



Nummer **96** September 2014

Monats-Gazette

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



Die Wiedergeburt Jaguar E-Type Lightweight

Presseinformation von Jaguar: Jaguar baut sechs Exemplare des E-Type Lightweight und ergänzt so auf die ursprünglich aus 18 Einheiten ausgelegte Serie um „the missing six“ Modelle. Diese modernen Nachbauten erhalten die reservierten Chassis-Nummern aus 1963 und sind Reproduktionen in Voll-Aluminium-Bauweise mit historisch korrekten Spezifikationen.

Also, jetzt ist die Katze aus dem Sack (Salzburg 2. Juni 2014), Ja-

guar fertigt sechs originalgetreue Nachbauten des 1963 für den Einsatz im internationalen Motorsport entwickelten E-Type Lightweight. Damit wird nach über 50 Jahren die ursprünglich auf 18 Einheiten ausgelegte Serie eines „Special GT E-Type“ um die noch fehlenden sechs Modelle ergänzt.



Lightweight E-Type wurden in ihrer aktiven Zeit von Formel-1 - Stars wie Graham Hill und Jackie Stewart, Sportwagen-Spezialisten wie Roy Salvadori, John Coombs und Briggs Cunningham pilotiert. Dank des komplett aus Aluminium gefertigten Monocoques und der ebenfalls aus Leichtmetall bestehenden Außenhaut brachte der Leichtbau E-Type 114 Kilogramm weniger auf die Waage als das bis 1962 im Motorsport eingesetzte Coupe.

Auch der Motorblock des 3,8 Liter großen Reihen-Sechszylinders bestand aus Alu - mit Lucas Einspritzung und auf 9,5:1 angehobe-



nen Verdichtung und dem „Weitwinkel-Zylinderkopf“ des D-Type leisteten die Lightweights über 290 PS. Gewichtsmindernd wirkten sich zudem der spartanische Innenraum, der Verzicht auf Chromschmuck und die manuell zu bedienenden Seitenfenster aus.

Das „neue“ hochkarätige Sixpack wird direkt bei Jaguar in Handarbeit von hochqualifizierten Karosserie-, Motor- und Interieur-Spezialisten hergestellt.

Die Alu-Hülle der authentischen E-Type-Nachbauten wird direkt bei Jaguar in Form gebracht und danach um den Motor, die Achsen und die Innenraum-Komponenten ergänzt.

Die Karosserie basiert auf dem E-Type Cabriolet, versteift um ein aufgesetztes Hardtop oder eine aerodynamische im Heckbereich optimierte Coupe-Karosserie (wie das Lindner-Coupe). Geschaltet wird über ein eng abgestuftes Fünfgang-Getriebe von ZF.

Zwischen 1961 und 1975 hat Jaguar weltweit 72.500 Einheiten des E-Type produziert. Elf der zwölf Lightweight Versionen wurden 1963, das letzte Exemplar Anfang 1964 an Motorsport-Kunden



ausgeliefert. Ein Einzelstück blieb das Loe-Drac-Cloupe des Deutschen Jaguar-Händler und Motorracer Peter Lindner. Mit einer vom Jaguar Designer und Aerodynamik-Spezialisten Malcolm Sayer modifizierten Coupe-Karosserie und auf 344 PS gesteigerten Motor erreichte es 1964 auf der langen Gerade von Le Mans knapp 260 km/h.

Von Privatteams eingesetzte Lightweights waren 1963 und 1964 erfolgreich bei Langstreckenrennen im Einsatz, darunter Sebring, Reims, Le Mans und am Nürburgring.

Jaguar erwartet eine große Nachfrage für die sechs E-Type Lightweights. Bereits etablierte Jaguar-Sammler, besonders mit Interesse an historischen Motorsport, werden unter

den potenziellen Kunden bevorzugt berücksichtigt.

www.media.jaguar.com

Presstext und Fotos: Jaguar Salzburg

Škoda Sagitta

Der Škoda Sagitta war ein Kleinwagen-Prototyp des tschechoslowakischen Herstellers Škoda.



Foto: Wikipedia

Insgesamt entstanden nur sechs Fahrzeuge (Vorserie) des mit einem luftgekühlten V2-Motor bestückten Kleinwagens, der nie in Serie gefertigt wurde. Jahrzehnte überlebte eine dieser Raritäten unrestauriert im Depot des Škoda Museums. 2008 begann die firmeneigene Restaurierungswerkstatt mit dem Wiederaufbau des Sagitta zu einem fahrerfähigen Schmuckstück. Dabei waren nicht nur handwerkliche Fähigkeiten gefragt, sondern auch umfangreiche Recher-

arbeit im Firmenarchiv. Neben dem Sagitta, dessen Name sich übrigens vom lateinischen Wort für Pfeil ableitet, gab es in den 1930er Jahren zahlreiche weitere Prototypen.

Die äußerst einfallsreichen Škoda Ingenieure erprobten dabei unterschiedliche Motoren- und Antriebskonzepte. Für den zweisitzigen Sagitta entwickelten sie einen mit dem Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern für 100 Kilometer sehr sparsamen Zweizylinder, der 15 PS (11 kW) leistete – da wären wir heute schon recht froh über so einen Verbrauch. Der Motor ist vorn in den nur 580 Kilogramm wiegenden Zweisitzer eingebaut. Die in Holz-Stahl-Mischkonstruktion gefertigte Karosserie ähnelte der des Škoda Popular. Der vorne und hinten gegabelte Zentralrohrrahmen des Wagens bestand aus gepressten Stahlprofilen.



Foto: Wikipedia

Gedacht war das Modell zur Abrundung der Modellpalette unterhalb des sehr beliebten Bestsellers Popular. Nach umfangreichen Tests entschieden sich die Verantwortlichen bei Škoda allerdings dafür, den bewährten Vierzylinder-Reihenmotor zu optimieren, der auch nach dem Zweiten Weltkrieg noch in die Autos aus Mladá Boleslav eingebaut wurde. Nach der Entscheidung, den Sagitta nicht in Serie zu bauen, wurden die Prototypen verkauft.

Erst in den 1970er Jahren konnte ein Auto der Erprobungsbaureihe zurückerworben werden. Der kleine Wagen hatte aber starke Gebrauchsspuren. Nach der zweijährigen Restaurierung zeigt Škoda die Rarität aus der Werkssammlung jetzt in neuem Glanz bei den Classic Days auf Schloß Dyck, außerdem einen Škoda 645 (Baujahr 1930), der ebenfalls im Innenbereich des Wasserschlosses zu sehen war. Die Limousine mit einer sechssitzigen Karosserie und einem besonders lauffähigen Sechszylinder-Motor war der direkte Vorgänger der ersten Superb Generation die ab 1934 angeboten wurde. Das prächtige Fahrzeug wurde in liebevoller Kleinarbeit vom Škoda Sammler Peter Sudeck restauriert.

Herbert Fischer

Neue Bücher

Group 4 - From Stratos to Quattro

Die wilden 70er sind vielen Rallyefans noch heute in bester Erinnerung. Es war die Zeit, als Helden wie Ari Vatanen, Sandro Munari oder Walter Röhrl im wilden Drift um die Ecken flogen und der Stratos ganze Täler zum Beben brachte. Die großen Jahre der Gruppe 4 waren spektakulär, abenteuerlich und vor allem vielfältig. Ein gutes Dutzend Hersteller baute siegfähige Autos. Da trat eine leichtgewichtige Alpine oder ein Porsche-911-Sportwagen gegen Alltagslimousinen wie den Ford Escort, Opel Kadett oder Fiat 131 an, bis schließlich der revolutionäre Quattro ein neues Zeitalter einläutete. Im diesem Buch beschreiben die Autoren John Davenport und Reinhard Klein den Werdegang der legendären Autos, blicken zurück auf die ersten WM-Jahre 1973 bis 1982 und erzählen interessante Anekdoten aus einer wilden Ära.



