



Nummer **47** April 2009

## Monats-Gazette

**Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene**



*Sunbeam Alpine 1953, Kupferstich*

### Oldtimer Charity auf hohem Niveau

#### Die Bentley Boys in Indien

Der Benjafield's Racing Club ist ein exklusiver Club von Bentley Besitzern und nach dem Rennfahrer aus den dreißiger Jahren Dr. J. Dudley Benjafield benannt, welcher 1927 unter anderem Le Mans gewann. Das Limit von 85 Mitgliedern ist erreicht, damit ist dieser Club der kleinste Renn-Club Englands. Jährlich werden Rennen, Sprints und Bergrennen veranstaltet.



Im Jänner führte seine Königliche Hoheit Prinz Michael von Kent den Tross von sieben Vintage-Bentleys auf einer Reise durch Indien an. Diese Tour nannte sich „Gate to Gate Tour“ und führte von Dehli nach Mumbai. Dabei sammelten die Bentley-

Boys fleißig Spenden für den Aufbau von fünf Erste-Hilfe-Zentren und zur Ausbildung von Lebensrettern der Rashtriya Live Saving Society.

Begleitet wurde der exklusive Tross von VW-India mit einem VW Tuareg, der von Richard Charlesworth - Bentley-Crewe organisiert worden war. R. Charlesworth kennt man in Österreich durch seine Teilnahme bei mehreren Kitzbühel-Alpenrallyes.

*Herbert Fischer*



## Warum Frauen schlecht einparken...

Wolltest du schon immer wissen, warum Frauen vor jeder Straßenkarte kapitulieren und Angst vor dem Einparken haben?

Oder warum sie ständig so viel reden müssen? Und warum sie immer kuscheln wollen?

Alan und Barbara Pease erklären humorvoll und doch wissenschaftlich fundiert die gigantischen Auswirkungen des kleinen Unterschieds und helfen dir so, den Anderen besser zu verstehen. Endlich einmal etwas zum Lachen und Schmunzeln. Na-

Allan & Barbara Pease

**Warum Männer nicht zuhören ...**

Ganz natürliche Erklärungen für männliche Schwächen



türlich dürfen auch Frauen in dieses intelligente Büchlein hineinschauen. Da können sich beide Geschlechter amüsieren und einiges dazu lernen.

Und jetzt nach der kurzen Vorstellung des vorherigen Buches die „umgekehrte“ Version: Warum Männer nicht zuhören... hier erhält der Leser oder auch die Leserin ganz natürlich die Erklärung für männliche Schwächen.

Verlag Ullstein.

Herbert Fischer

## Alfa Ricotti

Über Nacht wurde der italienische Graf Ricotti bekannt, als er mit dem "Stromlinien-Alfa" **139 km/h** fuhr - und das im Jahr 1914. Heute gilt sein rollender Zeppelin als Meilenstein der Aerodynamik.



Il Conte sei ein wenig *Gaga*, tuschelten die Bewohner jener Region in Norditalien hinter der vorgehaltenen Hand. Nun haben sie sich am Rand der langen Straße versammelt um *La Bomba* aus der Nähe zu betrachten. Silbrig glänzend stand das neueste Spielzeug des verrückten Grafen Ricotti in der Morgensonne, als sei es just einer Novelle von Jules Verne entsprungen. Dann betrat Marco Conte Ricotti die Szene. Feierlich eröffnete er dem Auditorium, dass es sich bei dem „Ding“ um ein Automobil der lombardischen Firma A.L.F.A. (Anonima Lombarda

Fabbrica Automobili) handle. Die silberne Haut, so dozierte der Graf, sei seine Erfindung und werde dem Wagen die Schnelligkeit eines Flugzeuges (Flugapparat) verleihen. Er erklärte auch, dass es sich um einen 6081 ccm Vierzylinder-Motor handelt, welcher 70 PS bei 2.200 U/min leiste. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit rd. 110 km/h errechnet.



Zwei Trommelbremsen hinten sollten genügen, das Gefährt nach Erreichen der Höchstgeschwindigkeit zu stoppen. Nach zwei Umdrehungen mit der Anlasser-Kurbel ertönte aus armdicken Auspuffrohren ein infernalisches Grollen. War „La Bomba“ vielleicht eine Ausgeburt der Hölle - und warum war gerade kein Priester in der Nähe? So werden viele der Anwesenden gedacht haben. Als der Wagen anfuhr, versteckten sich einige Kinder hinter den Rücken ihrer Mütter, der Graf gab Vollgas, denn die Geraden der damaligen Zeit waren nicht endlos lang. Bald kommt das Ende der Geraden und der Graf brauchte einigen Auslauf zum Bremsen, auch das musste bedacht sein. Die riesigen Kolben (110 x 160 mm) stampften mit zwölf Metern pro Sekunde auf und ab. Dann wurde der endlose Bremsvorgang eingeleitet.

Am nächsten Tag las man dann in den Zeitungen: **86 miglia per ora** hat der tollkühne Graf erreicht. Das sind 139 km/h!



Der Conte dürfte nach diesem Höllenritt kuriert gewesen sein. Man konnte von keinerlei neuen Eskapaden des Blaublutes mehr lesen. Entgegen den Erkenntnissen der Aerodynamik ließ er die silberne Zigarre oben aufschneiden und fuhr sie - italienischrot lackiert - als offene Torpedo-Karosserie. Danach verliert sich die Spur im Nebel der Geschichte. Der Nachbau steht heute im Alfa-Romeo-Museum in Arese.

Herbert Fischer

## Citroen 2CV Sahara

Es gibt die unterschiedlichsten Möglichkeiten, ein Auto seinem Einsatzzweck anzupassen. Die wohl ungewöhnlichste wählte Citroen, als es darum ging, der wackeren Ente über Stock und Stein zu helfen. Allradantrieb und mehr Leistung waren gefragt, wenn man sich in unwegsames Gebiet vorwagt. Die Antwort der Citroen-Ingenieure waren zwei Motore, einer vorne, einer hinten. Nie zuvor und danach war eine automobiler Problemlösung pragmatischer!



