



Nummer **77** Juni 2012

Monats-Gazette

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



Tatra 77 A

Tatra 77 / 87

Der Tatra 77 ist ein PKW-Modell der Oberklasse des damals tschechoslowakischen und heute tschechischen Herstellers Tatra. Es wurde von 1934 bis 1938 in zwei Serien hergestellt und war das weltweit erste in Serie gefertigte Automobil mit aerodynamischer Karosserie die in einem Windkanal getestet wurde. Nachfolger war der ab 1936 zwei Jahre lang parallel gebaute wesentlich modernere und schnellere Typ 87.

Die Vorgeschichte des 77er begann 1931 bei Tatra nach Versuchen mit dem kleinen Prototyp eines Heckmotor-Autos



V 570 unter großer Geheimhaltung die Entwicklung von neuen großen und luxuriösen Pkw mit aerodynamischer Karosserie. Dazu erhielt die zweite Prototypen-Version des V 570 1933 eine erste – noch bedingt – strömungsgünstige Karosserie, an der sich die weiteren Arbeiten orientierten. Der Prototyp des Typs 77 war das erste Auto, das im Windkanal entworfen wurde, mit dessen Hilfe zuvor schon

Flugzeuge und Luftschiffe in ihrer Formgebung optimiert wurden. Der geistigen Väter dieses Urahnns einer Reihe weiterer Tatra-PKW gleicher Konzeption waren Hans Ledwinka als Chefkonstrukteur des Hauses für die Technik und Ingenieur Erich Übelacker für die Stromlinienkarosserie. Die Gestaltung der Karosserie basiert dabei maßgeblich auf Ideen bzw.

Erkenntnissen des ungarischen Ingenieurs und Aerodynamikers Paul Jaray.

Der Tatra 77 wurde am 4. März 1934 auf dem Prager Automobilsalon der Öffentlichkeit vorgestellt. Es war das erste serienmäßig produzierte stromlinienförmige Automobil der Welt und sein Erscheinen auf dem Automarkt war eine Sensation. Im selben Monat begann mit dem Anlauf der Serienproduktion die Ära der Tatra-Automobile mit aerodynamischer Karosserie, luftgekühltem Heckmotor sowie Pendelachse hinten. Da das Auto eine möglichst geringe Höhe aufweisen sollte, wurde zur Erzielung eines möglichst glatten Wagenbodens der Motor hinter der Hinterachse angeordnet, wodurch der bei konventioneller Bauweise übliche Mitteltunnel, bzw. das sonst Tatra-typische zentrale Tragrohr, bzw. die Auspuffleitung entfallen konnte. Charak-

teristisch war die vertikale hintere Mittelflosse zur Verbesserung der Geradeauslauf-Eigenschaften, indem diese die Auswirkungen von Seitenwind auf den leichten Vorderwagen ausgleichen sollte.

Angetrieben wurde der T 77 von einem luftgekühlten V-Achtzylinder-Motor im Heck mit 3 Litern Hubraum, OHV-Ventilsteuerung und einer Leistung von 60 PS (44 kW), welcher eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 145 km/h ermöglichte. Bis 1935 wurden 101 Stück dieser Autos gebaut.



Im Jahr 1935 wurde er zum Typ 77 A weiterentwickelt. Diese überarbeitete Version besaß einen Motor mit größerem Hubraum (3,4 Liter) und höherer Motorleistung (70 PS/51 kW), einen um 10 cm verlängerten Radstand, geringfügig verbesserte Fahreigenschaften sowie eine Spitzengeschwindigkeit von über 150 km/h. Der Typ 77 A ist leicht an dem - erstmals bei einem Tatra - in der Mitte angeordneten dritten Frontscheinwerfer vom Vorgänger zu unterscheiden. Als 1936 der verbesserte Nachfolger Typ 87 erschien, wurde der T 77 A nicht eingestellt, sondern wegen des weiter bestehenden Interesses in 154 Exemplaren noch bis 1938 weiter gebaut.



Insgesamt wurden vom Typ 77 und Typ 77 A in allen Ausführungen 255 Fahrzeuge (ohne Prototypen) hergestellt, wobei wegen der häufig realisierten Kundenwünsche kaum ein Auto dem anderen gleich.

Heutzutage gilt der Tatra 77 vor allem in seiner zweiten Ausführung als gesuchtes Sammlerauto bzw. Oldtimer.

Der Tatra 87 wurde 1937 als Nachfolger des T77 A präsentiert. Anders als dieser, der noch mit einer auf einem Holzgerippe aufgezugene Stahlkarosserie auf einer Bodenplattform versehen war hatte er eine halbselbsttragende Karosserie mit Mittelträgergerahmen mit Y-förmigen Auslegern. Seine gegenüber dem Vorgängertyp etwas veränderte 4-türige

Karosserie hat einen cw-Wert von 0,36 (1979 im VW-Klimawindkanal ermittelt und durch neuere Messungen in Großbritannien und Schweden bestätigt) und war auf Wunsch mit Schiebedach oder Faltdach erhältlich. Auch ein Radio war lieferbar.

Der Hubraum des Motors war bei gleichbleibender Leistung etwas reduziert worden, das Gesamtgewicht war bei etwas geringerer Baulänge um 470 kg gesunken, was insbesondere auf die Verwendung leichterer Materialien zurückzuführen ist (der Motor- und Getriebeblock sowie weitere Bauteile bestehen aus Elektron, einer extrem leichten Magnesiumlegierung). Ebenso wie bei seinem Vorgänger war der luftgekühlte V8-Motor im Heck eingebaut, jedoch war die Kühlluftzufuhr bei höherer Geschwindigkeit verbessert. Für die damals neuen Reichsautobahnen konzipiert, erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 150–160 km/h, als Reisegeschwindigkeit wurden 135 km/h empfohlen.



Von 1936 bis 1950 wurden 3023 Fahrzeuge gebaut, davon 1371 bis 1945, die restlichen 1652 Stück ab 1946. Die höchste Jahresproduktion lag 1948 bei 700 Fahrzeugen.

Typ 87-603 Zwischen 1950 und 1953 wurden einige Exemplare des Typs 87 mit dem neuen Motor des Typs 87 (Nachfolger des 87) ausgerüstet. Diese Versuchsfahrzeuge erhielten den Namen Tatra 87-603.