Autor: John Davenport, Reinhard Klein,
Verlag: Klein
ISBN: 978-3-927458-54-3
Sprache: Englisch
Bibliographie: Erscheinungsjahr: 2011;
256 Seiten
Preis: € 51,90

So rollten die Fünfziger

Unterwegs im Wirtschaftswunder. Autor: Alexander F. Storz, 160 Seiten mit 230 Abbildungen, Format: 265 x 230 mm, gebundene Ausgabe, Sprache: Deutsch
Best.-Nr.: 497016
Buch: 19,95 €



Tesla Patente liegen offen

Format berichtete im Juni: wer noch Mitte Juni in das Hauptquartier von Tesla Motors in Palo Alto, Kalifornien, spazierte, der traf in der Eingangshalle auf eine ganze Wand voller Patente. Diese Wand ist nun leer. Den Hintergrund dieser Änderung erklärt Firmengründer und CEO Elon Musk im Firmenblog von Tesla: Um den Fortschritt der E-Auto-Technologie voranzutreiben, habe man sich entschieden, die Patente der Open Source-Bewegung zur Verfügung zu stellen: Wer „mit guter Absicht die Technologie verwendet“, den wird Tesla nicht verklagen. Warum?

„Tesla wurde erschaffen, um nachhaltige Fortbewegungsmittel zu ermöglichen“, schreibt Musk: „Wenn wir aber Landminen des Urheberrechts hinter uns zurücklassen, werden wir dieses Ziel niemals erreichen. Patente helfen bloß Konzernen und Anwälten. Um seinen Feind, die Benziner, zu bekämpfen, stellt er nun das Wissen des Unternehmens auch der Konkurrenz zur Verfügung.“

Bei Tesla habe man Patente anfangs für nötig gehalten, um sich gegen Automobil-Konzerne zu wappnen, doch tat-



Foto: Tesla Motors

sächlich war die Entwicklung ganz eine andere: E-Autos sind in den Programmen etablierter Hersteller quasi nicht existent, sie machen nur ein Prozent des gesamten Absatzes aus. „Bestenfalls produzieren große Hersteller kleine Stückzahlen elektrischer Autos mit geringer Reichweite“, schreibt Musk: „Manche Hersteller verzichten gar komplett auf abgasfreie Autos.“

Tesla und BMW planen in Zukunft eine engere Zusammenarbeit. Manager beider Unternehmen hätten sich am Mitte Juni getroffen, erklärte BMW. Diskutiert wurde, wie die Entwicklung der Elektromobilität auf internationaler Ebene vorangetrieben werden könne.

Laut der englischen Ausgabe des Magazin Auto Express könnte im Jahr 2017 Tesla Motors den Nachfolger des Tesla Roadster auf den Markt bringen – das

Nachfolgemodell soll die Bezeichnung „Model R“ erhalten.

Tesla Motors hat zwischen 2008 und 2011 insgesamt rund 2.500 Elektrofahrzeuge vom Typ Roadster gebaut, es wurde mit Elementen von Lotus Elise gebaut und hatte einen Kaufpreis von ca. 109.000 US Dollar (bzw. 108.000 Euro).

Format.at, Herbert Fischer

„British Guiana“ Briefmarke

Nicht nur bei den Oldtimern gibt es Scheunen- und Überraschungsfunde. Am 17. Juni wurde bei Sotheby's eine Briefmarke aus British Guiana versteigert.

Das einzig bekannte existierende Exemplar dieser Gattung wurde unweit seines ursprünglichen Entstehungsortes entdeckt. Angeblich war der ahnungslose Finder ein zwölfjähriger schottischer Schuljunge, der die Briefmarke in einem Stapel alter Familienpapiere fand. Dass die unscheinbare Marke ein Einzelstück war, konnte der Junge nicht wissen, wohl aber, dass sie in seiner eigenen Briefmarkensammlung fehlte, und so nahm er sie kurzerhand in sein Sammelalbum auf.

Seitdem wechselte die British Guiana mehrfach den Besitzer – zu immer rasanter wachsenden Preisen. Nachdem der schottische Schuljunge die Marke 1873 noch für ein paar Schilling an den ortsansässigen Briefmarkenhändler verkaufte, kam die „British Guiana“ 1878 nach England, wo sie in die Hände von Philipp la Renotière von Ferrary (1850-1917) gelangte, dem bekanntesten Philatelisten und Besitzer der wohl kostbarsten Briefmarkensammlung aller Zeiten.

1922 kam die British Guiana erstmals öffentlich unter den Hammer. Den Zuschlag erhielt ein New Yorker Textilmagnat für damals bahnbrechende 35.000 US-Dollar. Zu den Überbotenen sollen der britische König George sowie zwei



Foto: Sotheby's

weitere gekrönte Häupter gehört haben. 1940 ging das nunmehr heißbegehrte Sammlerobjekt in den Besitz eines Australiers über, bevor es 1970 das zweite Mal auf einer Auktion erschien: Sattte 280.000 US-Dollar brachte die British Guiana mittlerweile ein. Nur zehn Jahre später wechselte sie abermals auf einer Auktion den Besitzer, diesmal für staunenswerte 935.000 US-Dollar.

Seither gehört die Marke zur Sammlung von John du Pont, dem ebenso millionenschweren wie exzentrischen Erben des gleichnamigen Chemiekonzerns. Weltweite Schlagzeilen machte du Pont 1996, als er im Zustand scheinbar geistiger Verwirrung den US-amerikanischen Ringer und Olympia-Sieger Dave Schultz erschossen hatte. Welchen Auktionspreis seine Briefmarke im Juni 2014 bei Sotheby's in New York erreicht, hat John du Pont jedoch nicht mehr erleben. Er starb 2010 im Alter von 72 Jahren im Gefängnis in Pennsylvania.

Nun können wir wieder staunen, die kleine rote Briefmarke, die „British Guiana 1 Cent magenta“ mit Ausgabedatum 1856, ging um 9,5 Millionen Euro an den neuen Besitzer des kleinen Papierstückchens, rund eine halbe Million unterhalb des Schätzpreises.

Für dieses Hobby brauchst du keine Garage, keinen Typenspezifischen Spezialmechaniker, keine Monatliche KFZ-Steuer etc. und platzsparend ist sie, die rote Briefmarke, außerdem.

Herbert Fischer

60 Jahre Jaguar XK 140

Im Oktober 1954 stand der XK 140 als eleganter Roadster, komfortables Cabriolet und Fixed Head Coupé zur Verfügung.

Mit seinen zahlreichen neuen Karosseriedetails schuf Jaguar mit dem XK 140 einen hinreißend schönen Sportwagen. Aus den sportlichen Armaturen des XK 140 übernahm der Uhrenhersteller Bavarian Crono den herrlichen Tachometer als Vorbild für limitierte und exklusive Tachometer Armbanduhren.

So entstanden einzigartige Tacho Uhren; mit dem detaillierten Tachoblatt, Tachonadel und einer Krone, die dem Öleinfülldeckel nachgearbeitet ist.

Bavarian Crono Uhren – sowohl die Gehäusevariante BC-60 als auch BC-42 – sind aus Edelstahl, bestückt mit Swiss Made Uhrwerken. Für jeden Uhren- und Jaguarliebhaber ist etwas dabei. Preis: 169.- €

Exklusiv bei Bavarian Crono
Hirschwald 8-9, D-92266 Ensdorf
Telefon +49 (0) 9624 – 931494



Jetzt dürfen sogar schon Autos im AKH fahren ;-)

Powerslide Magazin eingestellt

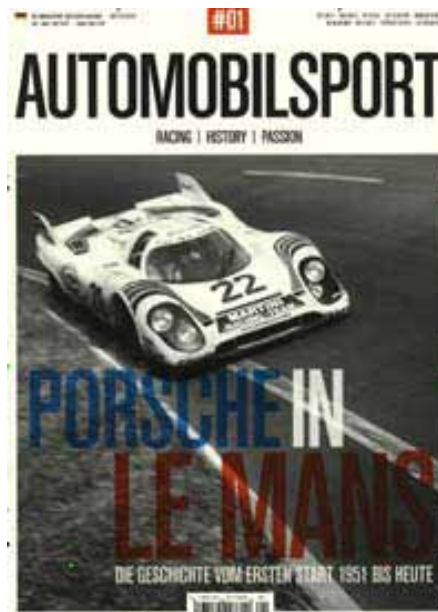
Leider wurde das monatlich erscheinende Magazin Powerslide ab sofort eingestellt. Grund seien „Unstimmigkeiten innerhalb der Firma“.