## Schrumpf-Ami

Er sieht aus wie ein zu heiß gewaschener Straßenkreuzer oder ein Karussellauto, dem die Flucht vom Rummelplatz gelungen ist.



1958 war die magische Jahreszahl für den Allradantrieb, als das „Entchen“ mit zwei mal 425 ccm und zwei mal 13 PS gegen Dünen- und Felsengelände ankämpfte. Zurück auf der Asphaltstraße hieß es: Leerlauf einlegen, den rechten Hebel umlegen, den linken (für den hinteren Motor) Startschlüssel auf AUS stellen und schon fuhr man nur mit dem Frontmotor - so einfach war das.

Nur 694 Exemplare der Sahara-Ente wurden zwischen 1958 und 1967 gebaut. Ein Grund für die niedrige Stückzahl war sicherlich der doppelt so hohe Kaufpreis als der für die „normale“ Ente.

Herbert Fischer

## Extreme Konstruktionen

Octoauto nannte sich 1911 die achträdrige Personenwagen-Konstruktion des Amerikaners Milton Owen Reeves. Das Vorbild für diese Konstruktion stammte von den mehrachsigen



Pullmanwagen der US-Railway. Durch diese 4-Achs Konstruktion sollte das Oktoauto sanft über Schlaglöcher hinweg gleiten. Allerdings ließ sich das Gefährt sehr schwer lenken wegen der Achskonstruktion. Aus diesem Grund setzte sich diese Mehrachskonstruktion nicht durch. Auch als Reeves einen Dreiachsler (Sextauto) baute, blieb ihm der Erfolg versagt. Ebenso ging es anderen Konstrukteuren wie Lorraine-Dietrich, Borderail-Cail, Turcat-Mercy oder Broomell-Harding.

Auch der Formel I Konstruktion von Tyrrel (P34, 1974 gebaut) mit zwei lenkbaren Vorderradpaaren war keine lange Zeit gegönnt.



Herbert Fischer

Spaß beiseite, er sieht wirklich gewöhnungsbedürftig aus und trotzdem wurde er zwischen 1953 und 1960 rund 95.000 mal gebaut, *der Nash Metropolitan*. Der Metropolitan entstand aus einer Kooperation zwischen Austin und Nash (Nash ging später in der American Motors Corporation AMC auf). In der Ära der Maßlosigkeit (big is beautiful) konnte sich der „Zwerg“, Economy Car, ganz gut behaupten. Die meistens zweifärbig gebauten Nashs waren erfrischend jugendlich gestaltet und als Cabrio besonders herzlich. So konnte man damals schon mit dem Gedanken Umweltschutz (kleines Auto) neue Käufer finden.

Als Motor diente der Austin A 40 Motor mit 1200 und 1500 ccm, welcher die Kraft auf ein 3- Gang-Getriebe übertrug. Das Fahrgestell war sogar kürzer als das eines VW Käfers.

Goldig, oder?

Herbert Fischer

## Mathis VL 333

### Das erste Dreiliter Auto

1998 wurde von VW das erste Dreiliter Auto beim Pariser Salon vorgestellt, der Lupo. Applaus!

Trotzdem sollte man sich rückbesinnen, schon 1946 wurde das **erste**, das wirklich erste, am Pariser Salon der Öffentlichkeit präsentiert. Dieses erste Dreiliterauto verstaubt nun im Museum.

Die Typenbezeichnung Mathis VL 333 sagt aus: VL steht für *Voiture Legere - Leichtwagen*, und die drei Zahlen für drei Räder, drei Sitze und drei Liter.

Erste Entwürfe basieren auf Konstruktions-Zeichnungen von 1938. Durch den Zweiten Weltkrieg wurden die ehrgeizigen

Pläne vorübergehend „auf Eis gelegt“. Flaminio Bertone (siehe Bericht Gazette No. 47), der Designer bei Citroen, arbeitete als Berater an dem Projekt 333.

Die finanziell gut gepolsterte Firma, Hersteller von großen Flugzeug-Sternmotoren von bis zu 2500 PS, entwickelte für das ehrgeizige Projekt einen Leichtmetall-Boxermotor. Der Zweizylinder hatte auf jeder Seite einen separaten Wasserkühler und die Kühlluft konnte durch die großen Lufteintritte in der Front ungehindert die Kühler anströmen und am unverkleideten Unterboden wieder austreten. 707 ccm, 15 PS bei 3.300 U/min waren die Motor-Eckdaten. Nur eine einzige Motoraufhängung ermöglichte einen schnellen Ausbau des Motors samt Getriebe.



Nicht wegen des Wegfallens des Differentials verwendete man nur ein hinteres Rad (der Wagen wird vorne angetrieben!), sondern wegen der aerodynamischen Tropfenform, auf die Bertoni Wert legte. Die Karosserie wurde selbsttragend aus Aluminium gefertigt und brachte gerade mal 78 Kilo auf die Waage. Das Gesamtgewicht betrug 386 Kilo.



Angesichts einer Reisegeschwindigkeit von rund 60 km/h dürfte sich der konsequente Leichtbau weit mehr auf den Verbrauch ausgewirkt haben als die aerodynamischen Finessen. Spätere Messungen ergaben einen traumhaften CW-Wert von 0,282, den der VW-Lupo 1998 nur knapp verfehlte (0,30).

1946 wurde der Wagen der Öffentlichkeit vorgestellt. Leider konnte er sich wegen des hohen Preises (fast Mittelklasse-Niveau) aber nicht wirklich durchsetzen. Einige wenige Exemplare des Mathis VL 333 fristen ihr Dasein in Museen.

*Herbert Fischer*

## Opel Kapitän P 2,5

Die späten fünfziger Jahre waren eine kurzlebige Zeit im Automobilbau. Ein neues Automodell war schnell Schnee von gestern. Mit jährlichen Modellwechseln à la USA konnten die Europäer zwar nicht ganz mithalten, aber es gab dennoch einige Modelle, die kurz nach ihrer Erscheinung schon wieder ersetzt wurden. Einer davon war der Opel Kapitän P 1, auch bekannt als „P 2,5“, produziert von Sommer '58 bis Sommer '59. Ganz nach amerikanischem Vorbild kam er mit Heckflossen, Panoramamascheiben und viel Chrom daher.



