



Nummer **60** Oktober 2010

Monats-Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



75 Jahre Großglockner Hochalpenstraße

Der Großglockner ist mit 3.798 m Österreichs höchster Berg; er steht in Europas größtem alpinen Nationalpark; zwischen 266 Dreitausendern überragt er den längsten und ebenmäßigsten Gletscher der Ostalpen, die Pasterze.

Er ist nicht nur ein Kultberg für Alpinisten, sondern an ihm vorbei führt auch eine der schönsten Panoramastrecken Europas. In diesem Jahr feiert die Großglockner Hochalpenstraße ihr 75-jähriges Jubiläum.

Die Großglockner Hochalpenstraße übertrifft in zwei Punkten alle modernen Panoramastraßen in den Alpen: Sie führt nicht nur auf eine Passhöhe und jenseits sogleich wieder ins Tal, sondern bietet in rund 2.400 m Höhe eine beispiellose, sieben Kilometer lange Panoramafahrt. Und sie endet nicht schon an den Abbrüchen der Gletscher, sondern sie führt hoch über



Österreichs längsten Gletscher, die Pasterze, hinauf.

An diesem spektakulären Höhepunkt einer bequemen Alpenfahrt ist der Gast beinahe auf Rufweite mit Österreichs höchstem Gipfel. Mit ihren 48 Kilometern Länge ist sie ein Eldorado für Automobilisten und Naturfans gleichermaßen. Blühende Almwiesen, duftende Bergwälder, mächtige Felsen und die einzigartige Tierwelt des Hochgebirges, der man am Beispiel der Murmeltiere zum Greifen nahe kommt, warten darauf, entdeckt zu werden.

Die Großglockner Hochalpenstraße führt dabei auch durch das Kernstück des alpinen Nationalparks Hohe Tauern, der im Jahr 1981 gegründet wurde. In diesem Sinne wurde seither ein in Europa einmaliges Angebot an naturkundlichen Informationsstellen, Ausstellungen, Lehrwegen und Spielplätzen geschaffen. Diese sollen zum Verständnis dieses Nationalparks beitragen und damit das Erlebnis der Besucher steigern.



Worte des Präsidenten

Mit dem September neigt sich die Oldtimersaison langsam aber sicher dem Ende entgegen. Wie jedes Jahr ist die Rallye de Vienne ein Höhepunkt in der Wiener Oldtimerszene. Rund 300 Autos nahmen an dieser Veranstaltung teil. So schön es ist, so viele Fahrzeuge zu sehen, gibt es naturgemäß auch einige Wermutstropfen: selbst bei einem Intervall von einer halben Minute dauert Start- und Zieleinlauf und jede Sonderprüfung mindestens zweieinhalb Stunden. Hier zeigt sich unser Weg – ein nicht so großes Starterfeld zuzulassen – als richtig. Der COVC war durch 7 Teams vertreten, die sich alle wacker schlugen.

Unser frischvermähltes Ehepaar Strutzenberger erreichte den ausgezeichneten 7. Platz in der Gesamtwertung und wurde Sieger der Gruppe „Best of British“. Dazu herzlichen Glückwunsch.

Septemberzeit ist auch Beaulieuzeit. Wie jedes Jahr scharrte Manfred seinen Freundeskreis um sich und auf ging's nach England. Rund 2200 Stände bieten im Süden Englands mehr oder weniger liebevoll trapiert jede Menge Nützliches und Unnützlich an. Ganz egal ob man(n) es braucht oder nicht, die Preise waren einfach verrückt. Aber wie sprach Herr Ebner: „Kauft's heuer, nächstes Jahr ist es nicht mehr da!“ So erstand jeder seine „vermeintlichen“ Schnäppchen, die man sofort nach dem Kauf auf einem anderen Stand billiger sah. Auf dem Nachhauseweg wurde Manfreds Geburtstagsgeschenk – zwei Tage Aufenthalt in London – eingelöst. Ein Danke noch an alle Freunde, die dies ermöglicht haben.

Ein paar kritische Worte zum Schluss:

Ich wurde an den letzten Klubabenden (zart) kritisiert, dass ich keinen Dialog oder Diskussion zugelassen habe. Wenn dem so ist, war dies sicher nicht meine Absicht und dafür möchte ich mich entschuldigen. Am letzten Clubabend hat sich auf meine Frage nach Wünschen oder über welches Thema wir diskutieren könnten, niemand gemeldet. Vielleicht war meine Frage auch zu überraschend. Ich lade daher alle Clubmitglieder ein, konkrete Vorschläge und Wünsche zu überlegen und diese einzubringen. Der Clubabend wird durch Erzählungen, Diskussionen, Wortmeldungen und Eure Meinungsfreiheit belebt.

DAHER liebe Clubmitglieder: Heraus mit Euren Wünschen.

Bis zum nächsten Mal,

Euer Präsident Wolfgang Nowotny

Der Auftrag, die Großglockner Hochalpenstraße zu entwerfen, ging an den jungen Bauingenieur Franz Wallack, der sich mit Elan dieser Herausforderung stellte. Auf eigene Kosten unternahm er eine fünfwöchige Studienreise über 43 Alpenstraßen zwischen Dolomiten und Mt. Cenis.

Er notierte Frequenzen, vermaß Kurvenradien, registrierte die Kapazität der gängigen Autobusse, studierte die Mautpreise auf der ersten europäischen Autobahn zwischen Mailand und Como und legte dann ein konkretes Projekt vor: Eine gewalzte Sandstraße, drei Meter breit mit Ausweichen auf Sichtweite, elf Prozent Höchststeigung und Höchstbelastung acht Tonnen für die damals größten Busse mit 22 Sitzplätzen. Die Glocknerstraße sollte also Arbeit für bis zu 4.000 Mann in unwirtlichen Lagen zwischen 1.200 und 2.500 Metern Höhe schaffen.



Am 30. August 1930 krachten endlich die ersten Sprengschüsse für das Bauvorhaben. Fünf Jahre später, am 3. August 1935, feierte ganz Österreich die Eröffnung der damals modernsten Hochalpenstraße. Im Laufe der Zeit wandelte sich die Großglockner Hochalpenstraße von der Durchzugs- zur touristischen Ausflugsstraße - immerhin führte sie in das Kernstück des Nationalparks Hohe Tauern. Das ökologische Konzept prägte diese Ausflugsstraße entscheidend: Sie sollte sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen, denn es wäre vermessend, der Natur mit Mitteln der Technik den Rang abzulaufen.



Ab den 50-iger Jahren standen einige Jahrzehnte ganz im Zeichen des Ausbaus der Straße, um so den Bedürfnissen eines stark steigenden Verkehrsaufkommens gerecht zu werden. Die Straße wurde von sechs auf siebeneinhalb Meter verbreitert und die Kehren von zehn auf fünfzehn Meter Radius vergrößert.

Zugleich wurde das Angebot an Parkplätzen mehr als verdoppelt. Auch wenn die Großglockner Hochalpenstraße ihre frühere zentrale Funktion als wichtigste Nord-/Süd-Verbindung mit dem Bau der Felbertauernstraße 1967 und dem Bau der Tauernautobahn 1975 weitestgehend abgegeben hat, so nutzen noch heute Nord-Süd Reisende mit Liebe zur Natur die Straße als Anreiseweg in den Süden. Der überwiegende Teil der Besucher sind heute aber Gäste aus den angrenzenden Regionen, die aus einem Einzugsradius von rund 100 Kilometern oftmals auch mehr als einen Tagesausflug zum Großglockner unternehmen.

Im Jahr 2010 wird der 60-millionste Besucher erwartet. Mit jährlich fast 900.000 Besuchern hält die Großglockner Hochalpenstraße ihren Rang unter den Top 3 der Sehenswürdigkeiten Österreichs.

Über die faszinierende Berg-, Tier- und Pflanzenwelt entlang der Großglockner Hochalpenstraße kann man sich auch bei den zahlreichen Ausstellungseinrichtungen an der gesamten Strecke informieren. Doch nicht nur die Bergwelt, auch Tradition, Kultur und Geschichte dieser Straße werden im Jubiläumsjahr beleuchtet. Historische Funde bezeugen, dass hier bereits dreieinhalb Jahrtausende vor Christus Menschen die Alpen überquerten.