Mir tut es besonders Leid da ich mit Powerslide mehr oder weniger aufgewachsen bin und die Neue Version mir ebenfalls sehr gut gefallen hat.

Automobilsport Magazin

Kurzbeschreibung von *Automobilsport*:

Die redaktionellen Schwerpunkte bieten eine ausgewogene und fundierte Berichterstattung, spannende Features aus der Geschichte des Motorsports, Tipps aus Technik und Praxis sowie aktuelle Informationen rund um die spannendsten und wichtigsten Events der Szene. Die Liebe zum Automobil und die Begeis-



terung für den Historischen Motorsport bilden das Herzstück unseres Magazins Automobilsport im Abo auf Presse-katalog. Gut 20 Millionen Menschen in

Deutschland, der Schweiz, Österreich und den BeNeLux-Ländern finden aktuell Gefallen an Old- und Youngtimern. Eine stolze Fangemeinde! Diese Interessierten sind das Fundament einer großen Lesergemeinde, zu der neben privaten Besitzern und Sammlern, Aktive der historischen Motorsportszene und auch Händler, Restaurateure, Teilelieferanten, Werkstätten, Clubs, Gutachter, Versicherer und viele andere Unternehmen gehören. Automobilsport positioniert sich als führendes Print-Medium in diesem

Segment. Wir möchten Sie einladen, sich mit Ihrer Werbebotschaft einzubringen und ihre Zielgruppe durch AUTOMOBILSPORT auf direktem Weg zu erreichen.

Die #1 widmet sich den sportlichen Erfolgen der Firma Porsche in Le Mans. Auf 160 Seiten findet der Leser von 1951 bis Heute alles toll aufbereitet vor, auch mit vielen Bildern.

Auf das Porsche Konto gehen 16 Gesamtsiege in Le Mans (1970, 1971, 1977, 1979, 1981, 1983-1987, 1994, 1996, 1997 und 1998), davon zwei Gesamtsiege des Porsche 917 etc., etc.

Urgesteine unter den Motorsport-Journalisten wie Karl Ludvigsen, Uwe Mahla, Eckhard Schimpf oder Helmut Zwickl haben ihren Teil zur ersten Nummer von *Automobilsport* beigetragen.

Allen trauernden Powerslide Fans rate ich nun das *Automobilsport* - Magazin zu lesen.

Alpine wird wieder französisch

Caterham erwarb erst im November 2012 50 Prozent der Renault-Sportwagenmarke Alpine und wollte gemeinsam mit Renault eine Neuauflage des Automobil-Klassikers entwickeln. Zwei Ausführungen sollte es geben, eine klassische von Renault und eine von Caterham.

Nun hat Renault hat die 50-prozentige



Alpine 110-50, Foto: Wikipedia

Beteiligung an der Societe des Automobiles Alpine Caterham übernommen und ist damit alleiniger Inhaber. Vorheriger Inhaber der Anteile war die Caterham Group. Auswirkungen auf das Formel-1-Geschäft wird dieser Verkauf nicht haben.

Renault wird die Entwicklung eines Al-

pine Sportwagens im Alleingang fortsetzen und das Fahrzeug wie geplant 2016 auf den Markt bringen. Weitere Kooperationen der beiden Unternehmen seien aber nicht ausgeschlossen, so heißt es in einer Pressemitteilung.

Im Juni erfolgte im Rahmen einer Generalversammlung die Umbenennung des neuen Unternehmens in Société des Automobiles Alpine.

Sportwagen mit Alpine-Signet genie-



Foto: Wikipedia

ßen in Frankreich noch immer Ikonenstatus - vergleichbar mit dem Nimbus von Porsche in Deutschland oder Maserati in Italien. Die erste der flachen Flundern mit Polyesterhaut und Renault-Motoren gingen im Jahr 1955 in Serie – als Fortsetzung französischen Sportwagenbaus, wie ihn einst Bugatti zelebrierte. 40 Jahre später kam dann das vorläufige Aus für die mittlerweile von Renault übernommene Sportwagenschmiede.

Herbert Fischer

Aston Martin DB5 Unfallwagen

Am 17. Mai kam in Newport Pagnall bei einer Bonhams Auction ein Aston Martin DB5 Vantage zur Versteigerung.

Bei dem Aston handelt es sich um einen schon vor längerer Zeit verunfallten und nie Instand gesetzten Prototypen



Foto: Bonhams

des DB5 Vantage, der statt der erhofften 70.000 Euro beeindruckende 482.300 Euro brachte.

Im rechten Frontbereich fehlen große Teile des Fahrgestelles und der Karosserie, starker Rost überall, vor allem im Frontbereich zeichnet dieses „Schnäpp-

chen“ aus. Der Motor und das Getriebe sind ausgebaut.

Wenn man dieses Wrack gesehen hat fragt man sich was der neue Besitzer mit dem „Rosthaufen“ macht und das bei dem Kaufpreis...

Wenn man recherchiert kommt man darauf das Chassis Nummer ‚DB5/1451/R‘, im AMOC Register als ‚DP217‘ (Development Project 217) registriert ist und der Werks-Prototyp der Hochgeschwindigkeits-Modelle Vantage war, welcher mit einem „GT-Motor“ (#406/AMP/R) ausgestattet wurde. Fahrgestell Nr. ist DB5/1451/R. Der Wagen diente für ausgedehnte Pressefahrten im Jahre 1964 und war auch im „Autocar Magazine“ vom 18. September 1964 abgebildet und beschrieben. Nach dem Werkseinsatz war dann der Erstbesitzer ein Mr. Charles Baldwin of ‚Charles of Mayfair‘, Bristol.

Bemerkenswert war auch das große Interesse an zwei Lagonda Rapide, einer im Zustand 3 der andere 3+. Mit 152.850 und 214.600 Euro gingen beide deutlich über dem Estimate weg. Das teuertse Los dieser Auktion war ein DB6 Mk2 Volante aus dem Jahre 1970 im Zustand 3, der für 928.500 Euro einen neuen Besitzer fand.

www.bonhams.de

Ferrari Dino 246 GT, Scheunenfund

Ein weiterer Scheunen Fund wurde bei der Silverstone Auktion am 24. Mai versteigert.

Dieser Dino (1973) zeigt mehr Rost als der voran beschriebene Aston Martin und hatte ebenfalls einen Front-Unfallschaden gehabt, und ist noch dazu rundum durchwegs extrem rostig.



Foto: Silverstone Auctions

Der Wagen hatte die GB-Zulassungs Nr. WXA 570L.

Chassis Nummer: 05596

Motor Nummer: 05596

Auch dieses Exemplar hat nun einen neuen extrem Leidensfähigen neuen Besitzer welcher gerne 132.250 GBP zahlte.

Im Verkaufs Katalog wurde der Dino herzig umschrieben als „rotten as a pear“.

Midnattssolsrallyt: Schwedisch für Fortgeschrittene

Seine Auftritte sind selten, aber wenn er Rallye-Asphalt oder – noch besser – Rallye-Schotter unter die Räder nimmt, dann läßt er's immer öfter ordentlich krachen: Andreas Fojtik hat seinem Saab 96 schon bei der einige Monate zurückliegenden Schneerosen-Rallye ordentlich die Sporen gegeben (zweiter Platz bei den Historischen), und bei Saab 96 werden die besonderen Kenner der Branche hellhörig: Der ursprünglich mit einem Zweitaktmotor ausgestattete Wagen, in seinem Herkunftsland Schweden fast ein Nationaldenkmal, war auch in der Kombination mit dem V4-Viertaktmotor von Ford ein ausgesprochen erfolgreicher Rallyewagen. Vor allem in den Händen eines gewissen Stig Blomqvist, der später auf Audi Rallye-Weltmeister wurde.