Herbert Fischer

BMW Museum

Das BMW-Museum liegt in der Nähe des Olympiageländes in München, wurde zur gleichen Zeit gebaut wie das Olympiastadion mit dem Zeltdach und das BMW Hochhaus. Baubeginn war 1971. Eröffnet wurde es 1973. Es ist vom Architekten erdacht und geplant worden, welcher auch das BMW Hochhaus entworfen hat: der Wiener



Editorial

Der Monat Mai geht zu Ende. Erfahrungsgemäß ist dies jener wo viele (Oldtimer)-Ereignisse stattfinden. Der COVC z.B. hatte das Saisonopening und die Oldtimermesse in Tulln. Beide Veranstaltungen erfordern eine gründliche Vorbereitung. Familie Past hat uns heuer ins Weinviertel geführt, rund 23 teilnehmende Autos waren dafür der Lohn. Erstmals gab es beim Opening einen Quiz und die Sieger wurden am nächsten Clubabend gekürt. Der Sieger, Manfred Grolig, hat uns bewiesen, dass sich Oldtimerverwissen auszahlt. Die ersten Zehn wurden mit Preisen belohnt. Dafür nochmals recht herzlichen Dank.

Peter Wollner, der nächste Ausrichter der Frühjahrsveranstaltung 2013 freut sich schon auf seine Aufgabe. Ich will ihm noch dazu sagen: Peter, keine Angst – ein Quiz ist nicht notwendig.

Vom 19.-20. Mai 2012 fand die im Osten Österreichs größte Oldtimermesse, wieder in Tulln statt. Der COVC war diesmal unter dem Motto „Die Oldtimer unserer Frauen“ mit einem Stand vertreten. Hannes Strutzenberger, der maßgeblichen Anteil am Standkonzept, Aufbau und Besucherbetreuung

innehatte, war in seinem Element. Er und seine Uschi waren die Hauptorganisatoren und sorgten auch für die optimale kulinarische Betreuung. Gemeinsam mit



Gabi und Gerald Weber (unsere Freunde aus Waidhofen) waren sie vom Aufbau bis zum Abbau, d.h. vom Anfang bis zum Ende auf unserem Stand. Herzlichen Dank den vieren. Als Autos waren vertreten: Helga



Goschenhofer's Puch 500, Uschi's Golf I Cabrio und Brigitte's roter 280 SL. Alle drei waren Schmuckstücke!

Herbert Gschwindl sorgte für einen außerordentlichen Höhepunkt auf der Messe. Er lud den bekannten Motorsportjournalisten Helmut Zwickl auf unseren Stand ein. Ich hatte die Möglichkeit ein paar Minuten mit ihm zu plaudern und sprach auch eine Einladung an einen unserer nächsten Clubabende aus. Ob es seine sparsame Zeit zulässt wird sich zeigen. Im Falle seines Kommens werden wir alle Clubmitglieder rechtzeitig informieren.



Schlag auf Schlag geht es jetzt weiter! Der Lionsclub Wien Donaustadt hat Anfang Juni sein obligatorisches Sommerfest und der COVC wird mit rund 30 Fahrzeugen in den Blumengärten Hirschstetten mit einer Oldtimerausstellung vertreten sein. Das größte Plus ist, dass Menschen die keinen Oldtimer besitzen die Autos aus der Nähe betrachten können und so fachkundig durch Clubmitglieder informiert werden. Es ist nicht so hektisch wie auf einer Messe und wir können uns die Zeit nehmen die wir für notwendig erachten.

Mit Riesenschritten nähert sich ebenfalls die 4. Weinviertel Classic. Nach den Erfolgen der letzten Jahre wieder überbucht mit 65 tollen Fahrzeugen. Besonders erfreulich daran ist, dass sich 23 Mitglieder des COVC für diese Veranstaltung angemeldet haben. Unser Otto, der Organisator dieser Veranstaltung, wird wie immer für eine abwechslungsreiche und interessante Rallye sorgen. Wir hoffen auf schönes Wetter und wünschen allen Teilnehmern eine pannenaber vor allem unfallfreie Fahrt.

Bei dieser Gelegenheit will ich nochmals darauf hinweisen, dass der nächste offizielle Clubabend erst wieder im September stattfindet. Dazwischen gibt es im August noch das Sommerfest im Crystal Palace (Manfred's Garage).

Ich wünsche Euch allen schöne Ferien, erholsame Urlaubstage und freue mich auf ein Wiedersehen im September.

Euer Wolfgang Nowotny



Professor Dr. Karl Schwanzer hat bei beiden Gebäuden ganz unterschiedliche Formen gegeben, die sehr harmonisch zusammen passen. Es wird die Unternehmensgeschichte des Automobilherstellers BMW anschaulich im Museum dargestellt.

Kurz zur Geschichte von BMW. BMW entstand im Jahr 1916, als sich die beiden Unternehmen „Rapp Motorenwerke AG“ und „Gustav Otto Flugmaschinenfabrik“ zur „Bayerische Flugzeugwerke AG“ zusammenschlossen, die wenig später in „Bayerische Motoren Werke AG“ umbenannt wurde. In seinen ersten Werkshallen, neben dem damaligen Münchener Flughafen und heutigen Olympiagelände, entwickelte und baute BMW Flugmotoren und ab 1923 auch Motorräder. Mit dem Automobilbau begann BMW 1928. Die Leistungen und die Zuverlässigkeit seiner Motoren und später auch die sportlichen Erfolge seiner Motorräder und Automobile machten BMW bald zu einer weltweit bekannten Marke. BMW ist heute der einzige europäische Automobilhersteller, der auch Motorräder und Flugzeugtriebwerke produziert.

Im Jahre 2004 schloss das Museum seine Pforten für eine grundlegende Renovierung. Die Wiedereröffnung war am 21. Juni 2008. Um den Museumsbetrieb nicht gänzlich zu unterbrechen, befand sich eine temporäre Ausstellung im nahegelegenen Olympiapark.

Die Ausstellungsfläche hat sich auf rund 5.000 Quadratmeter vervielfacht. In dem bisherigen Rundgebäude finden Wechselausstellungen statt. Für die völlig neu gestaltete Dauerausstellung wurde angrenzend ein neues mehrstö-

ckiges Gebäude errichtet. BMW will auch dem mittlerweile erweiterten Einzugskreis des Unternehmens Rechnung tragen und damit nach Absicht der Aussteller gleichzeitig bayerische Unternehmenskultur und den Status als Weltkonzern vermitteln.