Das sah zwar alles ganz toll aus, die Europäer mochten sich aber nicht so recht mit den amerikanischen Designmerkmalen anfreunden. Sie kritisierten schlechte Sicht und den engen Einstieg. Schon nach einem Jahr und knapp 35.000 Exemplaren wurde das Modell ersetzt. Der Nachfolger bot ein geglättetes, europäischeres Design.

Heute wird der Kapitän P 2,5 übrigens meist als „Schlüsselloch-Kapitän“ bezeichnet wegen der eigentümlichen Form seiner Heckleuchten. Und die Eigner der wenigen verbliebenen Exemplare dürften sich kaum noch an den Eigentümlichkeiten der Karosserie stören, im Gegenteil. Nach einem halben Jahrhundert darf man einem Kapitän die Ecken und Kanten mehr als verzeihen.

*Herbert Fischer*

## Ferrari 250 Testa Rossa

Für das neue Reglement der Sportwagen-Meisterschaft ab 1957 wurde von Ferrari der 250 Testa Rossa (Rotkopf wegen der roten Ventildeckel) zugeschnitten.



Das Design der extrem leichten Aluminium-Karosserie stammte von Pinin Farina, umgesetzt wurde die zeichnerische

Form vom Karosser Scaglietti. Typisch für den Testa Rossa war die eigenwillige „Pontonform“ der vorderen Kotflügel, welche hinter den Vorderrädern vom Karosseriekörper abgesetzt waren. Das extrem niedrige Gesamtgewicht von nur 680 Kilo waren das Erfolgsrezept für ein schnelles Rennauto.

Als Motor diente ein Dreiliter-V12 mit je einer obenliegenden Nockenwelle, 9,8 : 1 verdichtet, mit 6 Weber 38 DCN-Vergasern. 300 PS bei 7200 U/min waren die Kraftausbeute des V-12 Motors.

Bis Juli 1958 wurden insgesamt 19 Kundenversionen gebaut. Eine davon (schwarz lackiert) wurde Anfang 2009 versteigert und ein rotes Exemplar ist im *Boston Museum of Fine Arts* zu betrachten. Wichtigster sportlicher Erfolg war der Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1958. Fortgesetzt wurde die Erfolgsserie des Testa Rossa mit dem TR 58, TR 59, TR 60 und TR 6. In der weiteren Folge wurde der Hubraum des Motors vergrößert und die Leistung auf 390 PS angehoben.

Im Rückblick ist der 250 Testa Rossa mit einer unverwechselbaren Karosserie versehen worden und ein wichtiger sportlicher Zeitzeuge der 50er Jahre. Heute ist dieses Auto nicht unter 6 Millionen Euro zu erstehen.



Erstmals wurde der 917 auf dem Genfer-Automobilshow gezeigt. Der erfolgreiche Ford GT 40 wurde durch den 917er in die Schranken gewiesen und selbst die potenten Ferraris mussten großteils hinterher fahren. Eine große Vielfalt der Varianten des 917ers zeichnete die Periode aus - für jeden Zweck gab es Versionen. So für Bergrennen und Short Tracks die kurze offene Version, für schnelle und schnellste Rundstrecken die Lang-Heck Version und dazwischen noch diverse Varianten.

Startschuss für das Projekt 917 war im Juni 1968, wo Porsche beschloss, in das neue Reglement der FIA „Homologierte Sportwagen“ die geforderten 25 Exemplare zu bauen. Dies gelang 1969 unter der Leitung von Ferdinand Piech und so begann die Erfolgsgeschichte des 917.

Angetrieben wurde der 917 von einem luftgekühlten Zwölfzylinder (liegende Zylinder) Heckmotor mit zunächst 4,5 Liter Hubraum und stattlichen 520 PS. Später folgten dann noch diverse Motorvarianten u. a. für die CANAM-Serie. Der Gitterrohrrahmen des 917 bestand aus Alu, die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff.



Slot-Renn-Version 1:24

Auch mein zweites Hobby neben der Oldtimerei, das Slot Racing Hobby, hat mich zum Bauen eines 250 Testa Rossa bewogen und es macht riesigen Spaß das schöne schnittige Rennauto schnell zu bewegen.

Herbert Fischer



## Vier Jahrzehnte Porsche 917

Mit dem Porsche 917 feierte die Sportwagen-Schmiede Porsche Siege in Serie. Im März feierte die Super-Sportwagen-Ikone, kaum zu glauben, vier Jahrzehnte Rennerfolge.



Der rosa lackierte 917/20, welcher in Le Mans eingesetzt wurde und am Anfang das Rennen dominierte, erhielt den Spitznamen „die Sau“. Damit war er der bekannteste Porsche überhaupt. Ende 1970 sicherte sich Porsche mit dem 917 und dem 908/03 neun von zehn möglichen Siegen in der Marken-WM. Einer der erfolgreichen Rennwagen war die in den rot-weißen Farben von Porsche-Salzburg lackierte Kurzheck-Version. Der bis heute gehaltene Streckenrekord in Le Mans von 222 km/h und 5335 gefahrenen Kilometern wurde 1971 von Dr. Helmut Marko/Gijs van Lennep erzielt.

Trotz der Dominanz war der 917 nicht einfach zu handhaben, er reagierte extrem sensibel auf Gas-, Lenk- und Bremsaktivitäten. 1971 wurden 387 km/h auf der Mulsanne Geraden in Le Mans gemessen. Das war ein Rekord mit einem aerodynamischen Problem!

Nach dem Auslaufen des europäischen FIA-Reglements für die „fünf-Liter-Sportwagen“ entschied sich Porsche für ein Engagement bei der „Canadian American Challenge Cup“ (CANAM) Serie. Dafür wurde der 917 zu einem Spyder (917/10 und 917/30) modifiziert, erhielt einen turbo-aufgeladenen Motor mit bis zu 1200 PS. Die Überlegenheit dieser Boliden führte dazu, den 917er für die Saison 1974 auszuschließen. Die erarbeiteten Technologien flossen in die Herstellung des Straßensportwagens Porsche 911 Turbo ein und prägten das Synonym für die Stuttgarter Leistungsfähigkeit.

