVC.

Ca. 20 COVCler sowie 40 Lions trafen im "Plus Bowling", Wien 17, aufeinander. Per Los wurden die Teilnehmer den Bahnen zugeteilt. Es war ein heißer Kampf, der hin und her wogte. Jedes Strike und Spare wurde frenetisch bejubelt. Voller Einsatz, teilweise verkehrte Wurfrichtungen und auch Zornesröte taten der guten Stimmung keinen Abbruch. Die Damen trösteten sich gegenseitig mit Worten wie z.B.: mach Dir nichts draus, es wird eh eine Partie gestrichen. Georg Braune reservierte für Montag schon einen Chiropraktiker. Selbst Manfred, King des Cristall Palace, griff in das Geschehen ein und schwang die Bowlingkugel.

Nach drei Runden war es so weit: Das schlechteste Ergebnis wurde gestrichen, d.h. die beiden besten Durchgänge gewertet.

Zur Siegerehrung und zum Essen organisierte Christian Liedauer eine Lokalität gleich in der Nähe. Es wurden die besten drei Damen und Herren der jeweiligen Clubs mit Pokalen bedacht. Außerdem gab es noch einen Trostpokal für den Letzen. Zum Schluss wurden noch die drei besten Damen und sieben Herren beider Clubs summiert und es gab einen Gesamtpokal für den Siegerclub.



Nachfolgend die COVC Ergebnisse:

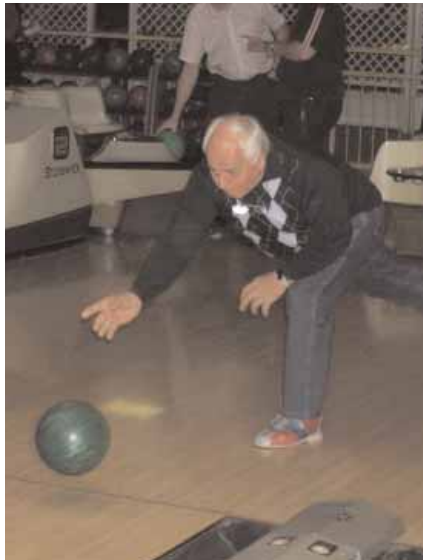
### **Damen:**

- Brigitte Adrian 277 Punkte
- Maria Lenzinger 247 Punkte
- Annemarie Püschner 232 Punkte

### **Herren:**

- Michael Braun 398 Punkte
- Wolfgang Nowotny 283 Punkte
- Peter Bellant 282 Punkte

Aufgrund des Wahnsinnsergebnisses unseres Michi Braun ging der Gesamtpokal in der Clubwertung heuer an den COVC. Und zwar mit dem tollen Ergebnis: COVC 2.764 zu Lions 2.697 Gesamtpunkte. Dieser wunderschöne



Pokal wurde einstimmig zu einem Wanderpokal ernannt und wird für ein Jahr einen Ehrenplatz bei Wolfgang Nowotny im 10. Bezirk erhalten. Wir wollen uns auf diesem Weg im Namen des COVC nochmals für die Einladung des Lionsclub, uns an diesem Turnier teilnehmen zu lassen, bedanken und gratulieren den Organisatoren sowie allen Gewinnern nochmals herzlich.

*Brigitte Adrian und Wolfgang Nowotny*

## 2. Triestingtal Oldtimerfahrt, 2. und 3. Mai

Nach Nennschluss zur 2. Triestingtal Oldtimer Fahrt am 14. März 2008 können wir mit Stolz vermelden, dass 61 Autos und 14 Motorräder genannt haben. Darunter sind diesmal relativ viele Vorkriegsfahrzeuge wie Rover HP 14 aus 1938, Citroen 11 CY aus 1937, Austin Ten aus dem Jahr 1938, Skoda Popular aus 1939 und ein Tatra 57A aus dem Jahr 1935. Auch der große Anteil von genannten Nachkriegsfahrzeugen kann sich sehen lassen. Neben den Jaguars von XK 120 und Mk X bis zu den XJ Modellen sind fast alle Auto-Marken vertreten wie Mercedes, Rolls Royce, VW, Opel, etc.



Mehr als ein Jahr benötigten die Vorarbeiten des ORGA - Teams. Wir mussten Strecken suchen und diese auch mehrmals abfahren, Roadbook gestalten, Sonderprüfungen auswählen und die notwendigen Personen dazu finden, Absperungen planen und auch hierfür wieder Personal finden, Pokale besorgen und - ganz wichtig - Sponsoren finden. Eine Konferenz nach der anderen mit den Bürgermeistern des Triestingtales, Eingaben an die Bezirkshauptmannschaft, Polizei und Absprache mit der Feuerwehr vor Ort. Für rund 180 Personen müssen zwei Abendessen und ein Mittagessen organisiert werden. Nicht zu vergessen die umfangreichen Vorarbeiten am Computer, Startschilder produzieren, Unterlagen für die Teilnehmer vorbereiten etc. Ich komme schon außer Atem, dies alles aufzuzählen und glaube, dass sich wenige vorstellen können, wie umfangreich und regelrecht stressig dies alles ist.

Am Ende der "Reise" werden alle Daten gesammelt und in den Computer eingegeben. Der errechnet dann die Ergebnisliste. Das erfordert Zeit, in der die Teilnehmer bei Laune gehalten werden müssen, denn jeder wartet schon



ungeduldig auf das Endergebnis. Dann kommt endlich die Siegerehrung. Besonders erwähnt werden müssen natürlich die Sponsoren, die Bürgermeister und Honoratioren, die freiwilligen Helfer der Feuerwehr und die Polizei. Dabei darf auf niemanden vergessen werden.