Im Haus Alpine Naturschau (2.260 m) lernt man die hochsensible und äußerst vielfältige Bergwelt der Hohen Tauern kennen. Am Fuscher Törl (2.428 m) befindet sich eine Gedenkstätte, gestaltet vom international renommierten Architekten Clemens Holzmeister. Zugleich ist dies einer der schönsten Fotostandorte.

Am Hochtor (2.503 m) - dem höchsten Punkt der Durchgangsstraße - wird die Landesgrenze zwischen Salzburg und Kärnten überquert. Dort wird auch die sehenswerte Ausstellung „Passheiligtum Großglockner“ gezeigt. Im Besucherzentrum an der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (2.369 m) erfährt man alles rund um das Thema Gletscher und Eis mit Glockner-Kino und dem Glockner-Panoramaraum. Darüber hinaus befindet sich hier der Gamsgrubenweg - leicht begehbare Panoramaweg durch Tunnels mit Inszenierungen zu den Themen Wasser, Gold, Kristall und der Pasterzensage.

Die Großglockner Hochalpenstraße ist mautpflichtig und hat folgende Öffnungszeiten: Anfang Mai bis 15. Juni: 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr; 16. Juni bis 15. September: 05:00 Uhr bis 21:30 Uhr; 16. September bis Ende Oktober: 06:00 Uhr bis 19:30 Uhr. Letzte Einfahrt ist jeweils 45 Minuten vor der Nachtsperre.

Herbert Fischer

AAC tipo 815

Der AAC 815 war das erste Auto, das Enzo Ferrari nach seinem Abgang von Alfa Romeo 1940 konstruiert und gebaut hat. Seine neu gegründete Firma hieß Auto Avio Costruzioni, AAC.



Ferrari benutzte in erster Linie Fiat-Komponenten, im Speziellen den 1,5 lt. Reihen 8-Zylinder Motor des Fiat 508 C Ballila. Dieser Motor war high-tech für die damalige Zeit, obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile pro Zylinder und Trockensumpf-Schmierung. Ein Vier-Gang-Getriebe brachte die 72 PS an die Hinterachse. 625 kg Gesamtgewicht erlaubten, 170 km/h mit dem Wagen zu fahren. Die Karosserie wurde von „Carozzeria Touring“, welche in der weiteren Dekade fast alle Karosserie-Typen für Ferrari herstellte, produziert.

Bei der Mille Miglia 1940 sind beide gebauten 815 (Rangoni/ Enrico Nardi und A. Ascari/G. Minozzi) gestartet, aber beide fielen wegen Defekts aus.

2 Stück wurden vom 815 gebaut, einer (Chassis 815/021) überlebte und steht heute in der Sammlung von Mario Righini in Italien.

Herbert Fischer

Diana Doors und ihr Delahaye 175S

Ein Auto, das als Erstbesitz einer berühmten englischen Filmschauspielerin gehörte, kam im August in Monterey zur Versteigerung. Beide „Akteure“ sind es Wert, ein wenig zurück zu blicken:

Die Erstbesitzerin des Delahaye 175S (1949 Karosserie Saoutchik), die englische Filmschauspielerin Diana Doors, galt in den 1950er Jahren als britische Antwort auf Marilyn Monroe. Die Karriere der Tochter eines britischen Eisenbahners begann jedoch wesentlich früher als die von Marilyn. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann sie bereits eine Schauspielausbildung an der London Academy of Music and Dramatic Arts. Erste kleinere Auftritte in Filmen hatte sie bereits 1947. Die Rollen wurden 1948 und 1949 etwas größer. So spielte sie 1948 eine Nebenrolle in David Leans „Oliver Twist“. 1950 war ihr Privatleben turbulenter als ihr Berufsleben. Eine illegale Abtreibung der 18-Jährigen sorgte für Schlagzeilen.



1951 boten ihr Hollywoodproduzenten einen Vertrag, den sie ausschlug, weil sie sich sexuell bedrängt fühlte.

Sie blieb in England und wurde von Regisseur J. Lee Thompson zum Star aufgebaut. Zwischen 1954 und 1956 spielte sie Hauptrollen in vier seiner Filme, die ihr letztendlich zum Durchbruch verhalfen. Nach diesen Erfolgen versuchte sie auch mit internationalen Produktionen Erfolg zu haben, was ihr jedoch nicht gelang. So blieb sie dem britischen Kino treu. Veränderungen in der Kinoszene der 1960er Jahren führten jedoch dazu,



dass größere Rollen immer rarer wurden. Ihren letzten Film „Steaming“ drehte sie 1984 mit Regisseur Joseph Losey. Nach den Dreharbeiten wurde bei ihr Magenkrebs diagnostiziert. Der Film erlebte nach ihrem Tod bei den Internationalen Filmfestspielen von Cannes 1985 seine Uraufführung. Im zarten Alter von siebzehn Jahren orderte Diana Doors die türkise Schönheit Delahaye – zwei Kurvenschönheiten fanden sich. Leider waren die Versuche, den Führerschein erfolgreich zu bestehen, nicht von Erfolg, daher verkaufte Diana Doors den Wagen nach einem Jahr.

Zitat Doors: „I was the first home-grown sex symbol, rather like Britain's naughty seaside postcards.“

Nun zur zweiten Schönheit: Delahaye 175S. Das Chassis mit der Nummer 815023 ist eines von lediglich 51 Exemplaren dieses Typs, das der französische Autohersteller Delahaye gebaut hat. Die hinreißende Karosserie mit Art-Déco-Elementen, Stromlinien-Anklängen und detailverliebten Ornamenten wie-

derum stammt vom gelernten Möbeltischler Jacques Saoutchik, einem Karosseriekünstler ukrainischer Abstammung, der in Neuilly sur Seine bei Paris exklusive Autos nach den Wünschen seiner Kunden anfertigte. Eine seiner letzten großen Arbeiten war eben dieser Roadster für Miss Doors - 1955 schloss die Firma.

Ob Diana Dors mit dem Auto herumfuhr, ist eher zweifelhaft. Sicher ist, dass der Wagen bei den Concours - also den automobilen Schönheitskonkurrenzen - in Monte Carlo und San Remo 1949 gezeigt wurde und erhebliches Aufsehen erregte. Später verliert sich die Spur des einzigartigen Wagens - Diana Dors jedenfalls machte wenig später von sich reden als jüngste Besitzerin eines Rolls-Royce in Großbritannien - das war 1951, da war sie gerade 20 geworden.



Der Delahaye 175 S Saoutchik Roadster tauchte in den siebziger Jahren bei einem Autosammler in den USA wieder auf. Der Mann aus Colorado jedoch entfernte den originalen 4,5-Liter-Reihensechszylindermotor mit obenliegender Nockenwelle und 165 PS und installierte stattdessen die Maschine eines Oldsmobil Toronado unter der riesigen Motorhaube - samt artfremden Frontantrieb.

Wiederum 30 Jahre später landete der Wagen bei einem Restaurator, der den Motorraum wieder mit einem alten Delahaye-Originalmotor füllte und das Auto rundum wieder in Form brachte. 2007 waren die Restaurierungsarbeiten abgeschlossen und der wiederhergestellte viersitzige Roadster wurde noch im selben Jahr beim Concours in Pebble Beach gezeigt. Seither macht das Auto als Ausnahmefahrzeug in einschlägigen Kreisen Furore.



Nun wird der 175S abermals verkauft. Übrigens nicht nur das Auto. Denn inzwischen ist auch der tatsächliche Originalmotor wieder aufgetaucht und wird - noch nicht eingebaut, sondern säuberlich in einer Kiste verpackt - mitsamt dem Wagen jetzt versteigert. Das ist fast schon eine Art Investitionsversicherung für den künftigen Besitzer, denn wenn er den Original-Motor und das Original-Fahrzeug wieder zusammenfügt, dürfte der Wert des Wagens abermals steigen.