50 internationale Motorjournalisten und Experten wählten den 917 zum „Großartigsten Rennwagen der Geschichte“. Insgesamt wurden 44 Kurz- und Langheck-Coupes, zwei PA Spyder und 19 CANAM und Interserie-Spyder (1400 PS!) gebaut. Sieben der wichtigsten 917-Versionen sind im *Porsche Museum* in Stuttgart-Zuffenhausen ausgestellt.

Herbert Fischer

## Frauen im Rennsport

Frauen, Damen, Mädchen sind aus dem Renn- und Rallyezirkus nicht wegzudenken. Als Lenkerinnen dieser Autos sind auch heute noch Frauen eher selten. Aber jedes Rennjahrzehnt hatte seine weiblichen Highlights. Der Witz „Warum fahren keine Frauen in der Formel 1? Weil die Boxengasse zu klein zum Einparken ist!“, ist machomäßig - denn es gibt die Rennfahrerinnen, sowohl im internationalen Rallye- als auch im Rennsport.

Schon vor (am Beginn des Rennsports) der eigentlichen Emanzipierung gab es Frauen in Rennautos. Im Moment ist gerade Danica Patrick aktuell, welche im neu geschaffenen „USF 1“-Team an den Formel 1 Start gehen wird. Aber starten wir den Rückblick in die sogenannte Nachkriegszeit mit der graziösen *Maria Theresa Fillippis*, welche als erste Frau (siehe auch Gazette Nr. 40) in der Formel 1 auf einem Maserati Rennen fuhr und in GP von Belgien auf dem achtbaren 10. Rang geführt wird.

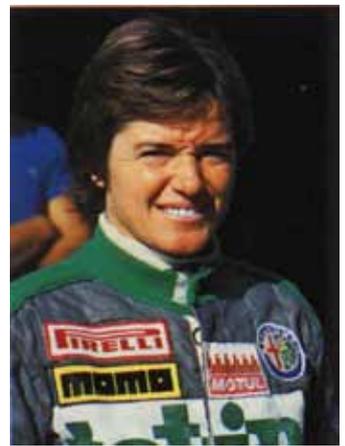


Michele Mouton, Audi Quattro

Es mussten einige Jahre vergehen bis dann 1976 *Divina Galica* für das Surtees Team fuhr. *Maria Grazia „Lella“ Lombardi* (die Italienerin starb 1992 an Krebs) holte 1975 in Südafrika GP in einem March F1 sogar einen halben WM-Punkt und fuhr später in der TW-Meisterschaft einen Alfa Romeo. *Desire Wilson* fuhr in einem Williams F1, scheiterte aber in der Qualifikation. 1982 fuhr *Giovanna Amati* in einem Brabham F1. In der internationalen Rallye-Szene feierte eine Frau Sensationssiege, *Michele Mouton*. Sie gewann 1981 die San Remo Rallye, welche als WM Lauf gezählt wurde. Im Folgejahr konnte Mou-



Giovanna Amati



Maria Grazia „Lella“ Lombardi



Danica Patrick



Susie Stoddart

ton drei Rallyes gewinnen und musste sich nur dem Großen Walter Röhrl im Titelduell geschlagen geben. Zum Gewinn der Marken-WM hatte sie aber maßgeblich beigetragen (neben Stig Blomqvist und Hannu Mikkola). Die Rennfahrerin *Katherine Legge* setzte im November 2005 ihren Wagen bei Formel-1-Testfahrten bei Rom gleich in der ersten Runde gegen eine Wand. Dass sie anschließend den Kurs schneller umrundete als mancher männliche Kollege interessierte niemanden mehr (heute fährt sie in der DTM).

Weitere Fahrerinnen sind die studierte Physikerin *Jutta Kleinschmidt*, welche große Rallye-Erfolge hatte und zur Zeit im Langstrecken-Rallye-Sport für Mitsubishi (Siegerin der Paris-Dakar Veranstaltung) tätig ist. Die Österreicherin *Gabi Husar* war 1984 mit einem Porsche 911 Siegerin bei einem Rallye-Sprint Bewerb. Im Motorradsport war *Katja Poensgen* die bislang einzige Frau, welche in die WM-Punkeränge fuhr (2001). In den USA mischen einige Ladys im Renngeschehen mit: *Vanina Ichx* (Tochter von Jackie Ichx), *Susie Stoddart* (fährt zur Zeit in der DTM), *Milka Duno*, *Sarah Fisher*, *Janet Guthrie* und *Lyn St.James*. Die Gattin des ehemaligen Schweizer-Formel 1 Fahrers Marc Surer betätigt sich fallweise hinter einem schnellen Lenkrad.



Katja Poensgen

Schwer haben es die Damen in der dominierenden Männerwelt des Auto-Rennsports bis heute...

.Herbert Fischer

## Gottlieb Wilhelm Daimler (eigentlich Däumler)

Daimler (\* 17. März 1834 in Schorndorf; † 6. März 1900 in Cannstatt bei Stuttgart) war ein deutscher Ingenieur, Konstrukteur und Industrieller. Er entwickelte den ersten schnelllaufenden Benzinmotor und das erste vierrädrige Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor. *So stehts im Internet bei Wikipedia.*

Nun jährt sich sein Geburtstag zum 175. Mal. Daimler begann ein Maschinenbaustudium an der Polytechnischen Schule in Stuttgart. 1869 übernahm er den Vorstand der Werkstätten der Karlsruher Maschinenbaugesellschaft. Kurze Zeit später fing auch Maybach an, als Technischer Zeichner in der Firma zu arbeiten. Zusammen mit Maybach wechselte er zu Deutz und brachte 1872 unter seiner Leitung den Ottomotor zur Serienreife. Durch das Engagement Daimlers entwickelte sich die Firma von einer kleinen Werkstatt zu einem florierenden Betrieb. Nach einem Streit zwischen Daimler und Otto verließ Daimler 1882 die Firma Deutz und gründete in Cannstatt eine Versuchswerkstatt. Sein Ziel war die Entwicklung kleiner, schnell laufender Verbrennungsmotoren, die universell einsetzbar sein sollten und Fahrzeuge aller Art zu Lande und zu Wasser antreiben konnten. Nach einem Jahr (1883) meldete er einen gemeinsam mit dem bei ihm angestellten Maybach entwickelten, revolutionär verbesserten Einzylinder-Viertaktmotor an.

