



Nummer **53** Dezember 2009

Monats-Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

EINEN BESINNLICHEN ADVENT,

EIN FRIEDLICHES WEIHNACHTSFEST UND

ALLES GUTE FÜR 2010 WÜNSCHT ALLEN CLUBMITGLIEDERN UND

FREUNDEN DES COVC DER VORSTAND UND DIE REDAKTION DER

MONATS-GAZETTE



100 Jahre Maybach

Der Name Maybach steht für Größe und Qualität. Die Firma gibt es schon einige Zeit nicht mehr, trotzdem ist Maybach auch bei Quartett-Karten-Spielen genau so vertreten wie Jaguar u.ä.

Zum Jubiläum konnte ein Museum für historische Maybach-Fahrzeuge eröffnet werden, deren Sitz in Neumarkt/Oberpfalz ist. Man nimmt an, dass weltweit noch 160 Fahrzeuge überlebt haben, davon stehen zehn Prozent im „Museum für historische Maybach-Fahrzeuge“. 2002 wurde die Marke von Mercedes wiederbelebt.

Der „Mythos Maybach“ wurde begründet von Wilhelm Maybach, geboren am 9. Februar 1846 in Heilbronn. Pfarrer Gustav Werner und Gottlieb Daimler erkannten den Genius des Vollwaisen aus dem Bruderhaus Reut-

lingen, förderten ihn beizeiten und ließen ihn zum Technischen Zeichner und Konstrukteur ausbilden. Wilhelm Maybach war an der Erfindung des Automobils beteiligt, er konstruierte den Motor des ersten Mercedes Simplex und avancierte später zum „König der Konstrukteure“.

Gemeinsam mit seinem ebenso genialen Sohn Karl gründete Wilhelm Maybach 1909 die spätere Maybach-Motorenbau GmbH in Bissingen/Enz, die Hochleistungsmotoren für Luftschiffe und Flugzeuge fertigte. Nach dem Ersten Weltkrieg baute Karl Maybach in Friedrichshafen die Produktion von Spitzenautomobilen der obersten Luxuskategorie auf, die bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs auf Bestellung gefertigt wurden.



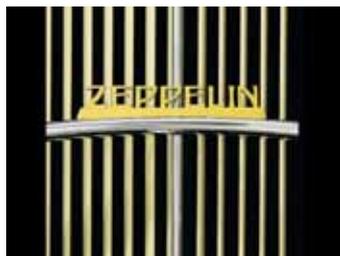
Maybach-Motoren sind genial: Sie stellten als schnell laufende Dieselmotoren in Schienenfahrzeugen wie

im „Fliegenden Hamburger“ neue Rekorde auf, und sie trieben die Giganten der Luftschiff-Ära ebenso an wie militärische Kettenfahrzeuge. Nach dem Zweiten Weltkrieg lag der Schwerpunkt der Produktion auf Großdieselmotoren für Schienen- und Wasserfahrzeuge.

Das erste Maybach-Auto war 1921 auf der Berliner Automobilausstellung zu sehen, es hieß W 3 (das „W“ stand für „Wagen“). Die Autos waren gut und teuer, und bis



zum Zwölfzylindermodell Maybach Zeppelin von 1930 hatte sich die Marke an die Spitze der Autowelt emporgearbeitet. Dass sie wenige Jahre später zum Hoflieferanten auch der NS-Größen wurde, hat Wilhelm Maybach nicht mehr erlebt. Er starb Ende 1929 in Stuttgart.



Auch der Absturz Maybachs fiel in die Nationalsozialistische Zeit. Im Zweiten Weltkrieg erlosch die Nachfrage nach zivilem Autoluxus, Maybach wurde vor den Karren der Rüstungsindustrie gespannt. 1941 wurde ziemlich exakt 20 Jahre nach dem ersten Modell der letzte Maybach ausgeliefert; insgesamt hatte die Firma knapp 1800 Automobile hergestellt.

Zur Eröffnung des im Eingang des Artikels erwähnten Museums kam auch Irmgard Schmid-Maybach. Sie ist die letzte noch lebende Tochter von Karl Maybach und somit Enkelin Wilhelm Maybachs, der schließlich einer der Erfinder des Automobils war.

Im Jahr 2009 wird der „Mythos Maybach“ 100 Jahre alt. Aber die Erfolgsgeschichte wird weitergehen.

Triumph TR2 Imperia

Beim lichtgrün-metallic lackierten Triumph TR 2 handelt es sich um eine Rarität der Sonderklasse. Das Besondere ist der Coupe-Umbau, der nur 22 Mal von der Firma Imperia in Belgien durchgeführt wurde. Das nach der Rennstrecke Francorchamps benannte Coupe verfügte über einen Aufbau mit herausnehmbarem Plexiglas-Dachteil sowie bei luxuriöser Innenausstattung in Leder über vier Sitzplätze (Schätzwert € 36.000 - 42.000).



Ein solches Exemplar, Bj.1955, wurde im Oktober 2009 bei der Classic Expo Salzburg in der Auktion versteigert.

Scott Super Squirrel

Eine Scott Super Squirrel von 1929 wurde im Juni 2009 für 276.000 US-Dollar versteigert. Das sensationelle Ergebnis mag hauptsächlich am prominenten Vorbesitzer Steve McQueen gelegen haben.



Kein geringerer als der Custom Culture Papst Kenneth „von Dutch“ Howard nahm sich des 600 Kubik starken Zweizylinders in den 70er Jahren an, Auftraggeber war sein Freund Steve McQueen, damals gerade auf dem Zenith seiner Karriere und im Begriff, sich eine stattliche Motorradsammlung aufzubauen. Für ihn verzierte Howard das dunkelgrüne Gefährt mit feinen Zierlinien und dem für ihn charakteristischen „Fliegenden Auge“ auf der Werkzeugbox. Im Eifer des Gefechts unterlief ihm dabei sogar ein kleiner Fehler: Auf dem Nummernschildhalter schrieb er „1926 Scott“ – tatsächlich stammt dieses Modell aber aus dem Jahr 1929! Steve McQueen nahm es gelassen und vermachte Kenneth Howard das seltene Stück einige Jahre später kurz vor seinem Tod. Der reichte es, natürlich mit angemessenem zeitlichen Abstand, an einen kalifornischen Motorradsammler weiter, später ging es in den Besitz von Tonny Sorenson, Chef des Von Dutch Modelabels, über.

Aber die Scott Super Squirrel war auch sonst ein bemerkenswertes Motorrad, für das Sammler heute hohe Preise zahlen. Schon die ersten Scott Motorräder waren 1908 dank

Herbert Fischer

Wasserkühlung, Teleskopgabel und mittragendem Motor sehr fortschrittlich. Im Renneinsatz galten sie spätestens nach den Siegen von 1912 und 1913 bei der Tourist Trophy als nahezu unschlagbar.

Die Scott Super Squirrel kam 1924 auf den Markt und hatte einen revolutionären Zweitaktmotor mit 498 ccm oder 596 ccm. Zusammen mit der normalen Scott Squirrel und der Flying Squirrel festigte sie das famose Image der Marke. Die legendären Squirrel-Modelle sind heute gesuchte Motorrad-Oldtimer.