Die Midnattssolsrallyt, die vom 9. bis 12. Juli abgehalten wurde wird über 190 Wertungsprüfungskilometer (größtenteils Schotter) gefahren, insgesamt ist die Rallye 1000 Kilometer lang. Also eigentlich ein Event vom alten Schlag, und das mit Fahrzeugen, deren Baujahre bis in die Sechziger Jahre oder noch weiter zurückreichen. Es ist klar, daß Andreas Fojtik und Thomas Polehnia dabei auf etliche schwedische Haudegen treffen, die sich nur ungern von einem ausländischen Teilnehmer-Team schlagen lassen wollen. Und man weiß ja: Schweden ist eines der Mutterländer des modernen Rallyesports. Hier wird seitens der Nationalhelden besonders hart gekämpft.

Nicht zu Unrecht gilt Schweden als eines der Mutterländer des Rallyesports schlechthin. Hier wurde viel Pionierarbeit auf diesem Gebiet geleistet, als eine der führenden Größen galt schon in den Fünfziger und frühen Sechziger Jahren Erik Carlsson mit seinem Saab 96, der es zu vielen internationalen Erfolgen brachte. Man hält in diesem Land viel auf Tradition, und ganz in diesem Sinne ist auch die Midnattssolsrallyt ausgerichtet, eine

Rallye-Veranstaltung für echte Fahrzeug-Klassiker, selbstverständlich mit richtigen Wertungsprüfungen, auf denen es wie bei den modernen Rallyes auf Zeit und um Sekunden geht.



Welche Rallye hat so ein hochkarätiges Vorausfahrzeug (#00)? Dieses wurde auch rallyemäßig bewegt!

Foto: Gubben.sc

Für Andreas Fojtik aus Wien, selbst stolzer Besitzer eines Saab 96 Baujahr 1967 im Rallye-Trimm, waren das die perfekten Ingredienzien, die ihm Lust machten, einmal bei diesem Event als Aktiver dabei zu sein. Nicht nur, daß er das perfekte Auto dafür hatte, nein: Er wollte auch einmal seinen fahrerischen



Fotos: Wolfgang Petrasch

Grenzbereich austesten und seine Wettbewerbsfähigkeit gegen die schwedischen Löwen überprüfen. Erfreulicherweise lief es sogar besser als erwartet.

Dies lag sicher auch an der hervorragenden technischen Vorbereitungsarbeit: Mit Hilfe eines befreundeten Spezialisten der Firma Matzz Performance, die auch Motorteile an die NASCAR-Rennserie liefert, wurden in Eigenregie passende Kolben für den Ford V4-Motor des Saab angefertigt. Werner Jahrbacher wiederum sorgte sich um das Fahrwerk, auf daß es den schwedischen Verhältnissen (Schotter in allen Variationen) perfekt angepaßt sein würde. Die geeigneten Reifen kamen schließlich von Roland Dorfner. Nach einer Anreise von etwa 1800 Kilometern ging es los.

Die Anforderungen waren nicht nur aufgrund des vielen Schotters, wie man



ihn bei österreichischen Rallyes nur selten erlebt, von einem hohen Level. Neben dem gewohnten Eigenleben des Saab 96 (ohne Linksbremsen bringt man ihn nicht um die Ecke – dann aber umso mehr) galt es noch, eine Besonderheit des schwedischen Youngtimer-Bewerbes zu bewältigen: Einen Aufschrieb durfte man nicht verwenden, lediglich ein Roadbook mit einigen grundlegenden Orientierungspunkten stand zur Verfügung. Da war wohl oder übel Fahren auf Sicht angesagt. Andreas Fojtik fand dennoch auf den kurvenreichen Schotterstrecken mit den vielen Kuppen, die auffallend an die Finnland-Rallye erinnerten, einen sehr guten Rhythmus und konnte sich von Beginn an im guten Mittelfeld platzieren. Tücken gab es allemal, denn die schmalen, hauptsächlich durch Wälder führenden Pfade wechselten häufig zwischen Geröll und Untergründen mit festem

Halt. Darum lernten Andreas Fojtik und Thomas Polehnia auch noch eine andere Facette des skandinavischen Wesens kennen und – flogen ab. Es war jedoch ein typischer Fall von Glück im Unglück, denn nachdem der Saab etwa 20 Meter von der Fahrbahn entfernt im Wald zu liegen gekommen war, auf der Bodenplatte aufsitzend, waren sofort reichlich Zuse-

her zur Stelle, die den Saab wieder zurück auf die Strecke „trugen“. Bis auf ein paar Kratzer an der Fahrzeug-Unterseite hatte der Saab auch keinen Schaden davongetragen.

Und so konnten auch die weiteren Abschnitte der ereignisreichen Midnattsolsrallyt sicher und mit viel Genuß absolviert werden, denn schließlich gehörte es auch zu den positiven Erfahrungen dieses Events, daß Andreas Fojtik und Thomas Polehnia dabei jede Menge Spaß hatten. Letztendlich schafften sie es problemlos bis ins Ziel, und das als 37. in der

Gesamtwertung (und als Dritte von insgesamt sieben Saab-Teams, die durchkamen). Eine Bravourleistung, wenn man bedenkt, daß es der erste Start der Wiener bei dieser schwedischen Veranstaltung war. Zur Krönung des Ganzen gesellte sich auch Ex-Weltmeister Stig Lennart Blomqvist zu den Gratulanten, welche die beherzte Fahrt von Andreas Fojtik aus tiefster Seele bewunderten. Lediglich die Jagd nach dem ehemaligen deutschen Meister Reinhard Hainbach blieb erfolglos – ohne den Ausritt wäre er durchaus zu schlagen gewesen.



Stig Blomqvist im freundschaftlichen Gespräch mit Andi Fojtik

Alles in Allem war es eine sehr starke fahrerische Vorstellung eines Teilnehmers mit einem außergewöhnlichen Fahrzeug, wobei auch die Mechaniker Franz Svoboda, Manfred Thaler, Christian Polehnia und Florian Fojtik wertvolle Dienste leisteten. Nicht zu vergessen Irene Fojtik, die Gattin des Piloten, die den Einsatz organisiert hatte. Man darf zu Recht guter Dinge sein, was den geplanten Start bei der Waldviertel-Rallye 2014 betrifft.

1) Patrik Sandell, Jämtlands MK, Porsche 911. Tid: 1.47.09,5
2) Kenneth Bäcklund, Vara MK, Ford Escort. +6,5 s
3) Mats Myrsell, SMK Hedemora, Porsche 911. +1.03,4



Das Siegerteam P. Sandell auf Porsche 911

Andreas Lugauer

Summertime Blues

Als mich mein Freund Bernhard Slavicek anrief und fragte ob ich nicht nach Gamlitz in die Südsteiermark zu seinem 14. Summertime Blues Festival kommen möchte war ich sofort bereit dazu. Ein weiterer Anruf an meine Lübecker Freunde - da waren wir zu sechst und freuten uns über das musikalische Wochenende.



Weit von Wien ist die Südsteiermark nicht, daher wurde der Bentley aktiviert und so konnten wir „Standesgemäß“ anreisen.

Ein sehr gemischtes Musikprogramm erwartete uns. Wie so oft - alles kann einem nicht gefallen aber der Auftritt von Kervin Mahogany war schon allerfeinste Sahne, ebenso der Solo Auftritt von Willy Bell einem US-Amerikaner welcher in Wien lebt. Die Whiskey Sister aus Austin in Texas brachten fröhliche Country Musik mit. Auch der Schlusssauftritt der Boring Blues Band meines Freundes war ein Highlight.

Und dann noch die zauberhafte Südsteiermark welche durch das Befahren mit unserem Oldy noch aufgewertet wurde trug zu diesem phantastischen Kurzurlaub wesentlich bei.