Bis alles so richtig terminisiert und organisiert ist vergeht viel Zeit und man benötigt viel Geduld. Man fragt sich oft, warum haben wir uns das alles angetan, doch am Ende hoffen wir, dass unsere Arbeit und Ausdauer mit glücklichen und stolzen Gesichtern der Teilnehmer belohnt wird.

Und so wünschen wir, dass im Gegensatz zum Vorjahr gutes Wetter herrscht und das ORGA-Team zur Zufriedenheit der Teilnehmer funktionieren wird.

Wir hoffen auf ehrliche und sachliche Kritik über die 2. Triestingtal Oldtimer Fahrt. Mitarbeiter für die nächsten Veranstaltungen sind jederzeit herzlich willkommen!

*Gertrud Schallmeiner und Herbert Fischer*

## Oldtimermesse Tulln

Liebe Freunde,

anlässlich des 10-jährigen Bestehens des COVC stellt der Club heuer auf der Oldtimermesse, 24.-25. Mai 2008, in Tulln aus.

Aus diesem Anlass laden wir alle Mitglieder ein, uns am Clubstand in der Halle 6 zu besuchen. Es gibt für Clubmitglieder zu trinken und zu essen. Wir freuen uns auf regen Besuch, denn: **10 Jahre COVC feiert man nur ein mal.**



Euer Obmann Wolfgang Nowotny

## Frühjahrs-Ausfahrt des COVC

Die Einladung zur Frühjahrs-Ausfahrt, organisiert von Walter Ceh, ist in der Zwischenzeit an alle Clubmitglieder ergangen und auch hoffentlich gelesen und in den Terminkalendern eingetragen worden.

Treffpunkt ist am 7. Juni 2008 um **spätestens** 08.30 Uhr am Parkplatz Kahlenberg. Die Abfahrt erfolgt dann **pünktlich um 9.00 Uhr!**



Die erste Etappe führt ins Strandcafe in Spitz an der Donau, wo wiederum pünktlich um 11.00 Uhr weitergefahren wird. Weiter geht es dann nach Münichreith zur Bierbrauerei Haselböck. Dort kann man an einer Brauereiführung, natürlich mit Bierverkostung, teilnehmen. Anschließend Mittagessen.

Weiterfahrt ist dann um 14.00 Uhr nach Pöggstall zur Kunstglasbläserei Fafelberger. Führungs- und Vorführungs-Kosten 3.- Euro pro Person. Um 17.00 Uhr Weiterfahrt zur letzten, der 4. Etappe des Tages, in den Gasthof Birgl (im Stadl) in Inning. Hier gibt es die Möglichkeit einer Übernachtung. Heimfahrt je nach Laune...

*Platzreservierung gewünscht bis spätestens 2. Juni 2008, 0676-4099056, Walter Ceh, oder mailen.*

## 10 Jahre COVC 1998 - 2008

Aus Anlass dieses Jubiläums laden wir alle Clubmitglieder mit einer Begleitperson am 6. September 2008 zu einer Schifffahrt mit Abendessen ein. Die Einladungen dazu sind bereits versendet worden.



Der Einstieg auf die "MS.VINDOBONA" erfolgt ab 16.30 Uhr am Schwedenplatz, Abgang Marienbrücke. Abfahrt pünktlich um 17.00 Uhr. Rückkunft ca. 22.00 Uhr am Schwedenplatz. Wir, der Vorstand, würden uns freuen, wenn wir Dich/Sie zu dieser Feier-Fahrt an Bord der MS Vindobona begrüßen dürfen und ein paar gemütliche Stunden miteinander verbringen.

Wir bitten **unbedingt um Anmeldung bis 15. Juli 2008.**

## Veranstaltungen, Ausfahrten 2008

24./25. Mai: Oldtimermesse TULLN

15. Juni: Sommerfest des Lons Club Wien-Donau, Blumengärten Hirschstetten, 1220 Wien, Quadenstr. 15

7. Juni: Frühjahrsausfahrt COVC

Juli/August: Club auf Reisen - Info folg

**6. September: 10-Jahres-Feier COVC**

11. Oktober: Schlussfahrt COVC

## Nächster Clubabend

Donnerstag, 5. Juni 2008, 19,30 Uhr, in der Panorama-schenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5.



### Auflösung des Bildrätsels:

Gottfried Köchert fuhr 1965 in Zeltweg mit dem Ferrari 250 LM.

Dieser Wagen wurde neu an de Montaigu ausgeliefert. Dieser fuhr unter anderem mit Liegier in Monthlery damit.



## Inhaltsverzeichnis

Peugeot 203 .....	1
Kannst du dich noch erinnern? (Teil 25), Facel ..	2
Die Profis, The Professionals .....	3
Neue Bücher .....	4
Die Alpenfahrt 1910-1973 .....	4
Erinnerung an Curd Barry .....	5
Hans Glas gestorben .....	6
Trauer um Le Mans-Legende Paul Frère .....	6
Vom Alltagsauto zum Kultauto, Mercedes /8 ..	6
Grübetaler Oldtimer-Friedhof .....	7
Schag nach im Internet .....	8
Aspern Revival am 17./18. Mai 2008 .....	8
Sven Martenson .....	9
Tagesausflüge "Oldtimer und mehr..." .....	9
COVC Clubnachrichten .....	9

## 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: **Gesponsert von City Copy Service,**  
1100 Wien

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