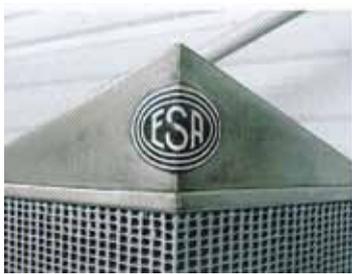
Firmengründer Alfred Angas Scott erlebte die Super Squirrel nicht mehr. Er war bereits 1919 aus dem Unternehmen ausgeschieden, um sich als Autobauer zu versuchen, und 1923 gestorben. Nach mehreren Besitzerwechseln stellte die Scott Motor Cycle Company 1978 die Produktion ein.

Herbert Fischer

ESA- eine österreichische Automarke

Wenn man versucht, im Internet oder in Büchern nachzuforschen, wer denn die Autofirma ESA sei, stößt man auf Granit. Als Marke ist diese Firma bei Wikipedia zwar gelistet, aber ohne Informationen.

Nun habe ich doch ein wenig erfahren: 1917 wurde ESA von Egon Seilnacht in Wien-Atzgersdorf, Erlaaergasse 18-20, gegründet. Zwischen 1920 und 1926 baute ESA zweiseitige Sportwagen, welche mit einem Vierzylindermotor ausgestattet waren. Man kann nachlesen, dass 1919 in Baden bei Wien ein ESA-Cyclecar den Rundenrekord erzielte. 1920 war ein ESA sogar in Indianapolis am Start. 1922 nahm ein ESA an der Targa Florio erfolgreich teil. 1926 musste Seilnacht die Produktion einstellen.



Ein Verwandter der Familie Seilnacht sucht nun nach Informationen, denn es gibt kein (außer einem Kühleremblem) überlebendes Fahrzeug und so gut wie nichts Schriftliches.

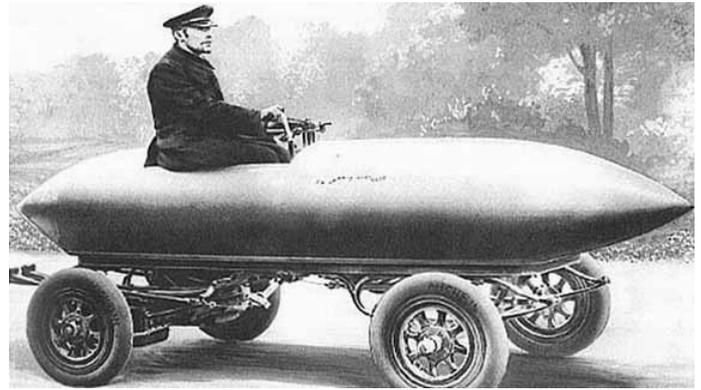
Herbert Fischer

Das erste Auto mit über 100 km/h

Was viele nicht vermuten würden: Nicht etwa ein benzinbetriebenes Auto, sondern ein *Elektroauto* hat erstmals die 100 km/h Geschwindigkeitsmarke durchbrochen. 1899 erreichte das Elektroauto »La Jamais Contente« bereits 105 km/h. Am 29.4.1899 stellt der aus Brüssel stammende Rennfahrer Camille Jenatzy mit seinem Elektroauto »La Jamais Contente« einen Ge-



schwindigkeitsrekord für Automobile auf. Er erreichte 105,8 km/h und durchbrach erstmals die 100 km/h-Marke. Das selbst konstruierte Rekord-Auto wurde von Elektromotoren angetrieben und wog 1450 kg. »La Jamais Contente« bedeutet übrigens »die niemals Zufriedene«. Das zigarrenförmige Fahrzeug hatte keine Bremse eingebaut.



„Nachschlag“: Bosch und Belgien, das ist eine Erfolgsgeschichte. Boschs magnetische Zündung ist eine Weltsensation in der Automobilherstellung geworden, weil der belgische Rennfahrer Camille Jenatzy („Le Diable Rouge“) am 2. Juli 1903 bei unerhörten 135 km/h Höchstgeschwindigkeit mit der neuen Ausrüstung in Irland Rekorde erzielte.

Herbert Fischer

Best in Show- Horch 853

Er war das beste Auto, das im Dritten Reich gebaut wurde. Gemeint ist der Horch Type 853. Das Fahrzeug hatte einen 8-Zylinder-OHV-Reihenmotor mit 4,9 Litern Hubraum vorne eingebaut, der 100 PS entwickelte und über ein 4- oder 5-Gang-Getriebe mit Schalthebel in der Wagenmitte die Hinterräder antrieb. Es hatte einen Kastenrahmen, vorne eine Starrachse mit zwei Querblattfedern und hinten eine Starrachse mit U-derlung-Halbfedern. Auf dem langen Fahrgestell waren eine Pullman-Limousine und ein Pullman-Cabriolet zu bekommen sowie auf Wunsch verschiedene Sonderkarosserien wie die von Erdmann & Rossi/Berlin und Gläser/Dresden.



Gleichzeitig erschien der Wagen auch auf kürzerem Fahrgestell als Horch 850 Sport mit zweitüriger Cabriolet-Karosserie. Anstatt der hinteren Starrachse besaß der Wagen eine Doppelgelenkachse. 1937 erhielt das Sportcabriolet ebenfalls den 120-PS-Motor und wurde in Horch 853 umbenannt. 1938 gab es auch den zweiten Schalthebel für den Schnellgang, und der Wagen hieß Horch 853 A.

1938 erschien auch noch eine Roadster-Ausführung des Typs 853 A. Sie wurde Horch 855 genannt und war alternativ

auch auf einem verkürzten Fahrgestell erhältlich. 1939 wurde die Produktion aller Sportwagen kriegsbedingt eingestellt.



2009 errang der Horch 853 Sport Cabriolet mit einer einmalig schönen Karosserie von Voll & Ruhrbeck - Berlin Charlottenburg - den ersten Platz beim Concours de Elegance in Pebble Beach/Kalifornien. Der Wagen ist im Besitz von Robert M. Lee/ Nevada/USA.

Herbert Fischer

Die Automobil-Geschichte bis 1890

Die Zeit von 1700-1800:

Das Automobil wurde nicht einfach erfunden oder entdeckt. Es wurde über viele Jahrhunderte entwickelt und Dampf-Energie sowie die industrielle Revolution machten es erst wirklich möglich. Viele Künstler, Ingenieure, Erfinder und Designer waren zu unterschiedlichen Graden an seiner Kreation beteiligt. Selbstverständlich wäre es ohne das Rad nicht möglich gewesen und die Erfindung des Rades geht viele Jahrhunderte zurück. Die Idee des Automobils entstand fast zweifellos aus der Entdeckung, dass schwere Lasten verschoben werden konnten, indem man sie über Holzpfähle rollte. Während des 17. Jahrhunderts entwickelten sich die Ideen für Selbstantrieb in Form von Pedalkraft, Uhrwerkvorrichtungen und Windmaschinen.