Also raus aus den Federn und mehr Kurzurlaube mit dem geliebten Oldtimer machen!

Herbert Fischer

17. LIONS Sommerfest

17. Sommerfest war ein Riesenerfolg Unter dem Motto des LC Wien-Donau „Helfen Sie uns anderen zu helfen“, fand am 15. Juni

das 17. Sommerfest in den Blumengärten Hirschstetten statt. Musik von den Baumgartingern, den Edlseern und Leo & the Rockmonsters brachten die Gäste in Stimmung. Als Überraschung kam der Bezirksvorsteher des 22. Bezirks, Nor-

bert Scheed (†), mit seinen Red Bikern. Sie brachten den Rocksänger Pete Art – die beste Elvis Stimme Österreichs – mit einer Harley Davidson direkt bis zur Bühne. Die gute Laune im und um das Glashaus war kaum mehr zu überbieten. Wie auch bei den vergangenen Festen gab es reichlich Essen und Trinken für die über 4000 Gäste des Sommerfestes. Eine Tombola mit Spitzenpreisen, das Cafe Lion, der Bierstand, die Weinverkostung, eine Luftburg für die kleinen Gäste rundeten das Fest ab.



Ein Danke an die Mitglieder des Classic Oldtimer Veteranen Club – COVC, die uns wie jedes Jahr tatkräftig unterstützten, und an unsere zahlreichen Sponsoren, die dieses Fest erst ermöglicht haben.

PS: Am 14. Juni 2015 gibt es das 18. Sommerfest in den Blumengärten Hirschstetten, 1220 Wien, Quadenstraße 15.

Paul Plahs

Aston Martin Lagonda - neu

Die Firma Aston Martin hat angekündigt, unter dem Namen Lagonda ab 2015 eine große Limousine zu bauen. Dieses Modell wird handgefertigt und superedel sein, für das es nach Angaben der britischen Traditionsmarke eine spezielle Nachfrage im Mittleren Osten gibt. Vorerst soll nur dort soll die Luxus-Limousine angeboten werden, wohl als Alternative zu den großen Limousinen von Rolls-Royce oder Bentley.

Was sie kosten wird, ist noch „geheim“ heißt es in einer Unternehmens-Mitteilung, davon mal abgesehen hängt der Preis sowieso von den diversen Individualisierungsmöglichkeiten ab. Die wenigstens werden sich darüber überhaupt



Foto: Aston Martin

keine Gedanken machen müssen, denn kaufen kann man das auf Aston-Martin-Technik basierende Fahrzeug nur auf Einladung. Im Design soll sich der das ultimative Luxus-Schiff an den Aston Martin Lagonda von 1976 anlehnen. Gebaut werde das Auto weitgehend von Hand, im Stammsitz in Gaydon, kündigt Aston Martin an. Geplant ist eine limitierte Auflage, deren Auslieferung Anfang nächsten Jahres beginnen soll.

Solche Kleinserien haben bei Aston Martin eine gewisse Tradition: Aus Gaydon stammen unter anderem handgefertigte Luxusschlitten wie der Supersportwagen One-77, das Designercoupé V-12 Zagato oder zuletzt der Roadster CC, den sich die Marke zum 100. Geburtstag geschenkt hat.

Herbert Fischer

Finnland tickt anders

Jeder, der in letzter Zeit eine Aufforderung in schriftlicher Form erhalten hat „seinen Beitrag zur Budgetsanierung des Bundes, oder des Landes, oder der Gemeinde“ zu leisten – weil er zB. um 27 km/Hh zu schnell gefahren sei – und sich über die Höhe des Bußgeldes ärgert – soll einmal in sich gehen, Ruhe bewahren und nachdenken, ob es wirklich nötig war, so schnell zu fahren? Hätte man mit dem Geld nicht etwas Sinnvolles anstellen können? Wie auch immer – sei glücklich hier in Österreich oder Deutschland als Schnelfahrer erlappt worden zu sein.

Warum? Darum: In der finnischen Region Åland muss sich der Geschäftsmann A. Wiklöf beim finnischen Finanzminister beliebt machen, indem er eine Überweisung in der Höhe von € 95.000 in Auftrag gibt. Er fuhr 77 km/h wo nur 50 km/h erlaubt waren. Das macht stolze 3.518,52 Euro für jeden zu schnell gefahrenen Kilometer pro Stunde. Was unverhältnismäßig erscheint ist damit zu erklären, dass die Strafhöhe nach Einkommen geregelt wird. Nach diesem richten sich die Bußgelder in Finnland. Gegenüber



der finnischen Zeitung Ålandstidningen sagte Wiklöf, dass man die einkommensabhängigen Bußgelder überdenken solle. Er jedenfalls würde sein Geld lieber an ein Altersheim oder eine andere öffentliche Einrichtung zahlen. Wiklöf, einer der reichsten Einwohner der finnischen Inselgruppe Åland, ist nur einer von vielen zahlungskräftigen Temposündern. Der finnische Wurstfabrikant J. Salonoja musste im Jahr 2003 € 170.000 Strafe zahlen, weil er 40 km/h zu schnell fuhr. Ebenfalls für eine Geschwindigkeitsübertretung musste der ehemalige Nokia-Manager Anssi Vanjoki € 116.000 zahlen. Rennfahrer Kimi Räikkönen traf es 2005 nicht wegen zu schnellenfahrens. Er transportierte verbotenerweise drei Schneemobile auf einem Anhänger – und wurde dafür mit € 30.000 belangt. Ja, ja – Finnland – das Land der endlosen Weiten und der endlosen Bußgeldhöhen...

Walter Ceh

100 Jahre Verkehrsampel

Die erste elektrische Verkehrsampel hat nur zwei Farben, rot und grün. Erst später setzen sich die dreifarbigigen Ampeln durch.

Dienstag den 5. August widmeten sich diesem Thema, 100 Jahre Verkehrsampel, fast alle Zeitungen Österreichs, wie die Presse und der Kurier etc.

Am 5. August 1914 ging in der US-Stadt Cleveland die erste elektrische Verkehrsampel in Betrieb. Sie hat die zwei Lichter rot und grün. Ein Verkehrspolizist betrieb



die Ampel von einer kleinen Hütte aus. Mit einer Klingel macht er jeweils auf den Farbwechsel aufmerksam. Zudem steht er in ständigem Kontakt mit Feuerwehr und Polizei, um die Kreuzung notfalls für Einsatzfahrzeuge räumen zu können.

Es dauerte weitere sechs Jahre, ehe 1920 die US-Städte Detroit und New York die ersten dreifarbigigen Ampelanlagen einführen werden. Die drei Farben

Rot, Grün und Weiß stammen übrigens von Eisenbahnsignalen: Ende des 19. Jahrhunderts stand Rot für „Halt“, Grün für „Vorsicht“ und Weiß für „Freie Fahrt“. Doch schon bald offenbart sich ein Nachteil: Zerbricht das rote Glas, zeigt die Ampel weißes Licht. Um Verwechslungen zu vermeiden, setzt sich daher die bekannte Reihenfolge Rot - Gelb - Grün durch.

Die Geburtsstunde der Ampel liegt aber eigentlich noch weiter zurück als die Eingangs erwähnten 100 Jahre. Bereits 1868 wurde am Londoner Parliament Square die allererste Ampel aufgestellt. Am Tag regelten Signalfügel den Verkehr. In der Nacht leuchtete eine Gaslaterne mit den Farben Rot und Grün. Die Anlage wurde von einem Polizisten bedient, der entschied, wann er das Signal wechselte. Dann explodierte die mit brennbarem Gas betriebene Ampel nur drei Wochen nach der Inbetriebnahme. Der Polizist wurde schwer verletzt und danach war die Ampel Geschichte.



Die ersten elektrischen Ampeln in Europa werden erst 1922 in Paris (Rue de Rivoli/Boulevard de Sébastopol) und Hamburg (Stephansplatz) aufgestellt. In Wien leuchtet 1926 die erste Ampel an der Opernkreuzung.