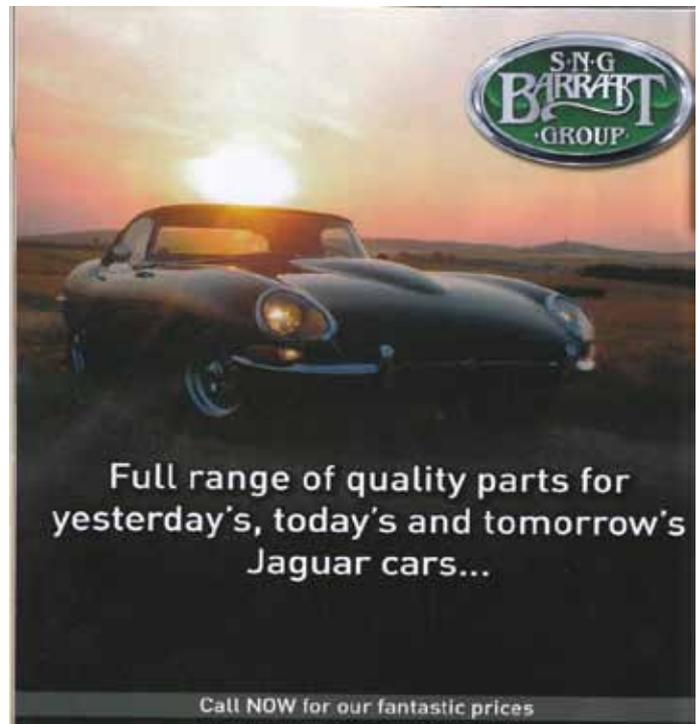
Herbert Fischer

„COVC Club-Auto“ wird Foto-Model mit 44!

Aufmerksame Beobachter der internationalen Hochglanz-Magazine haben es vielleicht bemerkt; in der Juli-Ausgabe des „Classic & Sports Car“ - Magazins aus Großbritannien ist in der Kampagne des Ersatzteil-Spezialisten SNG Barratt mitten im „75 Jahre Jaguar“-Artikel (Seite 94) eine Raubkatzen-Schönheit im Inserat zu finden, die bekannt zu sein scheint. Nein, es scheint nicht nur, für manche Insider ist es eine Bekannte.

Das Foto-Model wohnt im Weinviertel und ist 44 Jahre! Geboren am 22.12.1966 in Coventry (GB) ging die Reise gleich nach New York, um in Kalifornien, in Playa del Rey, eine fixe Heimat zu finden. Die weitere Laufbahn ist nicht genau bekannt, aber Mitte der 90er Jahre übersiedelte das Model mit einem Italiener nach Rom. 2002 ging es nach Brüssel, doch die Erwartungen wurden nicht erfüllt. So begab man sich auf den internationalen Markt und in Essen (D) wurden die jetzigen Adoptiveltern auf die Schönheit aufmerksam und entschlossen sich rasch zur Adoption. Seit August 2003 hat die Raubkatze nun die österreichische Staatsbürgerschaft und wohnt in Korneuburg.

Es handelt sich um „Jaggy“, der E-Type von Christian & Barbara Englisch vom COVC.



Doch wie kam es zu dieser späten Model-Karriere im stolzen Alter von 44, einem Alter, in dem die meisten Models schon in Pension sind? Nun, es begann eigentlich schon im Jahr 2003, als die dzt. Adoptiveltern „Jaggy“ bei sich aufnahmen, dies nach einer kurzen, eher unterkühlten Unterkunft in Belgien. Hier bei uns – im Weinviertel – wurde „Jaggy“ geschätzt, gepflegt und die Ambitionen als Model wurden gefördert, weil sich trotz des Alters nach wie vor die Menschen nach der Katze umdrehen und nachschauen. Nach einigen lokalen Erwähnungen, wie in den NÖN als Sieger eines „Concours d' Elegance“, begann der Schritt ins Ausland im Jahr 2008, als die Adoptiveltern C. & B. Englisch an einem E-Type Foto-Wettbewerb von SNG Barratt teilnahmen. Auf Anhieb gewann „Jaggy“ diesen internationalen Foto-Wettbewerb und heimste den Hauptpreis ein, und das mit einer Aufnahme mitten aus dem Weinviertel! Und diese Aufnahme war es nun auch, die als Sujet der Juli-Kampagne von SNG Barratt diente – eine britische Raubkatze in österreichischer Hege und Pflege. Man darf gespannt sein, wie diese Karriere weitergeht; wir werden berichten...

Christian Englisch

Vom Winker zum Blinker

In den Anfängen des Automobiles wurde einfach abgeblendet. Das Anzeigen eines Richtungswechsels war unbekannt und auf Grund der geringen Verkehrsdichte auf den holprigen Straßen auch nicht notwendig. Als mit der Zeit der Verkehr mehr wurde, kam das Herausstrecken eines Armes in Mode, um das Abbiegen anzuzeigen. Diese Methode hat sich bis heute beim Fahrradfahren erhalten und bewährt. In dieser frühen Zeit wurde ein Art Vorfahre des Winkers eingebaut: Ein Metallstab, welcher aus der Karosserie herausklappte, gab zu erkennen, in welche Richtung der Autofahrer lenken wollte.



Selbst der Philosoph Martin Heidegger beschäftigte sich in seinem Werk „Sein und Zeit“ (1927) mit dem Fahrtrichtungsanzeiger und befand, dass die semiotische Funktion des Winkers als „Zeigzeug“ eine kontextabhängige Spezialisierung der Funktion des Armausstreckens ist. Die Firma BOSCH brachte 1928 erstmals einen Winker auf den Markt, der elektromagnetisch funktionierte. Betätigte der Fahrer einen Schalter am Armaturenbrett, schwenkte ein etwa 20cm langer Winkerarm aus. Teils hatten die Winker die Form von kleinen Pfeilen, teils waren sie elegant gebogen, und teils waren sie sogar beleuchtet. Mitte der 50er Jahre wurde dann aufgrund der strengeren gesetzlichen Bestimmungen der Winker relativ rasch durch den relaisgesteuerten Blinker abgelöst.

Walter Ceh

Wer hat's erfunden?

Der Scheibenwischer

...war damals – im Jahre 1905 - der letzte Schrei der Technik und sorgte ab jetzt für klaren Durchblick.

Während seine Kaiserliche Hoheit, Wilhelm II eine Reise nach Marokko dazu verwendet, die Franzosen zu beleidigen und dadurch die Marokko-Krise auszulösen, nutzt sein Bruder



Prinz Heinrich von Preußen die Zeit sinnvoller und erfindet den Scheibenwischer. Der Wischer, zuerst am Austro Daimler, wird zu einem durchschlagenden Erfolg und fortan zum Standard bei jedem Automobil.

Walter Ceh

ÖMVV Nachrichten

Wie allgemein bekannt, wurde noch kurz vor den Sommerferien des Parlaments die Novelle zum IG-L beschlossen. Bis ca. 1 Woche vor der Beschlussfassung war im Gesetzesentwurf eine generelle Ausnahme für historische Fahrzeuge vorgesehen, diese Ausnahme war auch zwischen den beiden Großparteien im Umweltausschuss vereinbart worden. Im letzten Moment wurde jedoch die entsprechende Gesetzesstelle auf Weisung von Umweltminister Berlakovich gestrichen.



Der Inhalt des neuen IG-L gibt den Bundesländern die Möglichkeit zur Schaffung sogenannter „Umweltzonen“, diese dürfen jedoch nicht grundlos verordnet werden, außerdem sind sie mit Verkehrszeichen entsprechend zu kennzeichnen. Eine entsprechende Durchführungsverordnung, bzw. auch die Verordnung über die Kennzeichnung der Fahrzeuge sind noch nicht erlassen. In den ursprünglichen Entwürfen war eine eigene Plakette für „historische Fahrzeuge“ vorgesehen. Das Verständnis für Oldtimer hängt hier auch davon ab, in die Kompetenz welches Ministeriums die endgültige Umsetzung der Maßnahmen fällt (Umwelt oder Verkehr). Diese Verordnungen sind für Frühjahr 2011 zu erwarten, seitens des ÖMVV wird auch hier versucht – gemeinsam mit den Autofahrerclubs und der Wirtschaftskammer – das Bestmögliche für die OldtimerbesitzerInnen zu erreichen.