Der Entwurf für die Neugestaltung stammt vom atelier brückner aus Stuttgart, die medialen Installationen von ART+COM, Berlin. Das Museum ist dagegen als „selbsttragende Karosserie“ konstruiert. Die Spannbetonschale trägt das Dach. Die Straßenspirale im Inneren wird allein von den Säulen gehalten, auf denen auch die vier nach oben immer größer werdenden Plattformen ruhen. Die Schale erweitert sich von weniger als 20 m Durchmesser auf 41 m im obersten Bereich. Sie ist 19

m hoch. Vom Flugzeug oder auch vom Olympiaturm aus sehen Sie auf dem Dach des BMW Museums ein riesiges BMW Zeichen.

Herbert Fischer

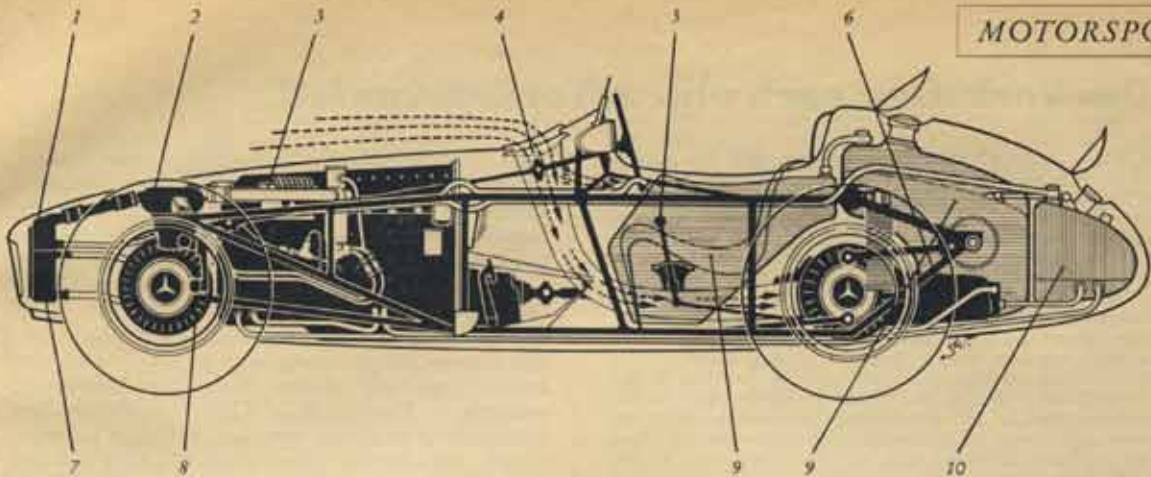
Stoßstangen neu

Die britische Firma Group-Harrington ist Hersteller von Ersatzteilen für Oldtimer - hauptsächlich Stoßstangen aus rostfreiem Edelstahl. Die Stoßstangen sind Replikat der Originale und identisch in Größe, Form und Dimension. Zudem sind sie häufig erschwinglicher als die Originale und haben diesen gegenüber einen echten Vorteil: Sie sind aus qualitativ hochwertigem und rostfreiem Edelstahl (CrNiMn) hergestellt und auf



Hochglanz poliert. Fast wie verchromt – wenn auch Chrom eine andere Glanzfarbe hat. Ein Blick auf die Homepage von GroupHarrington lohnt unter anderem wegen der Klein-Replicas historischer Sportwagen als Kinderfahrzeug – da schlägt das Herz des Kindes im Manne etwas höher.

Von AC bis Zündapp gibt es die Stoßstangen, siehe unter:
<http://www.groupharrington.com>



Längsschnitt durch den 2,5-Liter-Grand-Preis-Rennwagen: (1) Wasserkühler, (2) Wasserdruckausgleich, (3) Einspritzpumpe, (4) Kühlluft für Fahrer und Hinterradbremzen, (5) Gangschaltung, (6) Getriebe, (7) Ölkühler, (8) gekühlte Bremsen, (9) Kraftstofftank, (10) Öltank

Der Weltmeisterschaftswagen — Mercedes-Benz-2,5-Liter-Rennwagen

Wir sind heute in der Lage, unseren Lesern einige technische Zeichnungen des neuen Mercedes-Benz-Rennwagens zu vermitteln. Diese Bilder geben Aufschluß über den Aufbau dieses technisch hochinteressanten Fahrzeugs. Auf den Schemazeichnungen kommt sowohl der kurze, aus Dreiecken zusammengesetzte Rahmen wie auch eine Übersicht über die Anordnung der Elemente klar zum Ausdruck. Es ist bekannt, daß sich der neue M. B.-Rennwagen in wesentlichen Konstruktionseinzelheiten von der normalen Bauweise der heutigen Renn- und Personenwagen weitgehend unterscheidet. Dies gilt in erster Linie für die Benzineinspritzung, die eine gleichmäßigere Verteilung des Gemisches, eine Reduktion des Oktanbedarfs des Motors und eine weitere Erhöhung seiner Elastizität mit sich brachte. Die reichlich dimensionierten und gekühlten Bremsen stellen eine weitere Neuheit dar, an der man in Untertürkheim mit größtem Erfolg gearbeitet hat. Die Bremstrommeln befinden sich nicht am Rad, um die ungefederten Massen klein zu halten. Eine besondere Vorrichtung verhindert ein einseitiges Blockieren der

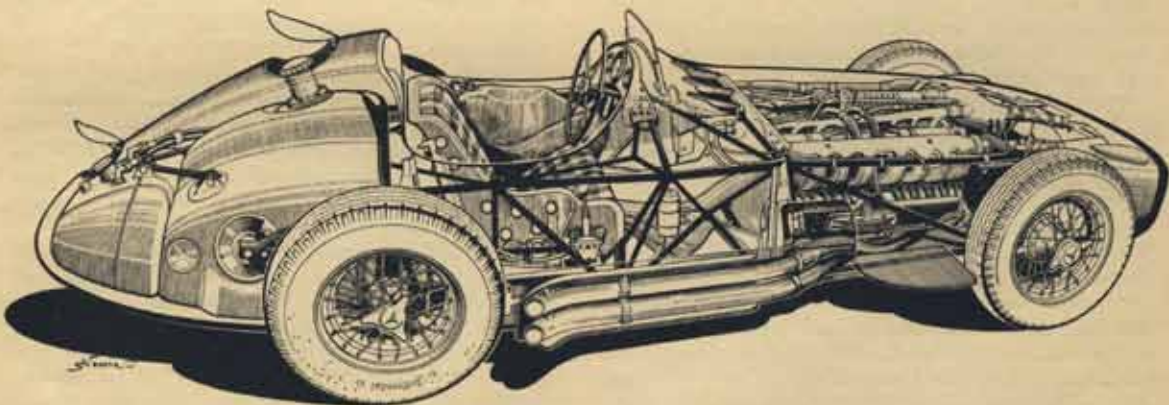
Vorderräder. Und nun noch einmal die wichtigsten Merkmale des neuen Rennwagens: Bohrung 76 mm, Hub 68,8 mm, zur Zeit geschätzte Höchstleistung 265 PS, geschätzte Höchstzahl 9000 U/min. Der Motor ist ein geneigt eingebauter Achtzylinder-Reihenmotor mit Direkteinspritzung durch eine Bosch-Pumpe. Unter der Lenksäule befinden sich die beiden Bosch-Magneten. Der Motor hat pro Zylinder zwei Zündkerzen.