Bis zur Einführung der ersten Fußgängerampeln vergeht weitere Zeit. 1933 wird in Kopenhagen die erste davon in Betrieb genommen, 1951 in Wien am Stock-im-Eisen-Platz (der heute nicht mehr befahren wird). Und erst im Februar 1952 heißt es erstmals in New York „Don't Walk“.



Der Siegeszug der Ampel ist aber gefährdet. Immer öfter lösen auch in unseren Städten Kreisverkehre Ampelanlagen ab. „Das funktioniert aber kaum in der Innenstadt“, sagt Siemens-Ingenieur Wilke Reints, der für „Intelligente Verkehrssysteme“ zuständig ist. Dabei kann sich der Experte laut „Kleine Zeitung“ eine ampel-

freie Welt gut vorstellen: „Weil alle Autos miteinander kommunizieren und selbst den idealen Verkehrsfluss errechnen. Aber es gibt ja noch Radfahrer und Fußgänger. Deshalb bleibt das auf absehbare Zeit wirklich nur ein Traum.“

Der Kreisverkehr ist auch sicherer. „Bei Ampeln geben viele Autofahrer noch mal Gas und fahren mit 70 Stundenkilometer durch“, sagt etwa der Duisburger Verkehrsforscher Michael Schreckenber - durchaus auch bei Rot. Beim Kreisverkehr müssen Autofahrer zwangsweise abbremsen. Ein weiteres Argument gegen die Ampel sind die Kosten. Kostet laut Schreckenber der Bau eines Kreisverkehrs einmalig rund 200.000 Euro, kostet die Wartung einer Ampel jährlich rund 5000 Euro.

Wussten Sie, dass...

... das Grünblinken am Ende der Grünphase 1959 in Österreich eingeführt wurde.

... Autofahrer im Durchschnitt etwa zwei Wochen ihres Lebens an roten Ampeln warten.

... es während der Kulturrevolution in China Versuche gab, die Ampelfarben zu tauschen: Autofahrer sollten nicht bei Rot anhalten, da die Farbe für Kommunismus und somit Fortschritt steht. Der Versuch endete allerdings im Verkehrschaos.

Infos aus der Tagespresse

Motornights

Die „motornights“ finden in den Sommermonaten Mai - September jeweils am ersten Freitag im Monat ab 18:00 Uhr statt und sind ein ungezwungenes markenoffenes Zusammentreffen von Motorverrückten.

Man trifft sich zu Motorgesprächen, um die Autos zu zeigen und anzuschauen und einfach um Spaß am gemeinsamen Hobby zu haben.

Treffpunkt ist das „grigus diner“ am alten Werftgelände in Korneuburg bei Wien.

Ähnlich dem berühmten Ace-Cafe in London ist dieses Treffen schon in kurzer Zeit zu einem Haupttreffpunkt der Auto-Fans geworden. Schaut euch die wunderbaren Autos der letzten Treffs im Internet an www.motornights.at an!

Schwarze Nummerntafeln

Die Presse hat am 6. August berichtet das insgesamt 220.000 schwarze Kennzeichentafeln in Österreich noch „unterwegs“ sind. Das bedeutet das drei Prozent aller hierzulande zugelassenen Fahrzeuge eine schwarze Nummer haben. Und das, obwohl seit 24 Jahren nur noch weiße Taferln ausgegeben werden. Die meisten schwarzen Kennzeichen gibt

es mit 66.720 in Niederösterreich, berichtet die Versicherung Wiener Städtische am Mittwoch.

Dahinter folgt Oberösterreich mit 45.060 und die Steiermark mit 38.854, so die Versicherung unter Berufung auf Daten der Statistik Austria und des Versicherungsverbandes Österreichs (VVO). Spitzenreiter bei den einzelnen Bezirken ist - abgesehen von Wien mit 12.176 - Mistelbach mit 6499 vor Amstetten mit 5517 und Gänserndorf mit 5261 angemeldeten Fahrzeugen mit schwarzen Kennzeichen. Insgesamt waren laut Statistik Austria im Juni 2014 hierzulande 6,463 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen.



Foto: Wikipedia

Bereits seit 1. Jänner 1990 werden in Österreich nur noch weiße Kennzeichentafeln ausgegeben, seit November 2002 die EU-Kennzeichen.

Woher kommt der Name Benzin?

Eigentlich logisch das der Namensgeber für den Benzin Carl Benz sei, oder?

Es kam aber anders: Als der aus dem ostfriesischen Jever stammende Chemiker Eilhard Mitscherlich mit der Säure des Benzoeharzes experimentierte, gewann er eine Art Destillat, das er Benzin



nannte. Dieses Experiment fand anno 1833 statt, also elf Jahre bevor Carl Benz auf die Welt kam.

Die sprachliche Verwandtschaft von Benzin und Benz ist und bleibt ein reiner Zufall.

Tasco, 1948

Es mutet auf den ersten Blick seltsam, dann wieder sehr interessant an, der Tasco aus dem Jahre 1948.

Der berühmte US-Designer Gordon Buehrig schuf dieses Einzelstück. Buehrig begann 1924 eine Lehre als Karosseriebauer bei der Gotfredson Body Company in Grosse Point Woods, die Karosserien für Wills Sainte Claire, Peerless, Jewett Motors und andere Automobilhersteller produzierte. 1927 wechselte Buehrig zum Karosseriehersteller Dietrich in Detroit, danach zu Packard und schließlich zu General Motors. Bei GM arbeitete Buehrig erstmals als Gestalter; hier war er an dem Entwurf der Buick-Modelle des Jahrgangs 1929 beteiligt. 1929 war Buehrig kurzzeitig für Stutz tätig; für den Sportwagenhersteller aus Indianapolis entwarf er das Fahrzeug, mit dem das Unternehmen am 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1929 teilnahm.

1929 wurde Buehrig Chefdesigner des Luxuswagenherstellers Duesenberg, der seit drei Jahren dem Unternehmer Errett Lobban Cord gehörte. Seine erste Arbeit für Duesenberg war



...heute ist das Tasco hellgrau lackiert und steht im Cord Duesenberg Museum in Auburn,

der Entwurf von Karosserien für das neu vorgestellte Duesenberg Modell J.

Fünf Jahre später wechselte Buehrig zu Auburn, die ebenfalls Teil von Cords Automobilkonzern war. Für Auburn gestaltete Buehrig unter anderem 1935 die Baureihe Auburn 851, deren Version Boattail Speedster das meiste Aufsehen erregte.

Nach dem Krieg arbeitete Buehrig zunächst im Designbüro von Raymond Loewy. Von 1951 bis 1965 war er für Ford tätig. Hier entwarf er unter anderem den Continental Mark II, der als Meilenstein des Automobildesigns gilt.

Nun wieder zu unserem Titel-Fahrzeug Tasco. Buehrig zeichnete den Tasco dessen Bedienelemente fast eins zu eins von

einem Kampfflugzeug übernommen wurden. Der Name ist ein Akronym für *The American Sports Car Company - TASCO*.

Ein ungewöhnliches Autodesign welches polarisiert - mir gefällt es...

Wikipedia, Herbert Fischer

GAZ Probeda M20

Nicht nur in den USA und Europa wurden interessante Prototypen und Einzelstücke gebaut, auch Russland zeigte



1950 mit dem GAZ M20 Probeda Sport ein durchaus herzeigbares Stromlinien-Coupe. In diesem bemerkenswerten Gebilde steckte die Technik des Wolgavorfahren GAZ M20, d.h. 2,5 lt. 4-Zylinder-Motor mit 50 PS. Das Sport-Coupe ist 5,68 Meter lang – „Länge läuft...“

Bei Produktionsbeginn war der GAZ-Pobeda (= Sieg) durchaus ein modernes Fahrzeug, später zeigte sich jedoch die mangelnde Funktionalität seiner Karosserieform. Aus diesem Grund entwickelte das Nationale Institut für Automobilbau in der UdSSR schon 1948 einen Pobeda mit Stufenheckkarosserie; zwei Prototypen wurden gebaut. Weitere Karosserievarianten waren geplant, wie einen Pick-Up und eine Stretchlimousine. Von letzterer wurde ein Prototyp gebaut, welcher wiederum zur Entwicklung des



GAZ-12 „ZIM“ (Zawod imeni Molotowa, Molotow-Werk) führte.