Im Endeffekt wird aber sehr viel Spielraum lokalen Behörden – in diesem Fall den Bundesländern - überlassen. Hier wird es auch Aufgabe der jeweiligen Oldtimerclubs sein, auf regionaler Ebene den Kontakt mit Politikern und Behörden zu suchen, um eine entsprechende Regelung zu erwirken. In den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland gibt es bereits Ausnahmen für historische Nutzfahrzeuge. Seitens des ÖMVV werden entsprechende Aktivitäten mit jeder nur erdenklichen Hilfestellung unterstützt (Argumentationsmaterial, persönliche Unterstützung bei Gesprächen u.s.w.).

Durch die erforderlichen Vorlaufzeiten ist – nach derzeitigem Stand der Dinge - mit Einführung von „Umweltzonen“ frühestens im Herbst 2011 zu rechnen. Bedingt durch die anstehenden Landtagswahlen in der Steiermark und in Wien ist bis Ende September auch keine Festlegung seitens der Politik zu erwarten.

Allgemein kann aber gesagt werden, dass zwar sicher zähe Verhandlungen bevorstehen, aber Panik sicher nicht angebracht ist.

Österreichischer Motor-Veteranen-Verband (ÖMVV)
www.oemvv.at

Ein Ferrari des Gunther Philipp

Beim Goodwood Revival war heuer auch der einzige Ferrari 250 GTO, der jemals im Besitz eines Österreicher, war am Start!

Chassis Nummer 3505GTO war einst der Rennwagen vom Nervenarzt, Schauspieler, Sportschwimmer und Rennfahrer Dr. Gunther Philipp (geb. 8. Juni 1918 - gest. 2. Oktober 2003). Um Vertragsschwierigkeiten mit den Filmfirmen aus dem Weg zu gehen startete (so nebenbei hatte er noch einen zweiten Ferra-

ri, eine 250 Berlinetta) er meist unter dem Pseudonym „Giulio Pavesi“ in den Jahren 1963 und 1964, in denen er auch österreichischer Staatsmeister war.



Heute ist der GTO wieder in seiner ursprünglichen grünen Farbe lackiert und befindet sich bei einem englischen Sammler und wird bei großen Anlässen, wie Goodwood, artgerecht bewegt. In den Jahren 1962 und 1963 wurden 32 Exemplare der sogenannten Serie I hergestellt

Herbert Fischer

Lüttich-Brescia-Lüttich 1958

Eine der ungewöhnlichsten Langstreckenfahrten feiert ein Comeback. Exakt 50 Jahre nach ihrer erst- und einmaligen Durchführung wurde die ausschließlich für Kleinautos mit maximal 500 Kubikzentimetern Hubraum ausgeschriebene Rallye Lüttich – Brescia – Lüttich erneut vom 11. bis 20. Juli 2008 durchgeführt.

1958 war die Fahrt vom belgischen Lüttich ins norditalienische Brescia und zurück eine gewaltige Herausforderung, besonders für Autos aus der damals sehr beliebten Halbliter-Klasse. Erst recht, wenn die insgesamt rund 3.300 Kilometer lange Strecke zwei Mal über die Alpen quasi im Renntempo zurückgelegt werden musste. Immerhin 27 abenteuerlustige Teams stellten sich damals mit ihren Hubraumzweigen dieser Herausforderung. Als Sieger erreichte der Italiener Arturo Brunetto mit seinem Beifahrer Andrea Frieder nach vier Tagen und drei Nächten das Ziel. Ihr Auto: Ein Fiat 500 Sport, dessen 500-Kubikzentimeter-Zweizylinder-Triebwerk 21,5 PS leistete. Sieben der italienischen Kultmobile, die gerade erst seit einem Jahr die Straßen Europas bevölkerten, standen am Start. Mehr als die Hälfte der nur 13 Teams, die schließlich Lüttich erreichten, vertrauten auf einen Fiat 500.



Die Rallye, die mit dem zeitgenössischen Vergleich Schlagzeilen machte, alle 13 Platzierten zusammen hätten weniger Hubraum als ein einziger US-amerikanischer Straßenkreuzer, wurde erst 2008 wiederholt. Pünktlich zum Jubiläum machten

sich bei der Neuauflage der Rallye Lüttich – Brescia – Lüttich wieder Fiat 500, Messerschmidt TG500, Goggomobil, Zündapp Janus und andere Kleinautos auf den inzwischen nicht mehr ganz so beschwerlichen Weg. Ausgeschrieben waren zwei Kategorien. Bei den „Authentics“ sind Fahrzeuge mit maximal 500 Kubikzentimeter großen Motoren des Baujahres 1958 oder älter zugelassen, bei den „Spirits“ liegen die Grenzen bei 700 Kubikzentimetern und dem Baujahr 1968.

Mit dem FIAT 500 kann man auch jenseits der Kart-Bahn schnell sein, Abarth, Gannini und natürlich Puch loteten die Grenzen des Fahrzeugs konsequent aus.

Natürlich wurde bei der Neuauflage von Lüttich – Brescia – Lüttich nicht mehr nonstop und gegen die Stoppuhr gefahren. Die bestätigten 50 Teams – weitere drei Dutzend standen auf der Warteliste – stellten sich einer touristischen Langstreckenfahrt ohne Zeitmessung. Die weitgehend dem Original entsprechende Strecke führt von Belgien über Deutschland, Österreich und Slowenien nach Italien und zurück.

Heuer fand die 3. Veranstaltung vom 16. bis 25. Juli statt.

Herbert Fischer

Neue Bücher

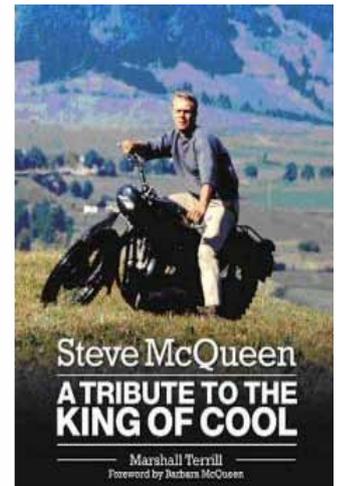
Steve McQueen: A Tribute To The King of Cool

„Es liest sich wie eine Biografie, aber es ist tatsächlich ein Fotobuch und eine Huldigung“, sagt der Autor Marshall Terrill, der in dreijähriger Recherche die Informationen dafür zusammengetragen hat.

Das Buch erzählt die Geschichte des Filmstars aus der Sicht jener, die ihn am besten kannten - Freunde, Filmpartner, Manager, Bekannte und begeisterte Fans rund um den Globus.

Jede Passage zeigt einen anderen Blick auf die filmlegende Steve McQueen.

Viele Photos dokumentieren seine Leidenschaft für Automobile, Motorräder oder historische Flugzeuge. Viele Fotos werden hier zum ersten Mal veröffentlicht.



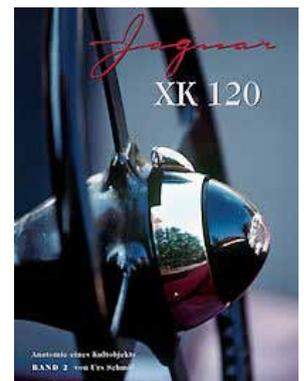
384 Seiten. ISBN 978 185443240 7 - 50 GBP

Jaguar XK 120 - Anatomie eines Kultobjekts

Der zweite Band von Urs Schmid's Monumentalwerk über den Jaguar XK 120 ist jetzt endlich lieferbar.

Vor mittlerweile zehn Jahren erschien ein 272-Seiten-Schmöker mit mehr als 1000 Abbildungen auf dem Markt und entzückte die Fachwelt und die Jaguar-Anhängerschaft gleichermaßen.