Eine weitere Erfindung von Daimler und Maybach war der 1885 konstruierte „Reitwagen“, das erste Motorrad mit Benzinmotor. Darauf folgte der Einbau des „Ottomotors“ in ein Boot und damit die Erfindung des Motorbootes. Im Oktober 1886 baute Daimler seinen Motor in eine von Wilhelm Wimpff gefertigte Kutsche, womit er als Erfinder des vierrädrigen Kraftwagens gilt. (Die „Kraftdroschke“ von Carl Benz besaß drei Räder. Und die noch immer kolportierte Meinung, der in Wien lebende Mecklenburger Siegfried Marcus sei Benz und Daimler bereits 1875 zuvor gekommen, wird durch eindeutige Geschichtsquellen widerlegt.) 1887 baute Daimler einen Motor in eine Ausstellungsbahn (Straßenbahn) ein. Nicht lange danach baute Daimler einen Lastkraftwagen.



1890 geriet die Firma in Schwierigkeiten, da sie nicht genügend Fahrzeuge verkaufen konnte. Zur Sanierung des Betriebs gründete Daimler die Daimler-Motoren-Gesellschaft, an der neben ihm und Wilhelm Maybach die Industriellen Max Duttenhofer und Wilhelm Lorenz beteiligt waren.

Bis heute ist Gottlieb Daimlers Name der Autowelt erhalten geblieben. Der Markenname Mercedes diente nicht zuletzt dazu, rechtliche Schwierigkeiten mit dem Namen Daimler im Ausland zu umgehen, da dort andere Firmen die Lizenz auf die Daimler-Motoren bzw. damit angetriebene Fahrzeuge erworben hatten. So entstand die verwirrende Situation, dass die Firma Ford über die Daimler Motor Company die Rechte am Markennamen „Daimler“ hielt, diese aber am 26. März 2008 an den indischen Großkonzern Tata verkaufte. Laut Pressemitteilungen erwägt Tata, die Marke Daimler zu reaktivieren.

*Herbert Fischer*

## Der Nordstadt Käfer

Es war einmal in den Siebziger-Jahren... So könnte die Geschichte über einen der schnellsten Straßen-Käfer lauten. Die meisten Passanten halten den buckligen Gesellen für einen zwar sehr lauten, aber doch schlichten Käfer. Unter der Haube dieses VW verbirgt sich aber Renn-Technik.

1972 baut das Autohaus Nordstadt in Hannover zwei dieser Käfer mit Porsche-Motor. Die Bodengruppe spendiert der Porsche 914. Auch Achsen, Motor und Getriebe stammen von VW-Zuffenhausen. Auffällig die geschlitzten Lufteinlässe vor den hinteren Kotflügeln. Wer die Motorklappe öffnet, erlebt eine Überraschung. Denn das Porsche-Carrera Aggregat sitzt nicht im Heck, sondern als Mittelmotor im Passagierraum.

Motor: 2,7 Liter Sechszylinder  
Leistung: 210 PS  
Vmax: rd. 215 km/h  
0 auf 100: 7 Sekunden  
Baujahr: 1972

Das 2,7 Liter große und 210 PS starke Sechszylindertriebwerk stammt vom Carrera RS. Mit diesem erreichte der Nordstadt Käfer trotz seiner 1100 kg noch im 2. Gang nach nur 7,3 Sekunden die 100 km/h-Marke (ein Original 1303 brauchte dazu 19,5 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit lag aufgrund der relativ schlechten Aerodynamik bei 213,1 km/h (Original 1303 142,3 km/h). Wieder eingebremst wurde er mit vorn und hinten innenbelüfteten Scheibenbremsen.



Durch den längeren Radstand mussten die Kotflügel aufwendig als Einzelstücke entstehen und erwannen so jeweils noch fünf Zentimeter an Breite. Dennoch wirkt der Käfer immer noch optisch gelungen und harmonisch. Auch innen zeigt der Nord-



stadt eine wilde Mischung aus Porsche und Käfer. Die Porschteile wie Lenkrad und Armaturen sind geschickt in das Käferhäuschen integriert. Die Schalensitze aus dem Flachmann sind für den Einsatz im Käfer modifiziert. Porschetypisch sitzt der Zündschlüssel links. 20 Mittelmotorkäfer sollten bei Nordstadt entstehen. Nach zwei Exemplaren kam aber schon das Ende, weil die Fertigung zu teuer war.

Auch wenn er genau genommen kein Volkswagen ist, unter VW-Fans ist der Nordstadt Käfer absoluter Kult, ja schon fast ein Mythos. Mit 85 000 Mark war er 1973 mehr als doppelt so teuer als ein Porsche Carrera RS. Ein heutiger Marktwert ist wegen der geringen Stückzahl kaum zu ermitteln. Der Versuch, einen Nordstadt-Käfer heute neu aufzubauen, dürfte an den aktuellen strengen Zulassungsbedingungen scheitern. So bleibt für viele Käfer-Fans der Nordstadt-Käfer ein Traum.

*Herbert Fischer*

## Karmann Ghia Typ 14

Mit den heutigen Augen betrachtet ist er ein besonders schöner und harmonisch gestalteter Wagen, der Typ 14. VW Karmann-Ghia (Typ 14) [ˈɡia] (nicht [ˈdʒia]) wurde im Auftrag von VW von der Firma Karmann in Osnabrück zwischen 1955 und 1974 gebaut und von Volkswagen vertrieben.