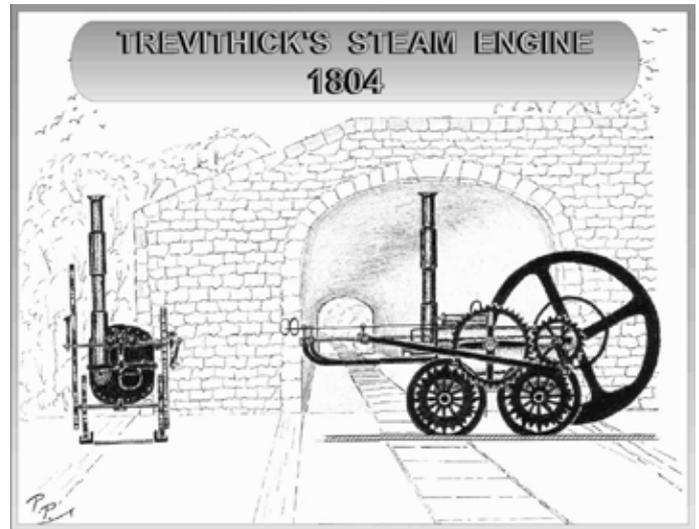
Nicolas-Joseph Cugnot

Leonardo da Vinci, Isaac Newton und andere hatten mit Ideen für selbst angetriebene Gefährte gespielt, aber sie kamen nicht über Skizzen oder Modelle hinaus. Im Laufe des 17. Jhdts. hatten Savery, Newcomen und Watt eine Rolle in der Entwicklung von dampfbetriebenen Maschinen gespielt, aber es war schließlich Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804), der 1769 in Frankreich das er fand, was heute als das erste dampfbetriebene Straßenfahrzeug mit Selbstantrieb angesehen wird. Es hatte 3 Räder, war sehr schwer und diente hauptsächlich dem

Militär zur Bewegung von Kanonen. Cugnot hält auch den zweifelhaften Titel, der Erste gewesen zu sein, der einen Autounfall hatte, als er 1771 mit seinem Gefährt in eine Mauer raste.

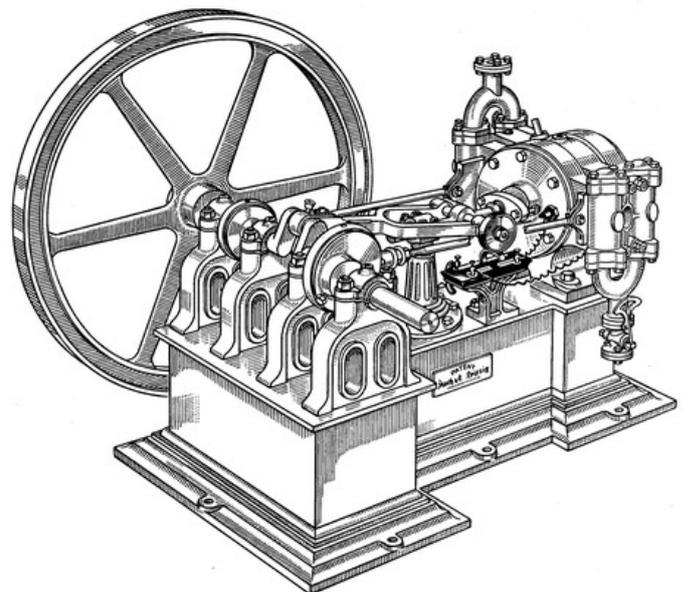
Die Zeit von 1800-1850:

Erst 1801 entwickelte der Engländer Richard Trevithick ein Fahrzeug, das dem Personentransport diente.



Später, mit Andrew Vivian zusammen, entwarf er den 'London Carriage', ein kutschenähnliches, dampfbetriebenes Fahrzeug, das bis zu 16 km/h fuhr. 1807 erfand Francois Isaac de Rivaz aus der Schweiz einen „Verbrennungsmotor“, der eine Mischung aus Wasserstoff und Sauerstoff verwendete, um Energie zu erzeugen und nutzte diesen später, um ein Auto zu entwickeln. Während dieser Periode boomten mit Dampf angetriebene Fahrzeuge, wurden aber schließlich in Großbritannien verboten, und es kam zur Erfindung der Eisenbahn. Elektrische Fahrzeuge gab es in den verschiedensten Formen, aber alle hatten Probleme mit dem Gewicht und dem Aufladen der Batterien. 1837 entdeckte Charles Goodyear den Vulkanisierungsprozess und erfand den ersten Gummireifen, den er 1844 patentieren lässt. Im gleichen Jahr patentiert Robert Thompson den ersten Luftdruckreifen.

Die Zeit von 1850-1890:



Der erste erfolgreiche Verbrennungsmotor war ein Zweitakt-Gasmotor, der zusammen mit der Zündkerze von Lenoir von Belgien 1860 patentiert wurde. Später baute er einen Prototyp, der eine Geschwindigkeit von 3 km/h erzielte. 1865 wurde das

„Red Flag Gesetz“ erlassen, das die Geschwindigkeit begrenzte und vorsah, dass eine Person mit einer roten Signalfahne vor dem Fahrzeug herging. Auch die Konkurrenz durch die Firmen der Pferdekutschen und die Einführung einer Maut verlangsamten den Fortschritt. Diese frühen dampfbetriebenen Fahrzeuge waren schwer und plump gebaut, so dass sie Straßen schwer beschädigten. 1862 erfand Alphonse Beau de Rochas den ersten Viertakt-Zylindermotor, aber es war Nikolaus August Otto und dessen Firma Otto und Langen Company von Deutz, Deutschland, die ihn zuerst patentieren ließen. Zwischen 1885-88 entwickelten Gottlieb Daimler und Karl Benz, unabhängig von einander, erfolgreich Fahrzeuge. Ab 1890 wurden, dank John Dunlops Forschung mit Luft gefüllten Fahrradreifen, hauptsächlich pneumatische Gummireifen an Fahrzeugen montiert.



Herbert Fischer

Frank Seiberling – Gründer von „Goodyear“

Der Markenname Goodyear ist uns allen bekannt. Die Gummi- und Reifenfabrik wurde aber nicht von Charles Goodyear gegründet, sondern 1898 von Frank Seiberling (38 Jahre nach dem Tod von Goodyear).

Der deutschstämmige Frank Seiberling, geboren am 6. Oktober 1859 in Ohio, war in mehreren Branchen erfolgreich. Er verlor aber sein gesamtes Vermögen in den Jahren der Wirtschaftskrise nach dem Kurssturz an der Wall Street 1893. Mit dem von seinem Vater John geerbten Unternehmergeist kaufte er 1898 sehr günstig (13.500 Dollar) eine stillgelegte Strohplattenfabrik in Akron.

Zunächst unschlüssig, was er mit der Fabrik anfangen sollte (er überlegte, eine Papiermühle zu gründen), entschloss er sich für „Gummi“, da Akron damals eine Hochburg der Kautschukfabrikation war. Und so gründete er am 29. August 1898 die „Goodyear Tire and Rubber Company“, benannt nach Charles Goodyear, dem Erfinder der Vulkanisation und Begründer der modernen Gummiindustrie, der aus seiner Erfindung aber leider kein Kapital schlagen konnte.