Band 2 beschäftigt sich mit der Ausstattung und den Ausführungsmerkmalen des XK. „Einmal mehr hat sich der Gegenstand der Betrachtung als schier uferlose Materie erwiesen“, schreibt



Urs Schmid im Vorwort. Der Schweizer Jaguar-Enthusiast hat alle Details auf 320 Seiten mit mehr als 1200 Abbildungen zusammengetragen. Angesichts der einmaligen Akribie erscheinen 170 Euro eher günstig.

www.vulcanedition.ch

Classic Days Schloss Dyck 2010:

Oldtimer-Festival der besonderen Art

Bei den Classic Days Schloss Dyck rollten Ende Juli mehr als 7.000 klassische Automobile an, um gemeinsam an diesem Volksfest der Oldtimerszene teilzunehmen - bewundert wurden sie dafür bei durchwachsenem Wetter von über 39.000 Besuchern.



chern.

Die Classic Days – das Klassiker- und Motorfestival am Schloss Dyck - sind schon im fünften Jahr des Bestehens legendär und über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Als Charity-Veranstaltung zur Erhaltung von Schloss Dyck und zur Pflege von Park und Gärten ziehen zweieinhalb ereignisreiche Tage mit dem Flair einer großen Gartenparty die Klassikerliebhaber an.

Eine besondere Veranstaltung für ganz besondere Menschen mit unvergleichlicher Stimmung.

Herbert Fischer

CadZZilla

CadZZilla ist ein „custom hot rod car“, welches die Custom-Legende Boyd Coddington gebaut hat. Designed by Larry Ericson. Diese einmalige Formveränderung (customizing) basiert auf einem 1948 Cadillac Sedanette,



und wurde für den Hot Rod- Sammler und Gitarristen der US-Gruppe "ZZ Top", Billy Gibbons, gefertigt. 900.000 Dollar (?) kostete das Gesamtprojekt.

Billy Gibbons, geb. 16. Dezember 1949 in Houston/ Texas (als William Frederick Gibbons), ist ein US-amerikanischer Bluesgitarrist- und Sänger, der vor allem durch die Band ZZ Top bekannt wurde.

CadZZilla ist ein Meilenstein in der Customizing Szene (englisch: to customize = anpassen, verändern).

Herbert Fischer

Matra-Simca Bagheera

Der Matra-Simca Bagheera und sein Nachfolger Murena sind etwas ganz Besonderes. Vor allem die Findigkeit der Erbauer bei der Sitzplatzsuche ist eine der vielen Besonderheiten dieser französischen Sportwagen. Matra - der Name steht für eine vergleichsweise junge, aber recht wechselvolle Geschichte in Sachen Automobilbau. Gegründet wurde „Mécannique Aviation Traction“ (Matra) im Jahr 1945.

Hauptaugenmerk waren zunächst der fliegerische Rüstungsbereich und später die Kunststoffverarbeitung. Nachdem Matra den Betrieb des Autobauers René Bonnet - für den man Karoserien baute - übernommen hatte, erschien 1967 der erste Matra-Sportwagen mit der Bezeichnung 530. Er verkaufte sich aber schlecht. Nach wenigen Jahren musste ein Nachfolger her. Für diesen wurde dem Konstrukteur Phillipe Guédon die bereits er-



wählte Aufgabe ins Lastenheft geschrieben. Guédon löste die Aufgabe, einen Mittelmotorsportwagen für mehr als zwei Personen zu bauen, auf ungewohnte Weise: Der nur 1,17 Meter hohe Zweitürer überraschte bei seiner Präsentation 1973 mit zwei weiteren Sesseln neben dem Fahrersitz. Weil Matra eine Kooperation mit dem Hersteller Simca eingegangen war, der zu dieser Zeit zum Chrysler-Konzern gehörte, trug der Wagen die Herstellerbezeichnung Matra-Simca. Bei der Namensgebung zeigten die Verantwortlichen diesmal Fantasie: der Sportwagen hieß Bagheera nach dem Panther aus dem „Dschungelbuch“.

Der Matra-Simca machte diesem Namen alle Ehre - er war schön und auf die eine oder andere Art auch gefährlich. Schön war die kantig-flotte Frontpartie mit Klappscheinwerfern. Die Gefährlichkeit eines Panthers zeigte der Bagheera - der 84-PS-Motor beschleunigte ihn immerhin auf Tempo 185 - aber nicht in Form von kritischem Fahrverhalten oder ähnlichen Macken: Mancher Beobachter fürchtete beim Blick in den Innenraum eher um sein Augenlicht, schaute er doch anfangs auf Polster in giftigem Gelb und Schwarz. Hinzu kam ein exzentrisch gestaltetes Cockpit, das nicht von allen Fahrern als schön empfunden wurde.

Die ungewöhnliche Grundkonstruktion - eine Kunststoffkarosserie, die mit einem Stahlgerippe



verklebt war - und schlechte Verarbeitung machten den Bagheera in Deutschland berüchtigt. Als bald erhielt er die damals regelmäßig vom ADAC vergebene „Silberne Zitrone“ für Autos mit rekordverdächtig vielen Mängeln. Um den Verkauf anzukurbeln, folgte 1974 die Modellvariante Courrège, bei der der Modeschöpfer André Courrège dem Bagheera weißen Lack, weiße Ledersitze und ein spezielles Kofferset verpasste. 1975 folgte der Bagheera S mit 90 PS, 1977 gab es ein Facelift mit verlängerter Karosserie, später die Nobelversion „X“.

Als Chrysler Simca an Peugeot verkaufte, bekam der „Panther“ einen neuen Namen: Talbot Matra Bagheera. Nach knapp 50 000 Exemplaren wurde die Produktion schließlich 1980 eingestellt. Der 1981 vorgestellte Nachfolger ließ manchen Fehler des älteren Sportlers vergessen. Sein Name wurde ihm aber nicht gerecht:

Denn der Murena - zu Deutsch: Muräne - brauchte optisch keinen Vergleich mit den schicksten Sportwagen zu scheuen. Dazu bot er neben den drei Sitzen eine ordentliche Motorleistung mit bis zu 115 PS. Viel Glück war dem Murena nicht vergönnt. 1984 begann eine Zusammenarbeit zwischen Matra und Renault. Dort wurde der Wagen als Konkurrenz zu den eigenen Alpine-Sportwagen angesehen, was dessen Ende bedeutete. Matra-Knowhow wurde fortan beim Bau der Modelle Espace und Avantage genutzt. Heute gehört Matras Automobilierteil zur italienischen Karosserieschmiede Pininfarina.

Walter Ceh

Entwicklung des FIAT-Logos

FIAT steht für „Fabbrica Italiana Automobili Torino“ und wurde 1899 in Turin von 8 Gründungsmitgliedern gegründet. Schnell wurde Fiat zu Italiens Nummer eins im Automobilbau. Von Anfang an war Fiat sehr erfolgreich im Motorsport, zu Beginn des 20. Jahrhunderts besonders mit großvolumigen Motoren mit bis zu 28 Liter Hubraum.

Der erste in Großserie gefertigte Wagen war der Fiat Zero mit über 2000 Exemplaren von 1912-1915. In den 20er Jahren wurden zunehmend größere Stückzahlen produziert. Die Fahrzeuge wurden auf dem Dach des Turiner Werks Probegefahren



und getestet.

1929 wurde mit NSU in Deutschland eine Tochterfirma gegründet und ab 1934 NSU-Fiat gebaut, die ab 1938 nur noch Fiat hießen. Der erste Stückzahlen-Millionär war der Fiat Topolino. Fiat war besonders in der Produktion von Kleinwagen für

die verwinkelten italienischen Großstädte sehr erfolgreich.

Ab 1960 entwickelte sich Fiat zu einer großen Firmengruppe, die unter anderem mit Entwicklungen für Flugzeuge, Schiffe und Eisenbahnen Erfolg hatte. In den besonders erfolgreichen 60er Jahren kam es zur Beteiligung an Ferrari und zum Kauf von Lancia. Mittlerweile gehören auch Alfa Romeo, Autobianchi, Innocenti, Iveco und Maserati zu Fiat. In den 70er Jahren brachten Qualitätsprobleme den Fiat-Konzern zunehmend in Schwierigkeiten, die bis heute anhalten.