Die Technik des Karmann-Ghia Typ 14 war bis auf wenige Details weitgehend identisch mit dem VW Käfer. Im Turiner Karosseriebaubetrieb *Carrozzeria Ghia* wurden die Prototypen des Typ 14 von *Felice Mario Boano* und dessen Sohn Gian Paolo entworfen. Wesentliche Grundlage dieser Arbeit war allerdings ein schon vorher von der Firma Ghia gebauter Prototyp für Chrysler. Dessen Entwurf stammte allerdings vom Chefdesigner der US-amerikanischen Firma Vergil Exner (sen.). Die äußere Form des Karmann Ghia kann daher grundsätzlich weder Luigi Segre noch der Fa. Ghia zugeschrieben werden.

Die Serienproduktion des VW Karmann Ghia Typ 14 begann 1955. Bis zum Ende der Produktion verließen mehr als 443.000 PKW des Typ 14 das Karmann-Werk in Osnabrück, darunter waren knapp 81.000 Cabriolets. Der Wagen wurde zum Verkaufsschlager – auch wenn er als „Hausfrauen-Porsche“ und „Sekretärinnen-Ferrari“ titulierte wird: Das Auto sieht zwar aus wie ein Sportwagen, ist aber mit 30 PS und 115 km/h Spitzengeschwindigkeit weit entfernt von sportlichen Rekorden.

Nicht zu verwechseln ist der Karmann Ghia Typ 14 mit dem Coupé gleichen Namens, Typ 34, und dem Typ TC (für Touring Coupé). Der auf dem Typ 3 (VW 1500/1600) basierende Typ 34 wurde von 1961 bis 1969 neben dem Typ 14 in Osnabrück hergestellt. Die Karosserieform kommt bei weitem nicht an den Typ 14 heran. Sicken, Kanten und ein unharmonischer Dachaufbau sind zumindestens für mich hinderlich, die Form als gelungen zu bezeichnen.

Von 1962 bis 1972 wurden in Brasilien im Werk São Bernardo do Campo nahe São Paulo fast 23.500 Coupés und 176 Cabriolets einer veränderten Typ 14-Version mit anderen Stoßstangen und Heckleuchten, ab 1970 mit zusätzlichen Ausstellfenstern vorn, gefertigt. In diesem Werk wurden in den Jahren 1970 bis 1976 auch etwa 18.000 Exemplare des Karmann-Ghia TC (Typ 145) nur als Coupé gebaut.

Insgesamt wurden zwischen 1955 und 1976 rund 527.000 Fahrzeuge gebaut. Repliken, also Karosserie-Nachbauten, erfreuen sich seit einiger Zeit wachsender Beliebtheit. Seit kurzem bieten Unternehmen Nachbauten des Karmann-Ghia auf Basis eines (früher bereits einmal zugelassenen) Käferchassis an, auf das eine Glasfaserkunststoffkarosserie aufgesetzt wird. Ein Vorteil solcher Neu(auf-)bauten ist die Benutzung moderner Werkstoffe und Motoren.

*Herbert Fischer*

## Peking to Paris

Von Peking nach Paris mit einem alten Automobil? 16.000 Kilometer? Kann das gut gehen? Anscheinend gehts doch, auch heute noch oder wieder, denn 1907, gerade als das Automobil fahren „lernte“ gab es die erste Ausgabe der Peking to Paris Langstrecken-Fahrt.

Ein Auto, das damals die Erstaussage gewann, war auch diesmal 2007 mit von der Partie - der ITALIA des Prinz Borghese. 2007 starteten mehr als 100 (einhundert!) Fahrzeuge zu dieser extremen Langstrecken-Aufgabe. Man folgte der alten, 1907 gefahrenen Route im Gegensatz zu 1997 ( 2. Peking to Paris Fahrt), welche viel südlicher befahren werden musste, denn die Gebiete der ehemaligen GUS-Staaten konnten nicht gewählt werden. Jüngstes Auto war ein Aston Martin DB 6 von 1965, gefolgt von einem Volvo PV 544 und einem Jaguar MkII.



ITALA 40, 1907



Rolls Royce Silver Ghost, 1923



Delage D6L, 1930



Alvis 12/50 Beetleback, 1930

Ältestes Auto war der ITALA. Jeden Tag gab es neue Herausforderungen an Mann und Fahrzeug - dies wurde in dem Buch „Peking to Paris“, ähnlich einem Tagebuch, ausführlichst beschrieben. 224 Seiten und viele Bilder sind im Verlag „Veloce Publishing Ltd.“ um 47 Euro zu beziehen.

Lust bekommen? 2010 gibt es die nächste Möglichkeit mitzufahren. „Um die Welt wirklich zu entdecken, muss man durch ihren Staub kriechen und nicht über sie hinwegfliegen“ bemerkte der Weltreisende Ted Simon und dies trifft besonders auf die Peking to Paris zu.

Herbert Fischer

## Vive la France!

Frankreich ist anders! In Frankreich wird die Kfz-Steuer einmalig bei Anmeldung entrichtet. Daher macht sich niemand die Mühe ein Auto wieder abzumelden. Also wurden schön langsam die Kennzeichen-Kombinationen knapp. Da das bisherige System nicht mehr reformierbar ist, führte Frankreich ab April ein komplett neues System ein. Es werden Kennzeichen mit fortlaufenden Buchstaben-Zahlen-Buchstaben-Kombinationen sowie einem Euro-Feld an der linken Seite und einem Department-Feld auf der rechten Seite ausgegeben.



Wahre Größe beweist die Grand Nation dabei gegenüber Oldtimerfahrern: Diese können die neuen Schilder im zeitgenössischen Stil bekommen. Soviel Entgegenkommen würde sich mancher österreichische Oldtimerfan auch wünschen, der die Euro-Blechschilder an seinem Klassiker als optischen Affront empfindet.

Herbert Fischer

## Turbinenautos

Kaum war der Zweite Weltkrieg, der die Flugzeugturbine zügig in der Entwicklung vorantrieb vorbei, begannen auch schon die Arbeiten am Einsatz für Landfahrzeuge. Rover und Chrysler beschäftigten sich federführend schon sehr früh mit PKW-Turbinen. Boeing arbeitete zeitgleich, rd. um 1950, an geeigneten Turbinen für Lastwagen.