Seiberlings Bruder Charles stieg in das Unternehmen ein und nach dem Umbau der Fabrik wurde mit 13 Mitarbeitern am 21. November 1898 die Produktion aufgenommen. Die ersten Produkte waren Reifen für Kutschen und Fahrräder, Hufeisenunterlagen, Einmachringe, Löschschläuche und sogar Pokerchips aus Gummi.

1901 produzierte Seiberling die ersten Autoreifen und bot dem jungen Henry Ford Reifen für seinen neuen Rennwagen an. Zum ersten Mal fuhr ein Rennwagen mit Goodyear-Reifen, und das erfolgreich.

Der „Flügelschuh“ (inspiriert durch die Statue des Götterboten Hermes), das Markenzeichen von Goodyear, erschien im gleichen Jahr in der Saturday Evening Post. Bereits 1903 konnte Goodyear ein Patent auf den ersten schlauchlosen Reifen anmelden. Die schon über 600 Mitarbeiter mussten unruhige geschäftliche Zeiten überstehen, aber Innovation wie neuartige Universalfelgen oder eine Reifenfertigungsmaschine im



Jahr 1904 ließen Goodyear die Schwierigkeiten überstehen. Ab 1908 wurde das T-Modell von Ford mit Goodyear-Reifen ausgestattet, auch Mercedes-Fahrzeuge in Europa fuhren mit „Flügelschuh“-Reifen.

1909 entwickelte Goodyear den ersten pneumatischen Flugzeugreifen aus Gummi, der die bisher verwendeten Schlittenkufen und Fahrradreifen ersetzte.

1912 startete das erste Goodyear Blimp. Dieses Luftschiff, das im Gegensatz zum Zeppelin aus einer unversteiften Ballonhülle und keiner festen Struktur bestand, machte Goodyear ab 1920 zu einem der erfolgreichsten Unternehmen – neben Zeppelin. Der Großteil der produzierten Luftschiffe vor und nach dem 2. Weltkrieg wurde als Militärluftschiffe für die US-Marine gebaut. Bis 1995 produzierte Goodyear rund 350 Blimps.

1916 wurde Goodyear der größte Reifenhersteller weltweit und verteidigte diese Position bis 1990. Ebenfalls 1916 begann der Konzern, Rennreifen für den Motorsport zu entwickeln. Bis 1998 war das Unternehmen auch in der Formel 1 Reifenpartner von Teams wie Williams, Ferrari, Benetton oder Jordan.

An diesen Erfolgen konnte der Gründer Seiberling leider nicht teilhaben, denn er musste 1921 sein Unternehmen verkaufen. „Goodyear“ erholte sich jedoch und unterhält mittlerweile 90 Werke in 27 Ländern mit ca. 100.000 Mitarbeitern.



Seiberling gründete aber nach dem Verkauf von Goodyear ein neues Unternehmen, die Seiberling Rubber Company in Barberton, Ohio. Auf Grund seiner Statur und seiner Beharrlichkeit bekam er den Spitznamen „Little Napoleon“ der Kautschukindustrie. Er führte bis zum Schluss eine führende Rolle in der Branche, war aber auch für den fairen Umgang mit seinen Mitarbeitern und für seine Wohltätigkeit bekannt. Auch die Unterstützung von Bildungseinrichtungen (die Universität von Akron geht auf sein Bemühen zurück) war ihm ein Anliegen.

Frank Seiberling starb im August 1955 im Alter von 96 Jahren.

Gertrud Schallmeiner

Neue Bücher

2 CV



Die «Ente» war das mit Abstand populärste Modell des Automobilherstellers Citroën. Das erste serienreife Modell wurde bereits 1948 vorgestellt. In den folgenden Jahrzehnten wurde das französische Pendant zum deutschen «Käfer» ein echter Kassenschlager. Der kostengünstige Kleinwagen avancierte schnell zum Liebling der Studenten. Mit vielen Bildern und sparsamen, aber inhaltsreichen Texten widmet Alessandro Sanna dieses Büchlein eines der liebsten Autos der Welt. Das ideale Geschenk für jeden Ente-Liebhaber.



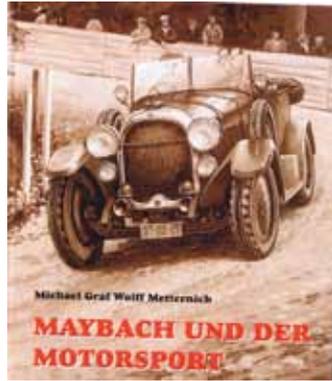
188 Seiten, gebunden, 280 Abbildungen, 22.5 x 19 cm.

ISBN: 978-3-613-03126-5,
Preis 20 Euro

Maybach und der Motorsport

Maybach hat nie Rennautos und spezielle Wettbewerbswagen gebaut. Einige Maybach-Flugmotoren der während des Ersten Weltkrieges abgeschossenen oder notgelandeten Luftschiffe oder Riesenflugzeuge gelangten nach Kriegsende in den Besitz von Privatleuten. Begeisterte Sportler bauten die mächtigen, niedertourigen Flugmotoren in Spezialfahrzeuge ein.

Das gerade vorgelegte Werk aus der Feder von Maybach-Spezialisten Michael Graf Wolff Metternich ist vordergründig dazu angetan, Proteste hervorzurufen. Wieso gibt es ein Buch mit dem Titel *Maybach und der Motorsport*, wenn es auf der Webseite des Maybach-Clubs unerschütterlich heißt: „Maybach hat nie Rennwagen und spezielle Wettbewerbswagen gebaut“?



Ein «Head-Turner» war auch die im eigenen Hause entworfene Alukarosserie des Greyhound. Sie erinnert ein wenig an die Aston Martin Modelle aus dieser Zeit, gefiel aber nicht allen Leuten. Dies - zusammen mit dem hohen Verkaufspreis - ist mit ein Grund, weshalb ein Greyhound auf der Straße ein seltener Anblick war und ist. Gefertigt wurden bei AC von 1959 bis 1963 nur gerade 83 Stück.

Herbert Fischer



Rennwagen mit dem Maybach HL42 Motor, z.Zt. in Australien

Das Geheimnis liegt in der Recherche! Der Autor hat genug Material zusammengetragen um nachzuweisen, dass zwischen 1923 bis 1926 vornehmlich mit dem W3 werkseitig Motorsport betrieben wurde.

Ein tolles Buch zur Maybach-Geschichte.
Verlag Sieger, 188 Seiten, 49.50 Euro.

50 Jahre AC Greyhound.

Wer an die Automarke «AC» denkt, denkt meist an die «AC Cobra», ein ultraschneller britischer Roadster mit amerikanischer «Power» unter der Haube, ausgeheckt von Carroll Shelby. Aber als der AC Greyhound erschien, da gab es den Cobra noch lange nicht.

Im Verkaufsprogramm des Autoherstellers aus Thames Ditton standen Modelle wie der AC Ace oder der Aceca. Und eben auch der Greyhound, der im Oktober 1959 auf der London Motor Show präsentiert wurde. Die AC-Modelle der 50er Jahre waren zwar nicht gerade so potent wie später der Cobra, aber durchaus als sportlich zu bezeichnen.

Und im Fall des AC Greyhound auch schon fast familientauglich – das verlängerte Chassis bot Platz für eine zweite Sitzreihe, und die Fahrzeuginsassen hatten im Gegensatz zu den Roadster-Modellen auch ein festes Dach über dem Kopf.