Das Gegenstück zu Mercedes ist Ferrari mit einem Vierzylindermotor, der mindestens 260 PS haben soll. Über das Fahrwerk ist zu sagen, daß die Ferrari-Wagen einen Rohgitterrahmen haben, daß die Vorderräder einzeln aufgehängt sind und daß für die Hinterachse die De-Dion-Konstruktion angewendet wurde.

Maserati dagegen baut wieder Sechszylindermotoren, wobei ihre Fahrstellkonstruktion dem des Ferrari ähnelt.

Gordini hat ebenfalls einen Sechszylindermotor mit allerdings nur 240 PS und scheint daher der schwächste unter den ersten Rennwagenkonstruktionen zu sein.

W. F.



Die Auspuffseite des Rennwagens. Von hinten nach vorn sieht man: Öltank mit seiner oberen Strebe, Hecktreibstofftank mit seiner Lagerung, Fachwerkrahmen, Fahrersitz mit linkem Treibstofftank, Auspuffanlage mit Isolierblechen und Auspuffseite des Motorblocks

Morgan Plus 8 NEU

Die britische Autoschmiede Morgan erweckte den Plus 8 nach dem Aus im Jahr 2006 zu neuem Leben: Auf dem Genfer Autosalon 2012 steht der Kull-Roadster nach sechs Jahren im neuen Kleid da. Wobei die Bezeichnung neues Kleid bei einem Morgan sehr relativ ausfällt. Die Retuschen an der Optik fallen minimal aus, der Brite schwelgt wie bisher in nostalgischen Kurven.



Dafür gibt es eine Revolution unter der Haube. Denn der arg betagte 4,6-Liter-V8 von Rover mit 190 PS weicht einem Aggregat von BMW, dessen 4,8-Liter-Achtzylinder stramme 367 PS auf die Hinterachse rammt. Wird der optionale Sportauspuff verbaut, sind es gar 390 Pferdchen, die den gerade einmal rund 1100 Kilo schweren Morgan Plus 8 in 4,5 Sekunden auf Tempo 100 treiben sollen.

Morgan 3 Wheeler NEU

Ein Dreirad war für fast alle Menschen das erste eigene Fahrzeug. Meist mit Frontantrieb und von Pedalen angetrieben. Den meisten unter uns dürfte noch in schmerzhafter Erinnerung sein, dass man sich mit so einem Gefährt hauptsächlich stürzend vorwärts bewegte.



Es ist HFS Morgan zu verdanken, dass der Dreiradbau grundlegend revolutioniert wurde. Das angetriebene Rad kam nach hinten, die Lenkstange wurde durch ein Lenkrad ersetzt und die Beinarbeit durch Krafttrad-Power. Das Bauprinzip ermöglicht ein sehr kleines und sehr leichtes Auto. Damit ergeben sich atemberaubende Fahrleistungen quasi ganz automatisch. Und bei entsprechender Fahrtechnik fällt das Gefährt auch relativ selten um.

Morgan blieb dem Dreirad bis 1953 verpflichtet, dann kam es etwas aus der Mode, denn im Lauf der Jahrzehnte wurde der sportliche Grundgedanke immer mehr verwässert.

Doch das Morgan-Management überraschte uns in den letzten Jahren mit einer in der Firmenhistorie beispiellosen Innovations- und Modellflut. In Design und Hightech wurden neue Maßstäbe gesetzt. Zeit also, einmal tief Luft zu holen und sich der Wurzeln zu besinnen. Das Resultat ist die Wiederauferstehung des Threewheelers, in einer Form wie sie puristischer kaum sein könnte.

Das Grundkonzept ist geblieben: Klein, leicht, stark. Aber die verwendeten technischen Komponenten sind die besten nur denkbaren aus der Welt des Motorrad- und Autobaus. Den Motor liefert Harley-Davidson. Der 1800 cm³ V2 zieht wie der sprichwörtliche Ochse aus dem Drehzahlkeller, gilt als absolut kugelsicher und hat einen Sound, dass auch abgebrühte AC/DC-Fans die Ohren anlegen. Aus dem Mazda MX 5 stammt das Fünfganggetriebe. Seine Schaltpräzision und Solidität sind unübertroffen.



Die Vorderachse folgt dem seit 100 Jahren patentierten und bewährten Bauprinzip. Alukarosserie und Speichenräder sind selbstverständlich.

So ergeben sich 500 Kilogramm hochverdichteter Fahrspaß ohne Kompromisse. Denn ein Verdeck ist nicht lieferbar, ebenso wenig eine Heizung oder der ganze andere unnötige Komfort-Schnickschnack, der uns dem Auto völlig entfremdet hat. Für Weicheier ist ein Threewheeler also völlig ungeeignet.

Herbert Fischer

Ältester Mini versteigert

Das Auktionsergebnis war sogar der Wiener Gratiszeitung „Heute“ vom 3. Mai



auf Seite 3 einen Artikel mit Foto Wert.

Er wurde im Jahr 1959 gebaut, ist völlig verrostet und sein Motor läuft nicht mehr. Dennoch hat der «Austin Mini De Luxe Saloon» bei einer Versteigerung im englischen Royal Airforce Museum in London umgerechnet 49.000 Euro erzielt.

Nach Angaben des British Motor Industry Heritage Trust, ist der Austin Mini 1959 der achte vom Band in Longbridge produzierte. Es wird angenommen, dass nur drei existierende MINIs älter sind als dieses Exemplar. Die restlichen zwei befinden sich irgendwo in Japan. John Polson vom Auktionshaus Bonhams: «Der Mini gehört zu einem der wichtigsten Autos des 20. Jahrhunderts. Aus diesem Grund gibt es auf der ganzen Welt jede Menge Sammler, die dieses Prachtstück gerne in ihre Sammlung aufnehmen würden.»