Im März 1950 präsentierte Rover den ersten Gasturbinen-Wagen, den T1. Als Basis diente ein Rover 75, welcher zum offenen Sportwagen umgebaut wurde. Den 100 PS Gasturbinen-Antrieb bauten die Rover Mannen im Heck dieses Experimentalwagens ein. Höchstgeschwindigkeit 140 km/h. 1952 erreichte man auf der Hochgeschwindigkeits-Strecke im belgischen Jabbeke mit dem T1 den fliegenden Kilometer

mit 244,564 km/h. Achtung: nicht mit der ersten Experimental-Turbine, sondern mit einer neuen 230 PS starken! Kraftstoff-Verbrauch bei diesem Weltrekord waren die „Kleinigkeit“ von 70 Liter für 100 Kilometer. Danach folgte 1956 der T3 mit einer 110 PS Turbine, wieder im Heck eingebaut, und Allradantrieb. Auch hierbei war der Verbrauch sehr hoch, 20 Liter auf 100 Kilometer. 1961 folgte der T4, welcher formal den zwei Jahre später erschienen P6 vorwegnahm. Bei diesem Experimentalwagen wurde die Antriebseinheit vorne platziert und hatte 140 PS Leistung.



kenntnisse von 1948, als man schon begann, an der Gasturbine zu arbeiten.

Renault startete 1956 ihr Turbinen-Zeitalter mit dem „Etoile Filante“. 270 PS trieben das Fahrzeug am Salzsee von Bonneville/Utah auf 308,850 km/h ! - Weltrekord für Turbinen-Landfahrzeuge.



Ein weiterer Automobil-Hersteller versuchte ebenfalls mit Turbinen in PKWs sich von den Konkurrenten abzusetzen. Dies gelang dem französischen Konstrukteur Jean-Albert Gregoire mit dem 1952 vorgestellten Socema-Gregoire: Stromlinienform, Einzelradaufhängung, viel Einsatz von Aluminium, der Turbinenmotor wurde vorne installiert und über ein Cotal-Getriebe wurden die 100 PS an die Hinterräder weitergeleitet.

Chrysler baute zwischen 1963 und 1966 fünfundfünfzig „Chrysler Turbine“ Autos (Karosserie von Ghia) und ließ diese von 203 amerikanischen Haushalten testen. Ein Exemplar davon wurde auf „Weltreise“ geschickt und in 23 Städten vorgeführt. Die zweistufige Gasturbine (A-831) leistete 200 PS und die Höchstzahl war bei 45.700 U/min.



1954 stellte die Automobilfirma Plymouth ein Sport Coupe als Erstlingswerk mit Turbinenantrieb der Chrysler-Corporation vor. Weitere Experimental-Fahrzeuge folgten. 1962 begaben sich zwei Plymouth Turbo-Fury und Dodge Turbo-Dart auf eine Promotion-Reise durch die USA. Eingebaut wurde die Chrysler Turbine CR2A mit rd. 200 PS.



In der Zwischenzeit hat General Motors nicht geschlafen und so bekamen die von Harley Earl entworfenen Showcars Firebird I, II und III viel Publicity, waren aber recht unpraktisch von der Raumaufteilung.

Auch die Italiener präsentierten 1954 den „FIAT Turbina“, ein schnittiger Coupe-Prototyp auf Basis des FIAT 8V. 300 PS reichten für eine Endgeschwindigkeit von rund 250 „Sachen“. Dabei stützte sich die Entwicklung des Turbinenwagens auf Er-

Durchsetzen konnte sich die Turbinen Aera mit Ausnahme von ein paar Weltrekorden und im Rennsport (Rover-BRM mit Graham Hill am Steuer, Howmet TX, Chaparral etc.) aber nicht.

Herbert Fischer

## Vintage Bentley

Vintage Bentley wird die Bauzeit zwischen 1921 bis 1931 benannt. In dieser Zeit wurden die sportlichsten und einzigartigsten Autos gebaut, wenn man es GROSS, KRAFTVOLL, LUF-TIG und EINZIGARTIG mochte.

Die Modellreihen:

**3 Litre**, 2996 ccm Vierzylinder-Motor mit 16 Ventilen, welcher 1613 Mal in der Zeit von 1921 bis 1929 gebaut wurde.

Danach folgte der **4 1/2 Litre**, welcher 4398 ccm Hubraum hatte und ebenfalls einen 16 Ventil-Vierzylinder-Antrieb besaß. Die meisten wurden auf einem 10ft 10inch Chassis aufgebaut, nur ein paar wurden auf einem verkürzten Rahmen gebaut und erhielten die Typbezeichnung **3/4 1/2**. Davon wurden 667 Stück in der Zeit von 1927 bis 1931 gebaut.

Eine weitere aber sehr kleine Serie ( 50 Stück) betrifft den berühmten und bekannten „**4 1/2 lt. Blower**“. Blower deswegen, weil der Motor über einen Kompressor aufgeladen wurde. Gebaut wurde der Blower zwischen 1929 und 1930.



Bentley 4 1/2 Litre VdP

**6 1/2 Litre** wurde der starke 6597 ccm 24 Ventil-Sechszylinder-Motor Wagen benannt. Dieser wurde 362 Mal an spezielle sportliche Kunden ausgeliefert. „**Speed Six**“ war dann die noch sportlichere Variante des 6 1/2 Litre und besaß 2 SU-Vergaser und wurde 182 Mal in der Zeit von 1928 bis 1931 hergestellt.

Das **8 Litre** besaß einen 7983 ccm 24 Ventil-Sechszylinder-Motor, davon wurden 100 Stück 1930 produziert.

Die letzte Baureihe, der *Vintage Bentley*, war der **4 Litre**, welcher von einem 3915 ccm Vierzylinder-Motor mit 8 Ventilen angetrieben wurde. Dazu verwendete Bentley das Chassis des 8 Litre Modells. Dieses Modell war in Relation zu all den anderen Modellen zu schwach, zu klein und kam in den Rezessionsjahren auch zu spät, um Erfolge zu haben. Davon wurden nur 50 Stück 1931 gebaut.