Morgan Plus4 SLR

Wiedersehen auf der Rennstrecke

Ein Unikat, der SLR, welcher 1961 für die Rennpiste gebaut wurde und 1975 aus der Szene verschwunden ist, ist wieder in



Silverstone aufgetaucht. Ein dritter Platz hinter einem Morgan Plus4 ist ein guter Einstieg für den SLR nach erfolgter Restauration.

Gonnet, ein früher Hybrid

Eines der ersten Hybrid-Fahrzeuge war der Gonnet/Frankreich. Vorne werkelt ein 2-Zylinder Zündapp-Motor, hinten war



ein Elektro-Motor und die Batterien eingebaut. Wieviel Hybridautos gebaut wurden konnte ich nicht recherchieren. Ein Exemplar ist in einem französischen Museum ausgestellt. Die Alukarosserie ist gefällig geformt und die gute Rundumsicht durch ein Plastik-Dach ergaben ein vielfältig einsetzbares Fahrzeug. Die Armaturen-Tafel mit dem Ladezustand der Batterien wurde hinter dem Fahrer angebracht - Ablesbarkeit „0“.

Herbert Fischer

Mille Miglia Briefmarke

Italien realisierte eine neue Briefmarke zu Ehren der Veranstaltung Mille Miglia. Die 60 Euro-Cent Briefmarke zeigt die Fahrer Cernato und Carrioli, wie diese gerade den Futa-Pass mit ihrem Alfa Romeo 6C 100 GS 1931 hinauf eilen.



Goliath GP 700

Goliath baute die GP 700 V/E Limousine mit 688 cm³ Zweizylinder-Zweitakt-Vergasermotor und 24/25,5 oder 29 PS. Der Wagen bot mit der 1950 noch ungewöhnlichen Pontonkarosserie Platz für fünf Personen bei einem Radstand von 2,30 Meter. Die Ganzstahlkarosserie ist mit einem Zentralrohrrahmen verschweißt. Motor und Getriebe des frontgetriebenen GP 700 sind quer vor der Vorderachse eingebaut, das Vierganggetriebe mit Krückstockschaltung war ab Dezember 1952 vollsynchronisiert. Vorn hat der GP 700 eine Einzelradaufhängung an Querblattfedern, hinten eine Starrachse mit zwei Längsblattfedern und Teleskopstoßdämpfer an allen vier Rädern sowie hydraulische Bremsen.



Nun zum vorgestellten GP 700 E Sportcoupé (1951/52): Das Coupé mit Alukarosserie wurde nur 26 Mal gebaut zur Propagierung der neuen Benzindirekteinspritzung, 688 cm³ Zweizylindermotor mit 29 PS = 120 km/h. Preis 1951: 9.700 DM. Die Berliner Karosseriefirma Rometsch fertigte daher in Handarbeit von ca. 1000 Stunden pro Fahrzeug (!) dieses Sportcoupé.

Die Autos aus dem Hause Goliath waren zu ihrer Zeit modern: Pontonkarosserie, vorn angeschlagene Türen, Blinkeranlage statt Winker, Innenkotflügel und geteilte Rücksitzbank beim Kombi. Auch gab es die Zweitaktmotoren in einer Direkteinspritzversion – durch die dadurch notwendige Getrenntschmierung mit Frischöl ließ sich der Verbrauch um rund ein Drittel verringern. Willkommener Nebeneffekt war neben einem verbesserten Leerlauf auch eine Schubabschaltung.

Eine andere Geschichte ist die Firma Goliath.

Herbert Fischer

Rolls Royce Silver Wraith Vignale

1954 entstand das Einzelstück eines Silver Wraith, welcher vom italienischen Karosser Vignale entworfen und gebaut wurde.



Meistens sind die so genannten „Coachbuild“-Autos gelungene Fahrzeuge. Nur dieses Vignale-Einzelstück polarisiert - schön oder nicht schön, das ist die Frage. Vorne ganz amerikanisch, der typische RR-Kühler hineinplaziert, ab der Mitte des Autos ein weitestgehend harmonischer Abschluss der Karosserie-Form. Geordert wurde das Fahrzeug vom New Yorker Joseph Maschuch und anscheinend wollte dieser typisch amerikanische Stilelemente in der Karosserie verwirklicht sehen. Hinten innen wurde ein Fernseher eingebaut und links ist auch ein Bord-Telefon realisiert worden. Das Fahrgestell ist die Langversion und hat die Nummer LCLW 14. Das Unikat steht in der Blackhawk Collection, USA.

Herbert Fischer

Volvo „Philip“

Im Mai 1953 wurde der überraschten Öffentlichkeit eine Volvo-Studie vorgestellt.



Volvo-Chefdesigner Jan Wilsgaard, der bis zum Volvo 850 aus den 90er Jahren fast alle Volvo designed hatte, stellte mit der ‚Philip‘ genannten Limousine einen schwedischen Luxus-

wagen vor. Vier Türen, amerikanische Linien mit angedeuteten Heckflossen und vor allem ein in Dänemark entwickelter Achtzylinder mit 120 PS unter der Haube wiesen in die Zukunft. Tester bescheinigten dem Wagen ein komfortables und schnelles Reisen, doch dieser Traumwagen blieb eine Studie (Produktion zu teuer). Über Jahre hinweg wurde er lediglich als Direktionswagen im Volvo-Werk genutzt. Der Motor hingegen wurde in das LKW-Programm der schwedischen Firma übernommen und fand später bis 1973 im Volvo Lv420 Verwendung.

Herbert Fischer

Neuer Porsche-Rennsportwagen

Abweichend von der bisherigen Gepflogenheit, mit ausgesprochenen Seriensportwagen an Veranstaltungen teilzunehmen, hat Porsche einen Rennsportwagen entwickelt (s. Bild), der in folgenden technischen Einzelheiten vom Normalmodell abweicht: Rohrrahmen-Fahrgestell in Leichtbauweise, Spezial-Leichtmetallkarosserie mit abnehmbarer Haube. Der Motor ist erstmals nicht hinter dem Differential bzw. Getriebe angeordnet, sondern wurde vor der Hinterachse aufgehängt. Er wurde auf 1:8,8 verdichtet und leistet mit 2 Solex-Doppelvergäsern bei einer Drehzahl von 6000 U/min rd 80 PS. Die Spitzengeschwindigkeit wird mit über 200 km/h angegeben.

Zwei Prototypen dieses Wagens siegten im 24-Stunden-Rennen von Le Mans, nachdem ein Vorläufer bei dem vergangenen Eifel-Rennen am 31. Mai in der 1500-cm³-Sportwagenklasse den 1. Platz belegen konnte.