Legendärste Fiat Oldtimer sind der Fiat Topolino, der Fiat 500, der 600 und die 850er Reihe. Alle anderen Modelle sind eher selten in Europa anzutreffen.

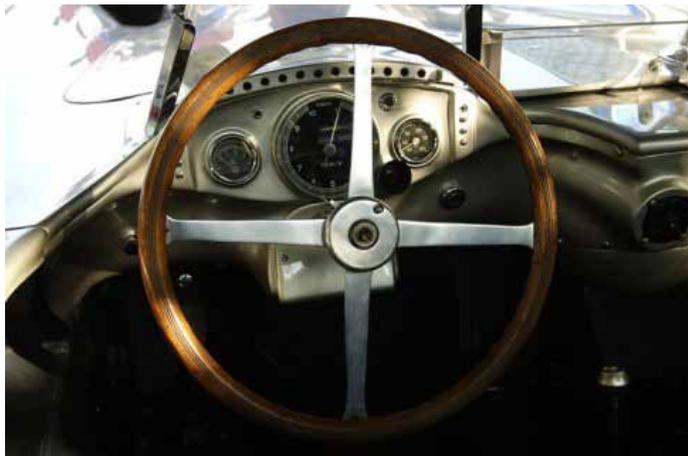
Das Fiat-Markenzeichen bestand immer aus dem Fiat-Schriftzug. Allerdings tragen viele Fiat Oldtimer diesen Schriftzug in abgewandelter Form. Mal in geschwungener Schrift auf dem Kühler, mal in Versalien auf blauem oder rotem Hintergrund, auf runden oder eckigen Plaketten.

Herbert Fischer

Lenkräder einst und jetzt

Vom Steuerrad aus Holz, Stahl und Leder hat sich das Lenkrad bis heute sehr stark verändert.

Was blieb ist die Grundfunktion: Man kann mit ihm die Fahrtrichtung des Autos ändern. In den 60er Jahren war das sportliche Holz-Lenkrad meist die erste Zusatzinvestition des jugendlichen „Sportfahrers“ (Nardi, Moto-Lita, Le Leston etc.)



Im Laufe der Zeit kamen immer mehr Informationen und Knöpfe auf das Lenkrad (Radio-Funktionstasten zB.). Mit Computereinsatz gab es dann zuerst bei den Rennwagen, später dann auch bei sportlichen Autos Displays, welche am Lenk-



rad befestigt waren.

Ein heutiges FI-Lenkrad hat rund 23 Bedienknöpfe und zwei Schalt paddels. Mit den Bedienknöpfen werden der Bordfunk, Einstellungen des Motors und des Fahrwerkes verändert, Bo-xengassen-Geschwindigkeit etc. festgelegt.

Herbert Fischer

Motorradmuseum Eggenburg übersiedelte

Von Eggenburg nach Sigmundsherberg

Seit der Übersiedlung des gesamten Museumsfundus aus Eggenburg in das neue Museum in Sigmundsherberg gibt es nun vier Ausstellungsäle, voll mit historischen und klassischen Motorrädern und artverwandten Fahrzeugen: vom Micheaux Fahrrad aus 1869 über das älteste Motorrad der Sammlung Fritz Ehn, einer Puch aus dem Jahre 1905, bis zu den Super-



bikes.

Ein eigener Saal ist ausschließlich der großen österreichischen Marke Puch gewidmet.

Öffnungszeiten bis 15. November an allen Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 10-17 Uhr. Anmeldung unter Telefon 0664-6493855. 3751 Sigmundsherberg, Kleinmeiseldorferstraße 8

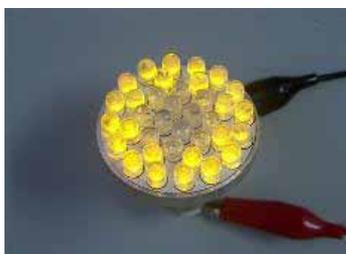
Nummerntafel für Jaguar

Nigel Jackson (Tel. GB/7900955100) hat das ultimative „Kleingeschenk“ für Jaguar-Fans: eine Nummerntafel mit „CAT1“. Nun fährt er einen BMW und will die Nummerntafel verkaufen (150.000 GBP) oder verleasen um 800 GBP pro Monat.

Zweifarbeneleuchte

Die Firma Classic Instruments, Stuttgart, entwickelte LED Leuchten für Classic-Cars.

Viele Fahrzeuge, welche aus den USA, England, Italien, u.s.w. kommen, haben im Frontbereich Standlichter und Blinker



in einer Leuchte integriert. Dies führt zwangsläufig dazu, dass diese Fahrzeuge weiß blinken - bei weißem Deckglas - oder ein gelbes Standlicht haben - bei gelbem Deckglas.

Die nun entwickelte LED-Leuchte löst dieses Problem: in der Mitte weißes Standlicht und am Rand gelbes Blinklicht. Die Leuchte hat einen Durchmesser von 40 mm und einen herkömmlichen, genormten Sockel BAY 15d, mit zwei Kontakten entsprechend der Zweifadenglühlampe und passt in die allgemein verwendeten Lampengehäuse.

www.classic-instruments.de

Mercedes-Benz 600

Bis heute gilt der Mercedes-Benz 600 als die Repräsentations-Limousine schlechthin. Souveränität ist das Schlagwort für diese Modell-Generation und hatte auch danach eigentlich keinen Nachfolger. Die klaren Linien verlieren bei aller Sachlichkeit nicht ihre Eleganz. Diese wird durch reichlich verbauten Chromschmuck untermalt. Technisch war der auch „großer Mercedes“ genannte 600er ein echtes Meisterwerk. Die Produktionszeit war von 1964 bis immerhin 1981. Eine aufwändige Luftfederung und das damals revolutionäre Hydraulik-Servosystem verlieh dem Fahrzeug Komfort auf höchstem Niveau. Es bedurfte aber einer sehr kundigen Hand und exakter Wartung, da-



mit auch heute noch Freude am Fahren aufkommt.

Der Motor wurde auch im 300 SEL eingebaut, ein 6,3 Liter großer V8 mit 250 PS Leistung. Die Laufruhe und das Drehmoment des V8 waren das beeindruckendste am 600er.

Die Kurzversion maß immerhin 5,54 Meter, der Pullmaun hatte die beeindruckende Länge von 6,24 Meter (nur 59 Exemplare). Meist waren die 600er im Staatsdienst eingesetzt und wiesen Schiebedach und Klimaanlage als Grundausrüstung aus.

Heute kosten gute Exempare ab ca. 70.000 Euro, Fahrzeuge in perfektem Zustand 150.000 - 170.000 Euro.

Herbert Fischer

Endlich 16 - der Führerschein in Sicht!

Nachdem ich Euch Autofahrern qualvolle 16 Jahre von dem von mir nicht gerade geliebten Beifahrersitz zusehen musste, wie Ihr Euren Spaß am Fahren hattet, ist es nun endlich so weit: ich bin im April 16 Jahre alt geworden und darf nun selbst mit dem Auto fahren. Ich spreche dabei nicht von heimlichen Fahrten auf Feldwegen oder Parkplätzen.

In Begleitung meines Großvater, Herbert Fischer, darf ich endlich, ebenso wie Ihr alle, selbst auf der Straße mit dem Auto fahren. Dies verdanke ich der Ausbildungsvariante L17, die es mir ermöglicht, mit 16 Jahren in Begleitung der Eltern zu fahren und schon mit 17 Jahren zur Führerscheinprüfung anzutreten.



Nun bin ich innerhalb der letzten 3 Wochen schon 2000 km gefahren und jeder neue Kilometer bereitet mir große Freude.

Bei meiner ersten Fahrt mit dem Fahrlehrer im Juli merkte ich sofort, dass die ewig lang erscheinende Wartezeit von 16 Jahren nicht umsonst war. Sofort war ich eins mit dem Auto und hatte keinerlei Anfangsschwierigkeiten. Trotzdem werde ich mich noch weitere Male beweisen müssen, bevor ich, wie auf dem Bild, mit dem Bentley meines Großvaters werde fahren dürfen. Genau das aber ist eine Motivation für mich, so oft wie möglich zu üben und viel Erfahrung zu sammeln. Wer weiß, vielleicht lässt er mich in der nächsten Oldtimersaison schon selbst ans Steuer. Bis dahin muss ich mich allerdings mit zwei modernen Volkswagen begnügen.