Das Design folgte dem Zeitgeschmack der 1940er Jahre und ähnelt stark dem

Chevrolet Fleetline Aerosedan. Bei der Projektierung des Chassis und der Antriebskomponenten orientierten sich die sowjetischen Ingenieure am 1939er Opel Kapitän. Dieser wurde zur damaligen Zeit als einer der technisch fortschrittlichsten Pkw angesehen. Gebaut wurde der M20 in der Zeit von 1946 bis 1958. In der VR Polen wurden in Lizenz unter dem Namen Warszawa zwischen 1951 und 1973 etwa 250.000 Exemplare hergestellt.

Heute ist der M20 ein gesuchter Oldtimer und erzielt auch schon höhere fünfstelligen Euro-Beträge, so man einen bekommt. Im Moment ist in der Ukraine ein 1947er um Verhandlungspreis von 20.000.- Euro abzuholen.

Herbert Fischer

COVC News

1. Zaubenberg-Classic, 21. Juni 2014

Liebe Clubfreunde,

ich möchte denjenigen, die bei der 1. Zaubenberg-Classic nicht mitgemacht haben, etwas darüber berichten, das für mich beeindruckend war. Allerdings ist das keine Bewertung oder Beurteilung der Veranstaltung – dies steht mir als „Erfinder“ und Organisator nicht zu und wäre absolut unangemessen. Aber ich möchte Euch über die unerwartete Reaktion von Teilnehmern auf diese neue COVC-Veranstaltung informieren.

Seit 10 Jahren fahren meine Frau und ich bei vielen verschiedenen Oldtimerrallyes als Teilnehmer mit (daher wissen wir auch, welche Strecken und Prüfungen vielfach ankommen und gewünscht werden und welche nicht) und seit 5 Jahren organisiere ich für den COVC Rallyes (ab 2010 die Weinviertel-Classic, ab 2011 die Church-Hill-Climb), also auch schon 9 Veranstaltungen. Natürlich erhält man von Teilnehmern nach einer Rallye teilweise Lob, manchmal auch Tadel, mitunter durchaus auch zu Recht.

Aber die Reaktion vieler Teilnehmer auf die 1. Zaubenberg-Classic war völlig unerwartet, ich hätte das nie für möglich gehalten und so etwas habe ich in den 10 Jahren in der Oldtimer-Szene auch noch nie erlebt, weder bei fremden, noch bei eigenen Veranstaltungen. Bereits nach dem Zieleinlauf sind ein nicht unbeträcht-

licher Teil der Teilnehmer auf uns zugekommen und haben zu der Veranstaltung – und vor allem zur Streckenführung – gratuliert. Ich habe natürlich neben kurvigem, wenig befahrenen Bergstraßen auch ehemalige Bergrennstrecken und historische Rallye-Sonderprüfungen in die Veranstaltung eingebaut. Teilweise fremde Menschen haben mich umarmt und gedrückt, ich wurde von bekannten, aber auch von fremden Frauen geküsst (was nicht unangenehm war), die Begeisterung war spürbar groß; nicht nur ich habe das so empfunden, sondern unser gesamtes Organisationsteam.

In den folgenden Tagen habe ich eine große Anzahl von SMS, E-Mails und Telefonaten von den Teilnehmern erhalten, mit Gratulationen und wirklich herzlichen Dankschreiben. Herausragend war die Reaktion der Teilnehmer Manfred und Markus Loydolt aus Waidhofen/Thaya, die in 3-jähriger Arbeit einen Austin Healey 100/6 selbst restauriert haben und eine Woche vor der Zaubenberg-Classic mit der Arbeit fertig wurden. Obwohl sie noch nie bei einer Oldtimerrallye mitgefahren sind, haben sie sich angemeldet und sind „bewaffnet“ mit einer Stopuhr und einer Funkuhr so gut gefahren, dass sie den 3. Rang in der Epoche 2 erreicht haben und einen Pokal von der Siegerehrung mitnehmen konnten. Sie wollten ihre gute Leistung vorerst selbst gar nicht glauben. Am Sonntag, den 22. Juni hat mich Herr Loydolt angerufen und sich überschwänglich mehrmals bedankt und die Veranstaltung gelobt und aus lauter Freude über sein gutes und unerwartetes Ergebnis fast zu weinen begonnen. Er wird, wenn es seine Arbeitszeit zulässt, zukünftig bei allen COVC-Veranstaltungen mitmachen. Da haben wir einen neuen Fan gewonnen!



einen neuen Fan gewonnen!

Einige Teilnehmer, die schon öfter bei unseren Veranstaltungen mitgemacht haben, waren so begeistert, dass sie Mitglieder unseres Clubs werden wollen. Ich bleib' diesbezüglich dran.

Aber die größte Überraschung des Tages haben wir nach der Siegerehrung erlebt. Ich habe das gesamte ORGA-Team - es waren insgesamt 21 Personen, die wie immer in Ihrer Freizeit und unentgeltlich für die reibungslose Durchführung der Rallye gesorgt haben, auf die Bühne gebeten und die Teilnehmer um einen kleinen Applaus gebeten, falls die Veranstaltung gefallen hat.

Darauf hat ein unglaublicher, frenetischer Beifall eingesetzt, nicht enden wollender rhythmischer Applaus, standing ovations – und das über einen Zeitraum von mehreren Minuten. Ich habe so etwas bei einer Oldtimer-Siegerehrung noch nie erlebt. Irgendwie sind wir uns vorgekommen wie die Philharmoniker beim Neujahrskonzert nach dem Radetzky-Marsch.

Das gibt Auftrieb und Motivation für „neue Taten“ meint

Euer Obmann-Stellvertreter
Otto Goschenhofer

Das war die 1. Zaubenberg Classic

Jedes Jahr freuen wir uns auf das vom COVC bestens organisierte „Renn-Wochenende“.

Die Weinviertler-Classic ist schon legendär und weit über die Bundeslandgrenzen bekannt.

Aber heuer – 2014 – soll es eine „Modernisierung“ geben, etwas Anderes,



etwas Neues. Mit gemischten Gefühlen gingen wir – meine Beifahrerin Angie und ich – an den Start.

Wir haben sie tatsächlich gewonnen, die Damenwertung bei der Zaubenberg-Classic 2014 - eigentlich sollte sie ja „Bezauberndberg-Classic“ heißen, so schön ist die Landschaft rundum.

Aber ganz ehrlich, davon haben wir nicht allzu viel mitbekommen - obwohl



einige Hinweise auf die Herrlichkeiten in der Umgebung im Roadbook standen - so anspruchsvoll waren die Anforderungen, die an uns gestellt wurden.

Unsere Aufmerksamkeit galt jederzeit der Straße, der gestellten Aufgabe, den zu sammelnden Zusatzpunkten, die sehr gut getarnt waren. Dazwischen wur-

de eingekehrt und Erfahrungen ausgetauscht.

Die Strecke musste auch relativ schnell bewältigt werden, was eine ziemliche Herausforderung war! Noch immer klingen Angie's Sätze in meinen Ohren: "Vergiss nicht, neben Dir sitzt eine Mutter von 2 Töchtern und diese Mutter will noch gerne ihre Enkelkinder kennen lernen" oder auch das langegezogene „...uuuuuaahhhhhh“ J. Trotz Konzentration und „Präzision“ kam die „Gaudi“ im X1/9 nicht zu kurz.

Wie bereits erwähnt, haben wir die „Classic“ ganz gut hinbekommen und auch noch jede Menge Spaß dabei gehabt!

Wir haben uns sehr über den 1. Platz in der Damenwertung gefreut und bedanken uns auf diesem Weg bei den Veranstaltern, allen, die mitgeholfen haben und gleichzeitig auch bei unseren Mitstreiterinnen für einen unvergesslichen, wunderschönen Tag!