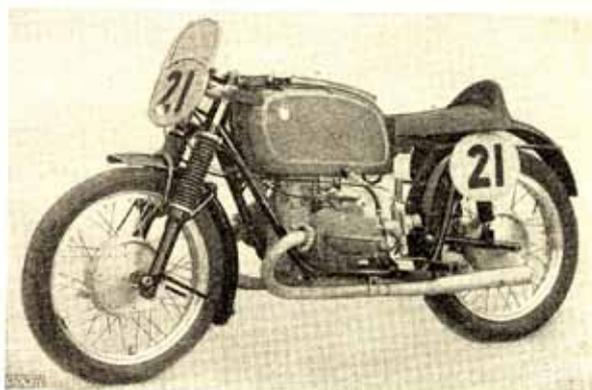


Der neue Porsche-Rennsportwagen

Interessant ist die aerodynamische Ausbildung der Vorderpartie dieses Wagens. Der düsenartige Charakter der hochgezogenen Vorderradverkleidung hat den Zweck, das Fahrzeug weitgehend unempfindlich gegen Seitenwind zu machen. KfK 1652 Roediger

Die 500-cm³-Rennmaschine von BMW

In der im Bilde gezeigten Ausführung wurde die 500-cm³-BMW in München als Versuchsausführung gebaut und mit weiteren Detailverbesserungen für die Rennsaison 1953 eingesetzt. Sie besitzt das, was man bisher für eine Kardanmaschine als besonderes Problem bezeichnete: einen ausgezeichneten Schwingrahmen mit Federbeinen zur Abfederung des Hinterrades.



Die 500-cm³-Rennmaschine von BMW, München, für die Rennsaison 1953

Die Zylinder des Boxermotors liegen jetzt sehr hoch; dadurch läßt sich die Maschine in den Kurven tief herabwinkeln. Weitere Merkmale sind die großdimensionierten Leichtmetallkremstrommeln und die durch einen Doppelrohrsteg versteifte, stabile Teleskopgabel. KfK 1697 B.

Aus der DDR „Kraftfahrzeug Technik“, 1953

Die Autosammlung der Brüder Schlumpf

Diese hatte schon in den frühen 70er Jahren einen Wert von 129 Millionen Mark - und ruinierte ein ganzes Textilimperium. Gemeint ist die Autosammlung der Gebrüder Hans und Fritz Schlumpf. Von Bugatti bis Hispano Suiza, von Mercedes bis Maserati ist alles vom Feinsten.



Das Textilimperium der Schlumpfs bestand aus vier Firmen, ansässig im Elsass. 1780 Mitarbeiter standen im Sold der Schlumpfs. Schlumpf gab ein Vermögen für das Aufspüren, Erwerben und Renovieren der Oldtimer aus. Er ließ eine seiner Fabriken in Mulhouse renovieren und begann, das Gebäude als Museum für seine Autos auszubauen. Der Öffentlichkeit blieb diese Sammlung verborgen. Nur ausgewählte Gäste hatten Zutritt zu diesen Räumen. 1977 war das Textilimperium der Gebrüder Schlumpf bankrott.



Arbeiter und Gewerkschaft besetzten daraufhin die Spinnerei und entdeckten dort die Schätze des Fritz Schlumpf. Mehrere Monate wurden die Räume besetzt und die Firma (auf 20.000 Quadratmeter waren 845 Kandelaber und 437 prunkvolle Oldtimer ausgestellt) bestreikt. Zum Teil kam es zu kuriosen Situationen: die Streikenden fuhren mit den Oldtimern herum, tranken vorhandenen Champagner aus und feierten bei Musik aus der großen alten Lochkarten-Orgel. Nach zwei Jahren, in denen die Arbeiter das Museum in Eigenregie betrieben, stellte 1978 die französische Regierung die Sammlung unter Denkmalschutz um zu verhindern, dass diese einzeln verkauft wird.

In dieser Streikzeit wurden die Streikenden von Außen angehalten, die Objekte zu verkaufen, doch sie erkannten den Wert, blieben eisern und verwendeten das Museum als „Geisel“. Die Gebrüder Schlumpf zogen im Eilverfahren vor Gericht, doch dieses war auf Seite der Streikenden. Die Gewerkschaft der Richter verfasste eine Erklärung, die besagt selbst wenn diese Aktionen illegal waren, seien sie gerechtfertigt!“

Im März 1979 übergaben die Arbeiter dann die Schlüssel für das Museum dem Gericht. Im April 1981 kaufte eine staatliche Vereinigung die zum Kulturgut ernannte Sammlung für 44 Millionen Franc und eröffnete im Juli 1982 das „Cité de l'Automobile

- Musée National - Collection Schlumpf“. Heute kämpfen die Streikenden von damals noch immer darum, dass das Museum den Arbeitern gewidmet wird. Ein Schild, das sie honoriert, gibt es bereits - allerdings ganz hinten im Museum, versteckt in einer Ecke.

Herbert Fischer

Stabile Preise für Aston Martin

Bei der traditionellen Bonhams Aston Martin-Auktion Mitte des Jahres erzielten die angebotenen Lots stattliche Summen. So wurde ein DB5 (der Verkäufer erhoffte sich 168.000 Euro) nach heftigem Bieterkampf in die schwindlige Höhe von 279.000 Euro gesteigert. Das selbe Auto war vor neun Jahren um 100.000 Euro zu haben.



Ein Scheunenfund, ein DB4, fand einen neuen Liebhaber um sagenhafte 95.000 Euro. Das Angebot von 80.000 Euro für eine Restaurierung schreckte den letzten Besitzer ab und so brachte er den Fund zur Auktion und erhoffte sich 25.000 Euro.

Herbert Fischer

Wolseley Gyrocar

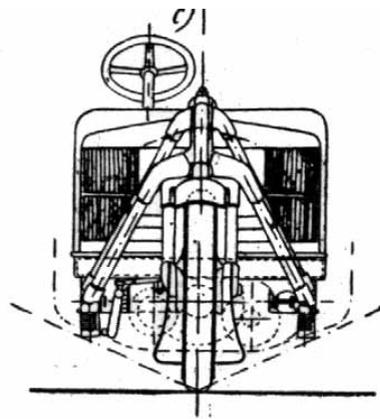
Gebaut, getestet und begraben

Ein Auto hat vier Räder. Es gibt sogar Autos, die auf drei Rädern rollen. Aber ein Auto mit zwei Rädern? Das fällt ja um, ist doch klar! Ein kluger Russe, Graf Peter Schilowsky, bewies 1913 das Gegenteil - Einspurer kippen (fast) nie um...



Graf Schilowsky besaß ebensoviel Geld wie Ideenreichtum. Im Frühjahr 1913 beauftragte Graf Schilowsky die Wolseley Tool and Motor Car Company in Birmingham mit dem Bau eines fahrtüchtigen Einspurautos. Schlank sollte es sein und mindestens sieben Passagieren Platz bieten. Der „Trick“, damit das zweirädrige Gefährt nicht umfällt, ist der in der Fahrzeugmitte

installierte stabilisierende Kreisel. Damit hatte der Graf die Gesetze der Physik auf seiner Seite. Die britischen Techniker montierten das riesige Schwungrad zwischen Fahrer und Passagierabteil. Ein 1,25 PS starker Elektromotor brachte den Kreisel bei Bedarf auf 1500 Touren. Bedarf war immer dann, wenn das Fahrzeug eine geringe Geschwindigkeit hatte oder angehalten wurde. Ein Benzinmotor trieb das Gefährt an. Eine raffinierte, neigungsabhängige Pendelkonstruktion zeichnete für automatisches Schwungrad-Einschalten verantwortlich. Kam der Kreisel einmal nicht rechtzeitig in Schwung, ging der Graf samt Gästen und Gyrocar unsanft zu Boden.