Herbert Fischer

Vorsicht bei Facebook!

Wer allzu leichtsinnig Bilder seiner Oldtimer und seine Freizeitpläne auf Facebook offenbart, läuft Gefahr, nach längerer Abwesenheit eine ausgeräumte Garage vorzufinden.

Eine Umfrage unter 50 britischen Ex-Einbrechern ergab, dass fast 80 Prozent soziale Netzwerke durchstreifen, um lohnende Ziele ihrer Einbruchstouren auszuspähen. Über die „Privatspäre“-Einstellungen lässt sich der Kreis der Mitleser von Beiträgen gezielt einschränken.

Bulli-Klinik für alle

Anlässlich des groß gefeierten 60-jährigen Bulli-Jubiläums gründete VW-Nutzfahrzeuge Hannover eine eigene Oldtimerwerkstatt.



Diese ist nun in neue, großzügige Räume umgezogen und steht ab sofort auch Privatkunden offen. Die ist nun in neue, großzügige Räume umgezogen und steht ab sofort auch Privatkunden offen. 13 Mitarbeiter setzen die Kundenaufträge um.

Dabei ist es egal, ob es sich um eine Teil- oder Vollrestaurierung handelt oder ein Bulli schlicht wieder fahrbereit gemacht werden soll. Zuvor werden die Restaurierungswünsche durchge-

sprochen. Auf dieser Basis erstellt die „Bulli-Klinik“ dann ein individuell zugeschnittenes Angebot. Ersatzteile, die bei der Arbeit an einem VW-Bus anfallen, nimmt das Team zum Teil sogar aus dem Original-Bestand von Volkswagen.

Nach Abschluss der Restaurierung erhält der Kunde eine ausführliche Dokumentation der Arbeiten und ein Zertifikat.

Infos: www.vw-nutzfahrzeuge.de, Tel. 0511-798-0.

Lella Lombardi

Vor 20 Jahren starb Lella Lombardi. Die kesse Italienerin konnte als einzige Frau in der Geschichte der Formel 1 in die Punkteränge vordringen.

Beim legendären Grand Prix von Spanien holte Lombardi als Sechste einen halben WM-Punkt, Foto: Sutton



Am 3. März jährte sich zum 20. Mal der Tod von Lella Lombardi. Die ehemalige F1-Pilotin erlag im Alter von nur 50 Jahren 1992 in Mailand einem Krebsleiden. Die für ihre kecke Kurzhaarfrisur bekannte Italienerin ist bis heute die Rekordstarterin der Formel 1. Mitte der Siebzigerjahre nahm Lombardi für March und Brabham an 12 Grand Prix teil - bei fünf weiteren Läufen versuchte sie zudem sich zu qualifizieren, scheiterte jedoch an diesem Vorhaben. Über die Formel Monza und die Formel 3 war Lombardi im Alter von nur 24 Jahren in die Königsklasse gekommen.

Auch in der italienischen Ford-Mexico-Meisterschaft hatte sie sich zuvor schon einen Namen gemacht, wodurch sie mit dem wohlhabenden Grafen Zano einen Sponsor fand, der ihr anschließend den Sprung in die Formel 5000 und letztendlich auch in die F1 ermöglichte. Zwar klappte es bei ihrem ersten Versuch in Großbritannien nicht mit der Qualifikation - in Südafrika startete sie im Folgejahr dann aber erstmals in ein Rennen. Bereits bei ihrem zweiten Start fuhr Lombardi dann zum größten Erfolg ihrer Karriere.

Auf dem Montjuïc Circuit in Barcelona gelang der Italienerin Historisches. Als erste und bisher einzige Frau überhaupt, stieß die Lavazza-March-Pilotin in die Punkteränge der Formel 1 vor. Da der Lauf auf Grund eines schweren Unfalls

von Rolf Stommelen aber noch vor der Hälfte der zu absolvierenden Distanz abgebrochen wurde, wurden die Punkte geteilt - für ihren sechsten Platz erhielt Lombardi demnach gerade einmal einen halben WM-Zähler.

Obwohl sich die schnelle Rennfahrerin immerhin ganze drei Jahre lang in der Königsklasse hielt, konnte sie an diesen Erfolg anschließend nicht mehr anknüpfen. Auch ein einmaliger Auftritt für das legendäre Williams-Team blieb erfolglos - Zündungsprobleme im Aufwärmtraining verhinderten ihren Start in Watkins Glen. Nach einigen ernüchternden Versuchen für Brabham kehrte sie der F1 1976 den Rücken und versuchte sich unter anderem auf der Langstrecke in Le Mans und bei NASCAR-Rennen, wo sie mehr Erfolge verbuchen konnte

Herbert Fischer

Großer Werkmeister

Der „Große Werkmeister“ ist ein Rennsportwagen, den der Konstrukteur Georg Werkmeister, Mitinhaber der Re-



paraturwerkstatt Heinrich Werkmeister und des Karosseriebauunternehmens Werkmeister & Lerch, 1952 in Dingelstädt (Thüringen) als Einzelstück baute. Gestalter der Karosserie war Georg Hufnagel, ehemaliger Aerodynamiker der Auto Union, in Zusammenarbeit mit Arno Dietzel, der im Wesentlichen den Rahmen entwarf, und Stephan Dudys. Der Wagen fuhr in der Sportwagenklasse E bis zwei Liter Hubraum und ab 1953 auch in der Formel 2. Ende 1953 - nachdem Georg Werkmeister in den



Westen übergesiedelt war - beschlagnahmte die Volkspolizei den Wagen, der jedoch weiter an Rennen teilnahm.

Wie Veritas, AFM und EMW setzte Georg Werkmeister den Motor des BMW 328 ein, einen Reihensechszylinder mit Leichtmetallzylinderkopf und kugelförmigen Brennräumen. Die V-förmig hängenden Ventile werden von einer untenliegenden Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel sowie Umlenkhebel für die Auslassventile gesteuert. Im Großen Werkmeister leistete das hinter der Vorderachse eingebaute Aggregat nach der Weiterentwicklung durch Erich Koch und Robert Jäger zunächst etwa 115, später 135 PS (99 kW) bei 5800/min. Die Kraft wird über ein teilsynchronisiertes Vierganggetriebe, Differenzial und Kardanwelle auf die Hinterräder übertragen.