Bentley Werksteam in Le Mans

Die meisten der Tourer und Speedster wurden mit einer „sparsamen“ Karosserie von Van den Plas versehen und werden oft mit der Zusatz-Kurzbezeichnung VdP benannt.

Bentleys dieser Zeit haben ein unglaubliches Image von Sportlichkeit und Schnelligkeit. In diese Zeit fallen auch die vier Le Mans Siege und die vielen internationalen Erfolge (Brooklands etc.), wo die „schnellsten Lastwagen der Rennstrecke“ die zarten und kleinen Bugattis und Delages verbliesen. Heute muss man tief in die Tasche greifen, um sich einen Vintage Bentley leisten zu können. Die beste Ansprechperson dafür ist Stanley Mann, der Bentley Guru Himself. Er hat zum Beispiel einen 3 Litre aus 1925 um wohlfeile 130.000.- Euro als „Einstiegermodell“ parat. Bei den anderen Modellen muss man den Preis erfragen, aber mit so um die 800.000.- bis eine Million Euro muss man schon rechnen.

Auskünfte gibt [www.stanleymann.co.uk](http://www.stanleymann.co.uk) oder der Bentley Drivers Club [www.bdcl.org](http://www.bdcl.org).

Herbert Fischer

## COVC Nachrichten

### Lions-COVC Bowlingturnier (05. April 2009)

Bereits zum zweiten Mal fand heuer das Bowlingturnier zwischen den befreundeten Clubs Lions Wien-Donau und COVC statt. Für uns ging es auf jeden Fall darum, den schönen Wanderpokal zu verteidigen.



Trotz des wunderschönen Frühjahrs(Sommer)Tages nahmen rund 16 COVCler sowie 30 Löwen an diesem Turnier teil. Es wurde mit viel Körpereinsatz gearbeitet, einige Mitspieler versuchten sogar die Bowlingkugeln auf der Bahn zu überholen.

Manch einer hatte auch ein Quäntchen Glück, um die meisten Punkte zu erzielen. Spaß hat es, wie bereits im vergangenen Jahr, sicher wieder allen Teilnehmern gemacht! Ein Lob geht auch an einen Mitspieler, welcher mit drei Damen in einem Team spielen musste. Mit vornehmer Zurückhaltung hat er „seinen“ Damen den Vortritt überlassen und kampflös das Feld geräumt. (siehe auch Foto [www.covc.at](http://www.covc.at))



Das sonntägliche Mittagessen mit Schnitzel und Rostbraten sowie die Siegerehrung (unter viel Gelächter) fand dann in der Nähe im „Hernalser Presshaus“ statt.

Zu guter Letzt muss noch erwähnt werden, dass der COVC den Wanderpokal bestens verteidigt hat und nun bereits zum zweiten Mal überreicht bekam. Die Freunde vom Lionsklub Donau waren uns aber knapp auf den Fersen und so entschieden nur 5 Punkte Differenz zu unseren Gunsten.

Ein herzliches Dankeschön geht wieder an das Organisationsteam Familie Liedauer und den „Löwen“, die es 2010 hoffentlich wieder mit uns aufnehmen werden.

*Brigitte Adrian*

### 3. Triestingtal Oldtimer Fahrt, 8./9. Mai

Nach Nennschluss können wir mit Stolz und Freude berichten, dass wir 60 Autos und 11 Motorräder am Start begrüßen werden. Leider wird unser „Oberguru“ Johann Justerer (er ist der treibende Faktor bei der Routengestaltung und bei den Sonderprüfungen) aus Krankheitsgründen nicht an der finalen Organisation dabei sein können. Josef Lenzinger übernimmt seine Agenden.

Hoffentlich haben wir viel Spaß an der Veranstaltung und so schönes Wetter wie wir zu den Osterfeiertagen hatten.

### Herbstausfahrt des COVC „Weinviertel-Klassik 2009“, 4./5. September



4. September Abends Startnummernausgabe, Fahrerbesprechung, anschließend Abendbuffet.

5. September Start in Wolfpassing/Hochleithen, Mittagspause in Würnitz, Weiterfahrt über Kettlasbrunn und Wolkersdorf zum Ziel in Großbeersdorf.

Maximal 60 Autos werden zugelassen.

Voranmeldeschluss 1. Juli 2009.

Bei der „Weinviertel-Klassik 2009“ wird der Gesamtsieger in WEIN aufgewogen.

Voranmelde-Formulare unter [www.covc.at](http://www.covc.at)

### Veranstaltungen, Ausfahrten

23./24. Mai: Oldtimermesse Tulln

6. Juni: Clubausfahrt, Organisator O. Goschenhofer

7. Juni: LIONS Sommerfest, Hirschstetten

2. Juli: Clubabend, „Club auf Reise“

6. August: Clubabend, „Club auf Reise“

4./5. September: Herbst-Ausfahrt „Weinviertel-Klassik 2009“

10. Oktober: Schlussfahrt des COVC

### Nächster Clubabend:

Donnerstag, **4. Juni 2009**, 19,30 Uhr, in der Panoramascenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5.

### Inhaltsverzeichnis

Oldtimer Charity auf hohem Niveau	1
Warum Frauen schlecht einparken...	2
Alfa Ricotti	2
Citroen 2CV Sahara	2
Extreme Konstruktionen	3
Schrumpf-Ami	3
Mathis VL 333	3
Opel Kapitän P 2,5	4
Ferrari 250 Testa Rossa	4
Vier Jahrzehnte Porsche 917	5
Frauen im Rennsport	6
Gottlieb Wilhelm Daimler	7
Der Nordstadt Käfer	7
Karmann Ghia Typ 14	8
Peking to Paris	8
Turbinenautos	9
Vintage Bentley	11
COVC Nachrichten	11

### City Copy Service

Gudrunstraße 160, 1100 Wien  
Tel.: 604 87 55  
Fax: 6048755 - 55  
E-Mail: [ccs10@aon.at](mailto:ccs10@aon.at)  
Web: [www.citycopyservice.at](http://www.citycopyservice.at)

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)