Alles in allem bin ich mit der L17 Ausbildung sehr zufrieden und kann sie nur weiterempfehlen.

Christoph Fischer

COVC Club Nachrichten

MG Clubmeisterschaft, 21. August 2010

Wer von uns hat in seiner Kindheit nicht blinde Kuh gespielt? Die Bezeichnung „blind“ oder „Blindgänger“ begleitet uns das ganze Leben – mehr oder weniger. Für so manche Autofahrerkollegen gehört die Affinität zum „Blindsein“ zum täglichen Repertoire. „Heast biist bliind“? Dieses urtypisch wienerisches, wahrscheinlich aber österreichweit verbreitetes Kompliment wurde schon vielen zuteil – eher unfreiwillig und ungerechtfertigt! Keiner fährt doch freiwillig „blind“ - Oder doch? Ja! Ja, es gibt Freiwillige, die das machen.

Du brauchst nur bei der Ausfahrt des MG-Owners-Club mitfahren. Da steht im Roadbook: „Vertraue deinem Beifahrer.“ Hinter diesem eher unverdächtigen Satz verbirgt sich folgende Aufgabe: Fahre los bei der markierten Linie, die Beifahrerin geht nebenher und versucht mit den Worten „links, rechts, stop, zurück“ Fahrer und Fahrzeug auf der Strecke zu halten, um unfallfrei das Rechts- und dann das Linkskürvchen mit angemessener Lenkraddrehung zu durchfahren, im rechten Winkel stehen zu bleiben, kein Hütchen niederzufahren, punktgenau anzuhalten, sodass die hintere Stoßstange genau auf der markierten Linie zu stehen kommt. (Jeder Zentimeter Abweichung ist ein Schlechtpunkt). Klingt doch mehr als einfach - wenn man es nicht „blind“ fahren müsste. Wie auch immer, diese Übung ist ein gute Gelegenheit das Ehegelöbnis fort zu setzen oder vorsätzlich zu beenden!

Wie hat sich das in der Realität abgespielt? Also - vor zur Startlinie, Augenbinde aufsetzen und nur den gesprochenen Anweisungen folgen, welche die nebenher gehende Beifahrerin gibt. Und das ist nicht ohne einem großen Nervenreservoir zu schaffen! Man sieht nichts, man spürt nicht ob man langsam, sehr langsam oder schneller rollt oder nur steht. Chaotisch wird es dann, wenn die Beifahrerin rechts sagt aber links meint - oder umgekehrt. Beim Zurückfahren ist eben alles umgekehrt – auch weibliche Gene können die Physik nicht außer Kraft setzen.

Gibt's was einfacheres als mit verbundenen Augen zurück zu schieben und mittig zu parken – bei so fachkundigen Anweisungen? Ich weiß bis heute nicht wie, warum, wieso, aber wir haben es mit 0 Strafpunkte geschafft. Diese Aufgabe war wirklich supertoll, ich würde schon sagen „grenzgenial“. Das Ganze hat auch an einem würdigen Ort statt gefunden. Es war der Parkplatz vor dem Friedhof, einige Meter von der Friedhofsmauer entfernt.

Start dieser Ausfahrt war in Bad Vöslau, in 30 sec. Abständen. Aber vorher Prüfung 1. Ein Ball, welcher auf 2 Stricken geführt wurde, muss in einem Kübel landen. Nach ca. 2 km bzw. 5 min. Fahrt kamen schon andere Teilnehmer entgegen. Ja, gibt's denn das? Doch!. Es gab 2 Versionen des Roadbooks. Na das fängt ja gut an. Im Roadbook waren nur wenige Ortsangaben, viele mussten erraten und der Ortsname in das leere Kästchen eingesetzt werden. Es gab auch 6 Fotos zu erraten mit Motiven,



welche irgendwo auf der Strecke zu sehen waren. (Waren sie ja auch – aber nicht von uns). Nächste Aufgabe im Roadbook: „Goldener Schuss“. Das Schießen auf einem Schießplatz auf die 100m entfernte Scheibe war ein Kinderspiel im Vergleich zum Finden des Schießplatzes.

Nächster Programmpunkt im Roadbook: „Das etwas andere Autohaus“. Allein schon der Name für diese Aufgabe verdient einen Orden. Was war zu machen? Abseits des Parkplatzes der Burg Forchtenstein war unter einem Kastanienbaum ein Sessel und ein kleines Tischchen, darauf eine unscheinbare Schachtel. Inhalt dieser geheimisvollen Schachtel waren unzählige Styroporstücke und irgendwo dazwischen 8 Matchboxautos, verteilt auf 2 Ebenen (das war echt gemein). Aufgabe war es nun, mit einem Stethoskop die Autos zu finden und Farbe und Automarke zu erkennen. Es war für mich eine völlige Fummelei ohne brauchbarem Ergebnis. Die Idee ist aber super. Die nächste Aufgabe war das Treffen von 5 kleineren Ballons mit Dartpfeilen, oder das Treffen von Glühbirnen mit einer Steinschleuder. Weiter ging die Tour nach Kobersdorf zum wunderschön gelegenen Naturwaldbad.

Auf der ca. 3km lange Strecke zum Waldbad ist eine 30er Zone. Warum nur 30? Ich sehe keinen Sinn darin, also Gasgeben. Nur - dumm gefahren. Jetzt weiß ich es besser. Den 30er einzuhalten wäre klüger gewesen. Es wurde eine Radarmessung von 2 hinterhältigen, dunklen Gestalten gemacht. Jetzt weiß ich, dass diese Beiden im Sold der Organisatoren

gestanden sind. Jeder km/h über die 30 ergab somit saftige Strafpunkte.

Mit rasender Geschwindigkeit beim See angekommen mussten wir dann zur Bootsanlegestelle gehen, um eine Bootstour zu machen. Beschreibung der Aufgabe: gemessen wurde die Zeit vom (freiwilligen) Ablegen von Wertgegenständen, Kleidung, Schuhe, usw., Schwimmweste anziehen, einsteigen ins Boot und das Boot anschließend mit Muskelkraft dem gespannten Tau entlang zu ziehen. Was soll ich sagen? Es wurde eine etwas feuchte Partie. Die wenigen Besucher im Bad haben einiges zu sehen bekommen. Interessiert, lächelnd, staunend verfolgten sie, aber auch Mitbewerber der Ausfahrt, unseren Abaufversuch. Was war passiert? Wir sind ins Boot eingestiegen, haben aber vergessen, das Seil, welches das Boot am Steg festhält, abzuwickeln. Nachdem wir planlos und unkoordiniert, dafür aber mit um so mehr Kraft, am Tau gezogen haben, drehte das Boot schräg zur Fahrtrichtung. Plötzlich kippte das Boot, so dass ein riesiger Schwall Wasser eindrang. Wenn wir komplett baden gegangen wären, wäre es tragisch gewesen (ich hatte Handy, Autopapiere, s'Börserl usw. an Bord). Wir beide waren vom Hosengürtel abwärts völlig nass. Der Wasserstand im Boot war auch nicht unbeträchtlich.



Nach der anstrengenden Vormittagsetappe wurde das Mittagessen in Kobersdorf im Gasthof KELTENHOF mit triefend nasser Hose eingenommen. (Die Hose eines Gastfahrers, ich glaube er heißt „Artinger“, wies auch nur mehr sehr kleine trockene Stellen auf). Trost spendete die sehr gute Küche und rasche Bedienung.

Um nicht zu viel Trägheit nach dem Essen aufkommen zu lassen gab es die nächste Aufgabe: Russisches Kegeln. Die Kugel ist aussermittig an einem Seil befestigt und gezählt werden nur die Kegel, welche von hinten getroffen werden. Vorgesehen war auch ein Flug mit einem Modellhubschrauber. Wir sind aber Oldtimerfahrer und keine Piloten, somit war die Lebensdauer des Hubis sehr begrenzt und der Bewerb wurde gestrichen, wie auch das Schnitffahren.