Angie und Karin Zanyath

4. Bahnengolf Turnier des COVC 12. 7. 2014

Ich stand am 18. Loch der Minigolfanlage des MSC Union Alt Erlaa in Wien 23. Es war der 12 Juli 2014 um 16.30 Uhr und es war ein entscheidender Moment. Wie entscheidend erfuhr ich erst viel später



weihen versucht. Um 15.00 Uhr wurden dann die Gruppen bestimmt und es konnte losgehen. Ich hatte das Glück in der ersten Gruppe zusammen mit Christian, Sabine und Elisabeth zu spielen. Christian ist ein wahrer Profi in diesem Sport und ich denke er verbringt noch mehr Zeit beim Minigolf als ich beim Lesen von Oldtimer-Zeitschriften. Er trug auch einen Korb mit so vielen bunten Minigolfbällen, dass so mancher Osterhase neidig werden hätte können. Beeindruckend, mit welcher Präzision und Routine er die Löcher anvisierte. Am Ende sollte er für die 18 Löcher ganze 34 Schläge benötigen, dh. weniger als zwei Schläge pro „Hindernis“! Zum Glück trat er außer Konkurrenz an. Sabine, Elisabeth und ich konnten uns sehr viel von ihm abschauen und spornten uns auch immer wieder gegenseitig zu guten, manchmal sogar zu großartigen Leistungen an.

Nach einer äußerst unterhaltsamen

Name	Gesamt	Rang	Asse (=1)	Fehler (> 2)
Frey Barbara	49	1.	4	17
Englisch Lilly	50	2.	3	17
Liedauer Sabine	55	3.	3	22
Hüttinger Michaela	63	4.	1	28
Reisner Luise	66	5.	2	32
Radl Elisabeth	68	6.	2	34
Past Renate	78	7.	1	43
Adrian Brigitte	79	8.	2	45
Kanhäuser Christian	34	--	6	4
außer Wertung				
Frey Richard	50	1.	1	15
Frey Christian	55	2.	4	23
Englisch Christian	55	3.	3	22
Liedauer Christian	56	4.	1	21
Nowotny Wolfgang	66	5.	1	31
Past Hans	66	6.	3	33
Juster Johann	70	7.	1	35
Braun Michael	72	8.	3	39

n. Stechen
n. Stechen



Durch diesen Totalversager vergab ich die Chance eines Ex-Aequo-Sieges mit meiner lieben Schwägerin Barbara und, noch viel schlimmer, ich hätte sogar den ambitionierten Haushohen Favoriten des Turniers, meinen Bruder Richard um einen Schlag besiegen können. Doch ein glücklicher Sieg im Stechen um den zweiten Platz gegen Christian Englisch und die gute Unterhaltung mit allen Teilnehmern danach konnten mich schnell wieder aufrichten.

Im Ergebnis sieht man eine klare weibliche Dominanz, denn nicht nur die Gesamtsiegerin Barbara brachte mit 49 Punkten eine großartige Leistung, auch die zweitplatzierte Lilly und die drittplatzierte Sabine (Hurra, aus meiner Gruppe) übertrafen mit Ihren Ergebnissen die meisten Herren.

Ich denke, alle Teilnehmer genossen diesen Nachmittag sehr und auch der Wettergott hatte ein Einsehen mit uns; ein Gewitter, das sich mit viel Wind angekündigt hatte erreichte nie die Erlaaerstrasse.

Für mich und meine Michaela (sie wurde gute Vierte!) war es die erste Teilnahme als Mitglied bei einem Event des COVC und nun freuen wir uns schon auf die kommenden Veranstaltungen mit viel Spaß, schönen Autos und netten Menschen.

Christian Frey



Richard F. am Abschlag - und die Fans schauen gebannt zu... und bejubelten seinen Sieg.

als Christian Kanhäuser, der Initiator des traditionellen Minigolfturniers des COVC die Ergebnisse des Turniers bekanntgab.

Doch der Reihe nach. Christian hatte zuvor die 16 Teilnehmer bei einigen Übungsschlägen in die Regeln und in die Herausforderungen beim Minigolf einzu-

und amüsanten Runde Bahnengolf (wie es richtig heißt) stand ich also am letzten Loch. Ein relativ einfaches Hindernis. Man schlägt den Ball nur gerade, mittig hinauf, entweder man versenkt den Ball oder er kommt einem wieder entgegen und möchte neu aufgelegt werden. Mir ist er sechsmal entgegen gekommen!



Sommerclubabend, 1. 8. 2014

Bereits zum dritten Mal durfte ich beim Sommerclubabend in Manfred Ebners Crystal Palace dabei sein. Und ich muss sagen, dieser Abend ist immer wieder eine Sensation. Das darf sich ein echter COVC'ler nicht entgehen lassen. Ein herzliches Dankeschön an Manfred und an die vielen freiwilligen Helfer, die diesen Abend alljährlich möglich machen. Die Clubmitglieder sind auch sehr zahlreich erschienen und haben den lauen und von Gewittern verschonten Sommerabend gemeinsam genossen.



Ich hatte überlegt mit meinem Oldie zu kommen, doch war mir die Wettervorhersage doch etwas zu vage. Mit den gehegten und gepflegten Vehikeln möchte man ja lieber nichts riskieren. Doch wäre es für diesen Rahmen angemessen gewesen die Lieblinge dabei zu haben.



Traditionsgemäß sprach unser Wolfgang einige Worte über die tollen Veranstaltungen des heurigen Jahres und stellte auch zwei neue Mitglieder vor. Dann übernahm Otto das Wort und machte unter anderem auch Werbung für die Church Hill Climb.

Bei echt kaltem Bier und einer tollen Grillerei, wobei neben leckeren Cevapcici, Koteletts und Würsteln auch mit Gemüsespießchen und Salat auf

die Vegetarier unter uns nicht vergessen wurde, konnten auch die kleinen Plagegeister (Gelsen) der sehr guten Stimmung keinen Abbruch tun. Viele hatten sich mit „Anti Brumm“ einge-



deckt und somit konnte der Abend bei Käse- und Kuchenbuffet in vielen kleinen Grüppchen mit Gesprächen über unsere Oldies und vieles mehr ausklingen.

Krönender Abschluss für diesen Abend war allerdings das von Manfred eigens bestellte Feuerwerkes eines nahen Gasthauses.

Vielen Dank an alle, die diesen Abend ermöglicht haben!

Halrahd Rettich



Termine 2014

- 13. September, 4. Church Hill Climb
- 6. November, Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes
- 4. Dezember, Weihnachtsfeier

Inhaltsverzeichnis

Die Wiedergeburt	1
Škoda Sagitta	2
Neue Bücher	3
Tesla Patente liegen offen	3
„British Guiana“ Briefmarke	3
60 Jahre Jaguar XK 140	4
Powerslide Magazin eingestellt	4
Automobilsport Magazin	4
Alpine wird wieder französisch	4
Aston Martin DB5 Unfallwagen	5
Ferrari Dino 246 GT, Scheunenfund	5
Midnattsolsrallyt: Schwedisch für Fortgeschrittene	5
Summertime Blues	7
17. LIONS Sommerfest	7
Aston Martin Lagonda - neu	7
Finnland tickt anders	7
100 Jahre Verkehrsampel	8
Motornights	8
Schwarze Nummerntafeln	
Woher kommt der Name Benzin?	9
Tasco, 1948	9
GAZ Probeda M20	9
COVC News	10

CCS 10

1100 Wien, Gudrunstraße 160
Tel.: +43 1 604 87 55
Fax: +43 1 604 87 55 55

CCS 19

1190 Wien, Billrothstraße 21
Tel.: +43 1 368 46 69
Fax: +43 1 368 46 69 69



Impressum

Herausgeber: COVC
A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4

Redaktion: Herbert Fischer
E-Mail: herbert.fischer@covc.at
www.covc.at

Auflage: 50 Stück