Die sehr flache und strömungsgünstige Karosserie des zweitürigen offenen Zweisitzers trägt ein Gitterrohrrahmen, der mit einem Hauptrahmen verschweißt ist. Um das Gewicht des Wagens niedrig zu halten, sind die Rohre des Hauptrahmens durchbohrt. Der Unterboden ist völlig glatt. Zur Verringerung des Luftwiderstandes waren in Rennen die Radausschnitte abgedeckt.

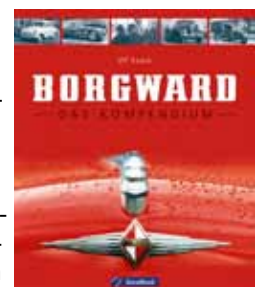
Die Vorderräder sind an einer oben liegenden Querblattfeder und unteren Dreieckslenkern aufgehängt. Hinten ist es eine Starrachse mit längsliegenden Blattfedern. An allen vier Rädern hatte der Wagen zunächst Hebelstoßdämpfer, später Teleskopstoßdämpfer. 1959 wurde die ursprüngliche Aluminiumkarosserie durch eine in der Form ähnliche aus Stahlblech mit höherer Windschutzscheibe ersetzt, die der Wagen etwa 50 Jahre behielt.

Herbert Fischer

Neue Bücher

Borgward, das Kompendium

Der Name Borgward steht für ein spannendes Kapitel deutscher Automobil- und Wirtschaftsgeschichte. Das exklusiv bebilderte Kompendium zeichnet die Historie des Bremer Konzerns, seiner Marken und seines Gründers Carl F.W. Borgward nach. Es erzählt von dessen Rolle im Zweiten Weltkrieg, stellt die legendäre Isabella, die Goliath- und Lloyd-Wagen



vor und kennt die weiteren Projekte des streitbaren Unternehmers. Facettenreich und hochinformativ.

168 Seiten, ca. 250 Abbildungen, Format 22,3 x 26,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
ISBN-13: 978-3-86245-667-3

Jaguar, alle Modelle

Aktuelle Übersicht über die komplette Modellhistorie der britischen Edelmarke. Hier findet sich alles Wissenswerte zu jedem Jaguar-Modell. Eine ideale Informationsquelle für alle Enthusiasten der Marke.

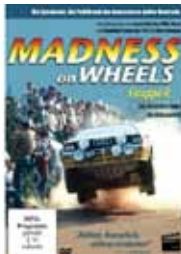


Kompaktes Buch mit allen Jaguar-Modellen seit 1935.

320 Seiten, ca. 500 farbige Abbildungen, 172 x 238 mm, gebunden mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-86852-513-7

Madness on Wheels, DVD

Die Gruppe B war zweifelsohne die verrückteste und wildeste Epoche in der Geschichte des Rallyesports. Hersteller wie Audi, Peugeot, Lancia, Austin Rover und Ford überboten sich gegenseitig mit immer stärkeren Rallyeautos, deren Kraft nur noch von den mutigsten Lenkkradartisten der Welt gebändigt werden konnte. Doch leider sorgten das Wettrüsten der Teams und die Begeisterung der Fans auch für neue Risiken, die letztlich zu tragischen Unfällen und zum Verbot der Gruppe B führten.



Die für die BBC produzierte Dokumentation „Madness on Wheels“ zeigt die beiden Gesichter der Gruppe B: auf der einen Seite die unerreichte Faszination der brutalen Sportgeräte, auf der anderen Seite die dramatischen Ereignisse, die den Niedergang der „Gruppe-B-Monster“ mit sich brachten. Produzent John Mathews reiste durch ganz Europa und sprach mit den Helden, den Opfern und den tragischen Figuren – u.a. mit Walter Röhrl, Ari Vatanen, Michèle Mouton, Jean Todt, Cesare Fiorio sowie Zeugen des tödlichen Unfalls bei der Portugal Rallye 1986. Ein Vierteljahrhundert nach dem Ende der Gruppe B ist „Madness on Wheels“ die erste deutschsprachige Dokumentation dieser unvergessenen Ära.

Die DVD kann ab sofort für 24,90 Euro (zzgl. Versandkosten) bei www.rallyweb-shop.com bestellt werden.

Austin Healey X300

Einen mehr als lesendwerten Artikel gab es im „Oldtimer Markt“ 5/2012. Die Recherchen von Wolfgang Blaube erstrecken sich über 7 Seiten und lesen sich teilweise wie ein Krimi.



Unter dem Arbeitstitel „Abingdon Prototype Mystery“ recherchierte der Journalist quer um den Globus - unbedingt lesen!

Heinz Fuchs gestorben

Die Fuchs Monoposto Rennwagen der Formel Vau /Super Vau wurden von Heinz Fuchs Rennsportwagenbau in Rüdeshheim bei Stuttgart konstruiert und gebaut.

Heinz Fuchs hat in Deutschland zwischen 1965 und 1976 mit 240 Fahrzeugen die meisten Formel Vau / Super Vau hergestellt und vertrieben. Zum größten Teil wurden die Fahrzeuge rennfertig vertrieben. Auf Wunsch wurden auch nur Bausätze bestehend aus Rahmen, Verkleidungen, Sitz, Lenkung angeboten. Heute sind noch circa 60 Fahrzeuge der Firma Fuchs existent. Einsatzbereit werden momentan zirka 10 „Füchse“ bewegt.



Fuchs war 1965 in der Versuchsabteilung von Porsche tätig. Als die ersten Formel Vau aus Amerika nach Deutschland kamen nahm er unbemerkt die Maße der Wagen ab und entwickelte mit seinem Freund Günther Steckkönig seinen eigenen 1200er Formel Vau.

Fahrer wie Marc Surer, Helmut Bross und Roland Müller fuhren zahlreiche Siege und Titel ein.

Heinz Fuchs ist im März, im Alter von 78 Jahren, gestorben.

Herbert Fischer

Lynx

Das Unternehmen wurde 1968 von Guy Black und Roger Ludgate gegründet. In den ersten Jahren spezialisierte sich Lynx auf Reparatur, Wartung und Tuning von Sport- und Rennwagen, vor allem von Jaguar C- und D-Type-Modellen. Seit Mitte der 1970er Jahre stellt Lynx zudem eigene hochwertige Nachbauten dieser Typen her; daneben beschäftigte sich das Unternehmen wiederholt auch mit dem Umbau von Jaguar-Serienfahrzeugen. Lynx war außerdem an der Weiterentwicklung des Jaguar E-Type durch Ingenieurleistungen und den Aufbau von Vorserienfahrzeugen beteiligt. Im März 1992 wurde die Firma von John Mays-ton-Taylor übernommen. Gegenwärtig werden bei Lynx Einzelstücke hergestellt und Fahrzeuge restauriert.