Weiter ging die Reise durch das schöne Burgenland und schon wartete die nächste Aufgabe. MG-Tafel sehen heißt: STOP - Prüfung. Im Roadbook steht „Schätze dein Gewicht.“ Na bitte, das wird doch jeder kennen – sein Übergewicht. Aber so einfach ist das nicht. Aufgabe: auf einer Schräge von ca 30 Grad steht das Geländeauto von Peter. Am Haken ist ein Seil befestigt. Mit dem eigenen Auto so nahe ranfahren, dass das andere Ende dieses Seiles am eigenen Auto befestigt werden kann. Motor abstellen, Frage beantworten, Bremse loslassen. Die Frage: „Mit wieviel Kilo zieht das Gespann jetzt?“ (Wem können nur solche Fragen einfallen?) Wenn ich jetzt sage, ich hatte null Ahnung, dann ist das noch geschönt. Ich habe jedenfalls gesagt: „140 kg.“ - was natürlich völlig daneben ist und war.

Vor dem Ende der Nachmittagsetappe war auf einem Parkplatz noch ein Slalomkurs 2x zu durchfahren. Gemessen wurde die Abweichung der beiden Zeiten. (Christoph Schönwieser hatte nur eine Abweichung von 0,04 sec = sensationell). Weiters

gab es noch die Möglichkeit Gutpunkte zu sammeln, falls man die 2 geheimen (=gemeinen) Kontrollpunkte nicht übersehen hat. Strecke Vormittag: Teesdorf, Stotzing, Steinbrunn, Wiesen, Kobersdorf, Schwarzbach (ca. 115 km). Strecke Nachmittag: Bromberg, Hollenthon, Schlag, Wr. Neustadt, Bad Böslau (ca. 80km).

Abschluss mit Siegerehrung fand beim Heurigen Schachl in Bad Vöslau statt. Ich bin nicht unbedingt ein Maßstab, um Ausfahrten beurteilen zu können. Dafür nehme ich an zu wenigen teil. Aber für mich, für uns, und für viele andere war es eine ganz tolle Ausfahrt. Die Familie Klaboich mit Freunden hat eine Clubmeisterschaft organisiert, die schwer zu überbieten sein wird. Nochmals Gratulation und Anerkennung an die Organisatoren und danke für diesen tollen Tag.

Walter Ceh

Neben dem Autor haben vom COVC Lenzinger, Frank, Adrian und Nowotny teilgenommen.

Rallye di Vienna 2010

Am 4.9.2010 war es wieder so weit! Wir und einige COVC-Kollegen starteten bei der Rallye di Vienna 2010.

Die Strecke führte uns durch den Wienerwald über Heiligenkreuz und Kaltenleutgeben in die Wiener Innenstadt.

Da über 230 Fahrzeuge an der Rallye teilnahmen, haben wir uns nicht allzu viele Gedanken darüber gemacht, einen Preis zu ergattern. Schon die erste Sonderprüfung am Forstinger-Gelände (280m in 35 Sekunden) unmittelbar nach dem Start wurde zu einem Erlebnis für uns: Da Hannes den Lichtschranken für die Zeitnehmung erst relativ spät „entdeckt“ hatte, musste er ordentlich aufs Gas steigen. So ließen wir, um die nächste Sonderprüfung nach dem Lichtschranken nicht zu verpassen, zwei ca. 20m lange „Gummistreifen“ liegen. Dennoch haben wir die ersten beiden Sonderprüfungen souverän gemeistert.

Dann ging es über die Weinbergstraße und Heiligenkreuz nach Hochrotherd zur nächsten Sonderprüfung. Bei dieser Sonderprüfung mussten wir zu einer bestimmten Zeit einen Lichtschranken auslösen.

Plötzlich bekamen wir ein technisches Problem mit unserem Jaguar – 10 Sekunden und ca. 10m vor der Zeitnehmung. Er ist abgestorben. Ganz langsam rollten wir in Richtung Lichtschranken, während Hannes versuchte, den Jaguar wieder zu starten und schafften es, den Lichtschranken zu unserer Zeit auszulösen.

Zu dieser Zeit sah es nicht so aus, dass wir nach Wien kommen würden und im Laufe des Tages mussten wir unseren „Jagi“ noch etwa 50x neu starten. Doch mit gutem Zureden und ein paar Streicheleinheiten für unser Auto konnten wir bei der Rallye di Vienna doch bis zum Schluss mitfahren.

Um ca. 19 Uhr kamen wir glücklich, dass unser Auto so brav durchgehalten hat, im Wiener Prater und somit im Ziel an. Geschafft!

Während der Siegerehrung wollte Hannes unbedingt in der ersten Reihe stehen. Ich machte es mir inzwischen im Eissalon gegenüber gemütlich. Er meinte, er will hier stehen bleiben („waßt eh, wegen der Pokale“). Tja, ich dachte, wenn er meint, soll er doch stehen. Was sollten wir schon gewinnen?

Dann begann endlich die Siegerehrung und alle lauschten gespannt. Zunächst wurden die Pokale für die Gewinner der jeweiligen Wertungsklassen überreicht. Dann wurde doch tatsächlich unser Name aufgerufen – als 3. der Wertungsklasse E!! Ich konnte es zuerst nicht glauben, dann sah ich, wie Hannes in die Mitte ging, um den Pokal entgegenzunehmen. Ich sprang über ein paar Sessel und drängte mich durch die Menschenmasse hin zu unserem ersten „richtigen“ Pokal, nicht ahnend, dass ich mich im Laufe des Abends noch dreimal durch

diese Menschenmasse drängen werden würde.

Insgesamt bekamen wir 4 Pokale:

1. Platz „Best of British“
3. Platz in der Wertungsklasse E
7. Platz in der Gesamtwertung (dafür bekamen wir 2 Pokale)

Da wir den ganzen Tag zittern mussten, ob der Jaguar die Rallye durchhalten würde, ist uns erst nach der Siegerehrung bewusst geworden, dass wir uns bei keiner einzigen Sonderprüfung geärgert haben bzw. dass wir uns nie dachten, das hätten wir besser machen können.



Außerdem haben wir nie damit gerechnet, auch nur irgendeinen Preis zu bekommen – bei 230 Startern. Hannes jedenfalls war ganz aus dem Häuschen, dass wir bei dieser Rallye nicht nur die siebtbesten Teilnehmer waren, sondern, dass wir die mit Abstand besten Teilnehmer des COVC an diesem Tag waren.

Das war für uns die erfolgreichste Rallye aller Zeiten und brachte unsere ersten Erfolge als Team Strutzenberger-Strutzenberger.

Strutzenberger-Strutzenberger.

Diese Ausgabe der COVC-Gazette wird gesponsert von Erich Müller, Autoklinik Grosshofen

Autoklinik Großhofen-
Ihr zuverlässiger
Partner wenn's um Ihr
Auto geht



Veranstaltungen, Ausfahrten

16. Oktober: Schlussfahrt des COVC
2. Dezember: Clubabend und Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend, Generalversammlung und Wahl des Vorstandes

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

Inhaltsverzeichnis

75 Jahre Großglockner Hochalpenstraße	1
Worte des Präsidenten	2
AAC tipo 815	3
Diana Doors und ihr Delahaye 175S	3
„COVC Club-Auto“ wird Foto-Model mit 44!	4
Vom Winker zum Blinker	5
Wer hat's erfunden?	5
ÖMVV Nachrichten	5
Ein Ferrari des Gunther Philipp	5
Lüttich-Brescia-Lüttich 1958	6
Neue Bücher	6
Classic Days Schloss Dyck 2010:	7
CadZZilla	7
Matra-Simca Bagheera	7
Entwicklung des FIAT-Logos	8
Lenkräder einst und jetzt	8
Motorradmuseum Eggenburg übersiedelte	9
Nummertafel für Jaguar	9
Zweifarbeneleuchte	9
Mercedes-Benz 600	9
Endlich 16 - der Führerschein in Sicht!	9
COVC Club 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

Gudrunstraße 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