So geschah es auch bei einer der ersten Testfahrten in England. Seine Exzellenz samt Testingenieur gingen „zu Boden“ und mussten von acht Männern wieder aufgerichtet werden. Man ließ sich nicht entmutigen und es wurde weiter probiert und getestet, damit bei der ersten öffentlichen Demonstration im April 1914 in London keine Blamage zu befürchten war. Mit 13 km/h „rauschte“ das Gyrocar an den Kameraleuten und Schaulustigen vorüber. Danach verschwand der Graf in seine Heimat und das Vehikel in den Katakomben der Wolseley Company und geriet in Vergessenheit. Irgendwann war das Fahrzeug dann im Wege und man machte kurzen Prozess, hob ein tiefes Loch aus, versenkte das Gyrocar darin zur ewigen Ruhe.

Doch die ewige Ruhe war nicht von langer Dauer. 1928 sollte ein Gleisanschluss verlängert werden und so musste das Gyrocar exhumiert werden und kam ins Wolseley-Museum.

Herbert Fischer

Wussten sie, dass...

...die erste Verkehrsampel in Wien im Jahr 1926 in Betrieb genommen wurde? Diese Urampel regelte den Verkehr an der Opernkreuzung der Ringstraße. Lange unterlag der Rot-Grün-Wechsel einfachen, voneinander isolierten Zeitschaltuhren.

...die Wiener Verkehrsleitzentrale in der Rossauer-Kaserne im Jahr 1962 eingerichtet wurde?

...die erste Ampel für Fußgängerinnen und Fußgänger 1951 am Stock-im-Eisen-Platz installiert wurde.

Mercedes 130/170 H

Bucklige Verwandtschaft

Die Ähnlichkeit zwischen dem VW-Käfer und dem Mercedes 170H ist unübersehbar. Dennoch ist bis heute nicht eindeutig klar, ob Mercedes-Konstrukteur Hans Nibel wirklich der geistige Vater des buckligen Mercedes war.

Ferdinand Porsche war der geistige Vater des Käfers. Doch lange bevor der geniale Konstrukteur die ersten Prototypen des „Jedermann“-Autos für Zündapp und NSU auf die Räder stellte, arbeitete er von 1924 bis 1928 als Technischer Direktor für die Stuttgarter Daimler-Motoren-Gesellschaft. Schon damals, zwischen seinen ersten Mercedes Kompressor Wagen und den

großvolumigen Repräsentations-Limousinen, war Porsche von der Idee der Massenmotorisierung fasziniert. Nach der Fusion von Daimler und der konservativen Firma Benz im Jahr 1926 sah es für Porsches Ideen düster aus. Nach diversen Streitereien verließ Porsche Mercedes und ging zu Volkswagen.

COVC Nachrichten

COVC zu Gast bei Nick Mason
(Schlagzeuger der Pop Gruppe Pink Floyd)



Porsches Nachfolger bei Mercedes war Hans Nibel, der bis dato brave Gebrauchswagen konstruierte. Er präsentierte 1930 einen Prototyp mit luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor im Heck und eine weitestgehend selbsttragende Karosserie. Doch dieser Typ 120 ging nach zwölf Vorserien-Wagen nicht in Serie.



Wie viele von Euch wissen, hängen Georg Braune, Wolfgang Nowotny, Christian Liedauer und ich nach Beaulieu immer einige Tage an, um in London etwas Sight seeing und Shopping zu betreiben.



2008 war unser Präsi zum ersten Mal in London und somit mussten wir ihm klarerweise die Sehenswürdigkeiten und ein Gustostückerl wie die HMS Belfast (Schlachtschiff) zeigen.



1,5-Liter-Sportversion

Ich habe mich dann hinreißen lassen, für 2009 (dieselbe Truppe hängt wieder 3 Tage an Beaulieu an) ein etwas anderes Programm zu versprechen, darunter eben auch ein Besuch im privaten Automuseum von Nick Mason (dieses stand früher im London, befindet sich aber jetzt in der Nähe von Cirencester in Gloucestershire). Durch meine Mitgliedschaft beim englischen XK Club kenne ich doch einige Leute und mir kam zu Hören, dass sich ein gewisser Mike Hallowes (Besitzer eines XK120) um die Automobile von Nick Mason kümmert.



Mittelmotor „Coupe“, Werksfahrer Hermann Lang



Als Mercedes-Benz Typ 130 (W 23) wurde er dann produziert. Dies war gegenüber den Prototypen (Typ 120) aber ein Rückschritt, denn ein klassischer Rahmen und ein längs eingebauter Motor bescherten der Heckschleuder kriminelle Fahreigenschaften. Auch der „verbesserte“ Typ 170 war nicht viel besser. Nur bei den Wettbewerbswagen war die Straßenlage optimal. Hierbei wurde der 1,5-Liter-Motor samt Getriebe einfach umgedreht. Als Zweisitziger Roadster ging dieser Mittelmotor-Pionier sogar in Serie und wurde 20 Mal verkauft. Werksfahrer Hermann Lang war damit in zahlreichen Wettbewerben erfolgreich.

Sonderangebote waren der 130/170 nicht. Der Typ 170 wurde bis 1939 gebaut



Herbert Fischer



Nach ca. 50 E-Mails und 40 Telefonaten bekam ich schlussendlich ein OK für den Besuch. Den habe ich mir wöchentlich bis zur Ankunft telefonisch bestätigen lassen. Den Kommentar meiner so genannten „Freunde“, wenn wir nicht reingekommen wären, wollte ich mir einfach ersparen. Das hätte wieder für einige zusätzliche Artikel in der Gazette gesorgt. Man erinnert sich ja noch an die erstklassige und einmalige Indigolackierung des sauschneellen XK150DHC des Autors dieses Berichtes.

So kamen wir dann am Montag gegen Mittag im Museum an, welches sich in einem Flugzeughangar befindet. Sowie sich die Eingangstüre geöffnet hat und wir die ersten Autos sahen, hat es uns gleich die Augen rausgedrückt wie Badewannentöpsel. Da standen bescheiden 3 Aston Martin Ulster aus den 30er Jahren (Werkswagen selbstverständlich, keine privaten Renner). Dies verursachte bei Wolfi eine kleine Herzrhythmusstörung. Georg wollte schon nach einem Defibrillator suchen. Es war einfach sensationell. Ein Schatz reihte sich an den anderen. Bugattis ohne Ende, so zwischendurch ein Ferrari 250 GTO (laut Wikipedia beträgt der Marktwert 14, ich wiederhole 14 Millionen EURO), Le Mans Ferrari Rennwagen a la 512 BB LM, Daytona, Porsche 962 usw... und nicht zu vergessen 2x Maserati Birdcage. Das billigste Auto war ein Aston Martin DB5. Der Rest einfach Atem beraubend.



Christian Liedauer war nicht 100% beeindruckt, da kein Mercedes dabei war, aber der McLaren GTR Straßenrenner hat auch ihn fast erledigt. Es ist schon gut, wenn man für solche Ausflüge seinen Privatarzt mit hat.