Seit 1974 stellt Lynx lizenzierte Replicas unterschiedlicher Renn- und Sportwagen von Jaguar her. Die Lynx-Fahrzeuge entsprechen bis ins Detail den Originalen. Der kleinste Niet sitzt hier genau am gleichen Platz wie beim Original. Wegen ihrer Authentizität sind die Lynx-Modelle sehr begehrt. Eine Lynx-Replica kostet in etwa 140.000 bis 180.000 Euro.

- Der Lynx D-Type ist ein Nachbau des Jaguar D-Type. Das Modell wurde 1974 auf der Racing Car Show in London erstmals vorgestellt. Seitdem entstanden über 50 Exemplare dieses Fahrzeugs, fünf davon entsprachen dem (vom D-Typ abgeleiteten) Jaguar XK-SS.
- Der Lynx C-Type ist ein Nachbau des Jaguar C-Type.
- Schließlich bot Lynx vorübergehend Lynx E-Type lightweight an, den Nachbau des gleichnamigen Rennsportwagens von Jaguar.



Zur Erinnerung:
...ein paar Informationen zum Lightweight Jaguar E-Type.

Entwicklungsstart: November 1962
Bauzeit: 1963 und 1964

Stückzahlen: offiziell 13 Werksrennfahrzeuge

Fahrzeugkonzept: Low Drag Coupé, alternativ Hardtop Cabriolet

Karosserie: Aluminiumblech auf Rohr-

rahmen, teils selbsttragende Karosserie
Motor: Sechszylinder Reihomotor,
mechanische Lucas-Einspritzung, D-
Type Zylinderkopf

Hubraum: 3,8 Liter

Leistung: 320 PS

Bremsen: verstärkte Scheibenbremsen rundum

Kraftübertragung: verstärktes ZF
5-Gang Schaltgetriebe, Heckantrieb

Radaufhängung: Einzelradaufhängung rundum

Leergewicht: ca. 985 Kilogramm

V-Max: ca. 275 km/h, in Abhängigkeit der Getriebeübersetzung

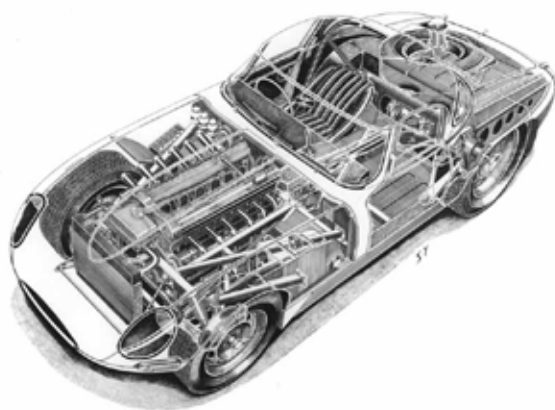


Beschleunigung: von 0 auf 100 km/h in unter fünf Sekunden.

Die Wagen erwiesen sich als sehr schnell, erzielten aber nur wenige Erfolge. Peter Lindner etwa führte mit seinem Lightweight (in der ersten Version mit Hard-Top) beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring 1963 in der ersten Runde, fiel aber nach einem technischen



Lindners Low Drag, Artikel siehe Gazette # 73



Defekt aus. Lediglich beim 12-Stunden-Rennen von Reims 1964 gelang einem Lightweight-Piloten ein Klassensieg: Dick Protheroe kam als Gesamt-Achter ins Ziel und siegte in der GT-Klasse über drei Liter Hubraum. Beim 1000-km-Rennen von Paris wurde Protheroe gemeinsam mit John Coundley Siebter und gewann erneut seine Klasse.

P. Lindner verunglückte am 11. Okto-

ber 1964 mit seinem Low-Drag-E-Type im französischen Monthléry bei Paris tödlich.

Herbert Fischer

Wissenswertes über das Getrag-Getriebe f.d. Jag E-Type

Da ich mich schon länger mit der Umrüstung meines E-Type von einem originale UK-Getriebe auf ein Getrag 5-Gang Getriebe beschäftige, habe ich unter anderem auch die Firma Getrag in Deutschland zwecks Auskunft angeschrieben.

Das Mail wurde weitergeleitet an Herrn Gunnar Herre, OES Sales Manager. Von diesem bekam ich interessante Details über dieses Getriebe per Mail übermittelt:

Hallo Herr Wollner,

Ihre Anfrage wurde uns über unsere Schwester-Firma GETRAG FORD-Transmissions GmbH zur Beantwortung zugemailt. Weder unsere Schwester-Fa. noch unsere Fa. (Fa. GETRAG GmbH & Cie KG) hatten in Vergangenheit Getriebe für JAGUAR E-Type Fahrzeuge designed, erprobt, hergestellt und/oder geliefert. Dennoch wissen wir, dass unsere Getriebe des Typs 265 unter anderem auch in Jaguar E-Type Fahrzeugen verbaut wurden, obwohl sie nie für diesen Zweck erprobt und damit auch nie getestet wurden. Dies waren Getriebe mit einem 2-teiligen Getriebegehäuse (Räderkasten). Die Besonderheit war eine separat vom Kunden - je nach Wunsch - hergestellte und angebrachte Kupplungsglocke. Das original verwendete (englische) 4-Gang Getriebe lässt viele Wünsche offen...!

Leider haben wir dieses Getriebe - Type 265 - nicht mehr verfügbar und fertigen dieses auch nicht mehr nach. Diese sind in Oldtimerkreisen teils sehr gesucht, weil sie in diversen Fahrzeugen verwendet werden konnten. Wir können weder Getriebe tauschen (das ist ohnehin kein GETRAG Geschäftsmodell), noch Ihnen ein solches Getriebe anbieten.

In den späten 1990er Jahren hatten wir unsere Überbestände an die Fa. S-N-G Barratt in UK verkauft. Darunter waren neue Getriebe, aber auch alte, beanstandete, welche von Steve Barratt vor deren Veräußerung noch instandgesetzt werden mußten! (Weiteres darüber ist mir nicht bekannt)

Für andere JAGUAR -Modelle hat die Fa. Getrag andere Getriebe entwickelt und geliefert, allerdings nie (also keine) für den E-Type!