Im Hangar sind 4 Personen fix angestellt. Mike Hallowes ist der „Mochatschek“, und dazu noch 3 Mechaniker. Die haben nichts Besseres zu tun, als jenes Auto, das für das nächste Rennen benötigt wird, technisch zu warten. Für die Autos der

höheren (Ohnmacht-) Preisklasse hat sich der gute Nick sicherheitshalber gleich Reservemotoren bauen lassen. Man kann ja nicht einen 250 GTO Originalmotor bei einem Rennen einfach verglühen.



Die 2 Söhne von Nick im Alter von 17 und 18 Jahren haben beide einen Bugatti Brescia zum Spielen. So kann nicht einer dem anderen einfach davonfahren. Zu guter Letzt haben wir uns dann auch noch von Nick Mason handsignierte Bücher des Museums mitgenommen. Dank des Schalti (Georg) gibt es auch ausreichend Photomaterial.

Peter Bellant

Es ist schön, Freunde zu haben ...

... das hat sich am 7. Juni 2009, dem Tag, an dem das 12. Sommerfest des Lions Club Wien-Donau stattfand, wieder bewahrheitet. Der LC Wien-Donau rief und viele kamen, um sich zu unterhalten, Preise zu gewinnen und mit ihrem Beitrag wieder anderen zu helfen. Immerhin konnte beim 12. Sommerfest ein Reingewinn von 13.966,- Euro erwirtschaftet werden.



Aber nicht nur Gäste kamen, sondern auch viele Mitglieder des COVC, allen voran der Präsident des COVC, Wolfgang Nowotny. Und damit wieder zum Beginn ... „Es ist schön“ ... dieser Satz gilt ganz besonders für unsere Freunde vom COVC, die uns auch heuer wieder geholfen haben: bei der Weinverkostung, mit herrlichem Scotch Whisky, mit Spenden für die Tombola, mit viel Arbeitskraft und Arbeitseinsatz - D a n k e ! für Eure unbezahlbare Unterstützung beim Sommerfest.

*Manfred Pirgellner
Präsident LC Wien-Donau*

Generalversammlung des COVC

Die diesjährige Generalversammlung fand am Donnerstag, dem 5. November, in der Panoramaschenke, 1100 Wien, statt.

Obmann Wolfgang Nowotny begrüßte die Mitglieder. Danach legte Kassier Michi Braun den Rechnungsabschluss vor. Auch in diesem Geschäftsjahr konnte dank der ehrenamtlichen Mitarbeit etlicher Mitglieder bei diversen Veranstaltungen ein positives Ergebnis erzielt werden.

Dem Antrag des Rechnungsprüfers Siegbert Zöhrer auf Entlastung des Vorstandes wurde von der Generalversammlung zugestimmt.

Der Mitgliedsbeitrag und die Einschreibgebühr für das Jahr 2010 wurden von der Generalversammlung wieder mit je € 60,00 festgelegt.

Mit dem Bericht von Obmann Wolfgang Nowotny über geplante Vorhaben (siehe Veranstaltungen und Ausfahrten 2010) und dem Dank an die Mitglieder, die zur Clubarbeit aktiv beigetragen haben, wurde die Generalversammlung beendet.

Gertrud Schallmeiner

Internationaler Code „ICE“

Ein dringender Appell von Blaulichtorganisationen wie Rotes Kreuz und Rettungsorganisationen!

In England entstand nach den Bombenattentaten die Idee der Notfall-Kontaktnummer im Mobiltelefon, da die meisten Menschen ein Handy bei sich und eingeschaltet haben, Einsatzkräfte wissen bei einem Unfall oder Notfall von Personen, die nicht ansprechbar sind, oft nicht, wie sie die Angehörigen schnell telefonisch erreichen können.

Jetzt gibt es nach dem englischen Vorbild die Initiative, dass jeder Handy-Besitzer Telefonnummern von Angehörigen (Partner, Kinder, Eltern, Freunde, ...), die im Notfall von Polizei, Feuerwehr oder Rettung/Notarzt verständigt werden sollen unter dem internationalen Code

ICE (*In Case of Emergency* = im Falle eines Notfalls) einspeichern soll (bei mehreren Personen verwendet man ICE1, ICE2, ICE3,...). Das erleichtert im Ernstfall die Suche nach den relevanten Nummern und kann manchmal auch ein Leben retten (besondere Medikamente, Allergien,...).



Es kostet nichts, ist leicht zu machen, kann aber eine große Hilfe sein.

Deutsche Rettungsdienste machen sich jetzt dafür stark, dieses System auch in Deutschland unter dem Kürzel **IN** (*Im Notfall*) zu etablieren.

Veranstaltungen, Ausfahrten 2010

Im Jänner gibt es keinen Clubabend!

- 4. Februar: 1. Clubabend 2010, Panoramaschenke,
- 7. März: Bowlingturnier LIONS-COVC, 14.00 Uhr
- 26. März: Slotcar-Rennen, Org. H. Fischer
- 10. April: LIONS Wien Donau, Kabarettabend
- 8. Mai: COVC Saisonopening, Org. Fam. Rosner
- 15./16. Mai: Oldtimer Messe Tulln
- Juni : 2. Weinviertel-Klassik
- 13. Juni: LIONS Wien Donau, Sommerfest

- Juli: Schnaps-Turnier, Org. M. Ebner
- 6. August: Sommerfest bei M. Ebner/Glashaus
- Termin folgt: 2. Weinviertel Klassik
- 16. Oktober: Schlussfahrt des COVC
- 4. November: Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes, 19,30 Uhr
- 2. Dezember: Weihnachtsfeier des COVC

Nächster Clubabend

Donnerstag, 4. Februar 2010, 19,30 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Die nächste Gazette erscheint im Februar 2010

Inhaltsverzeichnis

100 Jahre Maybach	1
Triumph TR2 Imperia	2
Scott Super Squirrel	2
ESA- eine österreichische Automarke	3
Das erste Auto mit über 100 km/h	3
Best in Show- Horch 853	3
Die Automobil-Geschichte bis 1890	4
Frank Seiberling – Gründer von „Goodyear“	5
Neue Bücher	5
AC Greyhound	6
Morgan Plus4 SLR	6
Gonnet, ein früher Hybrid	6
Mille Miglia Briefmarke	7
Goliath GP 700	7
Rolls Royce Silver Wraith Vignale	7
Volvo „Philip“	7
Die Autosammlung der Brüder Schlumpf	8
Stabile Preise für Aston Martin	9
Wolseley Gyrocar	9
Wussten sie, dass...	9
Mercedes 130/170 H	9
COVC Nachrichten	10

Ihr Partner für:

Kopie
Digitaldruck
Großformatdruck
Offsetdruck
Textildruck
Risodruck
Visitenkarten
Stempel
Schilder
Copyshop
Gravuren
Geschenke
Werbeartikel
Klebebeschriftung
Grafikstudio
Bindungen
Displays
Banner

City Copy Service

Guhrnstraße 160, 1100 Wien

Tel.: 604 87 55

Fax: 6048755 - 55

E-Mail: ccs10@aon.at

Web: 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
Druck: City Copy Service, A-1100 Wien
www.covc.at