Das waren die GETRAG Getriebetypen gebaut/verkauft an JAGUAR:

Type 265 Mitte der 1980er bis, 1992
Type 290, 1989 - 1997
Type 221, Mitte der 1990er Jahre bis in die frühen 2000er.

JAGUAR S-Type V6 3,0 lt auch im Lincoln LS V6 3,0 l.

Meines Wissens hatte davon nur das 265-er Getriebe das Potential zur Mehrfachverwendung!

Ich hoffe, Ihnen dennoch etwas geholfen zu haben.

Mit freundlichen Gruesen / Kind regards

Gunnar Herre

Manager OES Sales



Getriebe- und Zahnradfabrik
Hermann Hagenmeyer GmbH & Cie
KG

GETRAG InnovationsCenter
Hermann-Hagenmeyer-Strasse
D - 74199 Untergruppenbach

Fahrt in den Süden 1952

Wir schreiben das Jahr 1952.

Alle finanziellen Mittel (Vater, Mutter, Oma, Opa) zusammengekratzt und einen Traum erworben. Eine Vespa.

Was liegt da näher als eine Reise in die Richtung zu wagen wo dieses Gefühl auch gebaut wird. Wohin? Eh klar: „ab in den Süden“. Italien war die 1. Adresse in dieser Zeit. Die Adria mit quallenlosen tiefblauen weißen Sandstrand, oder der noch sehr unverbaute Gardasee waren in diesen Jahren die (nicht immer erreichbaren) „Traumziele“.

Wer weiß heute noch, wie vor der (un) geliebten EU, z.B. Reisen im Jahre 1952 organisiert werden mussten? Kaum vorstellbar, aber wahr - es musste für jede Person ein Visum beim italienischen Konsulat beantragt werden. Erforderlich dazu waren: 1 Paßbild um 4,10 DM und mind. 24 Std. Wartezeit. Gültig war es dann für 14 Tage. Problemlos geschafft, Visum erhalten. Start des 2-Takters und ab in den Süden. Keiner kann mich mehr aufhalten. Aber halt - so einfach ist das wieder auch nicht. Ich musste, um mein „Traumziel“ zu erreichen, durch Südtirol fahren. Aber - um das zu dürfen, war ein „Durchreisevisum durch Südtirol“ nötig. D.h. 2x zum österreichischen Konsulat in München (Kosten: 3 DM für den Eintrag des „Sichtvermerkes“ wegen der Durchreise durch Südtirol in den Paß und 24 Std. Wartezeit). Dieser Sichtvermerk gilt aber nur für die amerikanische, britische und französische Zone (aber mit dem Hinweis, dass die Durchreise „längstens innerhalb von 72 Stunden beendet sein muss“). No problem - alle Hürden geschafft. Jetzt starten der Vespa und nichts kann mich mehr

aufhalten... So aber wirklich nicht! Noch nicht starten. Es fehlt für die Reise noch eine Kleinigkeit. Um alle bürokratischen Hürden zu erfüllen, um das blaue Meer wirklich hautnah zu sehen, erleben zu dürfen, bedarf es noch einer Kleinigkeit. Ein sogenanntes „Triptik“ oder „Carnet de Passage“ für das Fahrzeug muss noch beantragt werden. Ist aber kein Problem. Das gibt's beim ADAC in der Königinstraße. Und weil die Devisen noch bewirtschaftet sind stempelt die Bank in den Paß, dass sie für eine „nicht geschäftliche Reise“ 17.500 Lire abgeben/umgetauscht hat.

Aber jetzt, jetzt, alle Dokumente in Händen, Tank voll, starten und ab in den Süden. Es regnet in Strömen. Der Tankwart in Kiefersfelden füllt den 5 lt. Tank bis zum Überlaufen, schüttelt den Kopf ab der Kenntnis meines „Traumzieles“. Beim Stopp in Innsbruck wird mein Gefährt noch umlagert, jenseits des Brenners wimmelt es von diesen Gestühlen.



Wer weiß zu dieser Zeit schon von italienischen Eßgewohnheiten und Preisen? Das 1. italienische Speiselokal - endlich. Was sonst außer Spaghetti und Frutta wird bestellt! Vor- und Nachspeise! Der „etwas deutsch sprechende“ Kellner schaut etwas arrogant (obwohl er mein bescheidenes Budget nicht kennt) auf mich herab – bringt aber trotzdem die Nachspeise = Frutta = gefüllter Obstkorb. Ich entnehme nur eine Birne. Es war die teuerste, die ich jemals gegessen habe. Ab jetzt wußte ich: „egal, ob du nur eine Birne oder den ganzen Fruttakorb frißt, du zahlst das Gleiche!“ Dann Meran, das billigste Zimmer mit dem Bullauge im Schrägdach und dazu die lässige Dame des Hauses. Unvergeßlich. Weiter zum Kalterer See. Freie Fremdenzimmer? Pech gehabt. Der Bademeister vom „Gretl am See“ hat nur ein Fremdenzimmer – und das ist belegt von einem österreichischen Paar das per Uralt-Motorrad mit Beiwagen reist. „Vielleicht kriagscht bei da Alten da drübn a Zimma“. „Woll“ sagt die „Alte“. Ihr Hauptinteresse und ewige Frage ist: „Lebt der Hitler noch“? Dann der Gardasee. Enttäuschend. Der Himmel trüb, der See ohne Licht und Bewegung – und keiner rundherum spricht deutsch. Das ich aber so viel Mühsames



auf mich nehmen musste, um zu der Erkenntnis zu kommen, dass man Chef sein muss, um eine attraktive Sekretärin zu haben, dass hat mich doch erstaunt. Warum? Nun es war nicht sehr viel Verkehr auf der Uferstraße des Gardasees, aber plötzlich stoppte vor mir ein feiner Vorkriegs-BMW. Freundlich-irritiertes Händeschütteln. Nein – so ein Zufall – als dann – ja – ebenfalls – gute Reise – also bis dann – in der Firma. Na sowas, der Juniorchef war mit der Sekretärin des Seniorchefs am Gardasee!

Dann Dolomitenstraße (Schotterstraße = noch nicht geteert), Karerpaß, Pordoi, Falzarego rauf und runter. Auf den ungezählten Serpentinien hofft der Vespafahrer aufs Überleben. Auf weiten Strecken fahre ich völlig allein auf weiter Bergstraßenflur (wer kann sich das heute noch vorstellen?).

Die Vespa samt Fahrer schaffte alles spielend. Auch den Großglockner. Nur der Fahrer fror fürchterlich. Am „Hochtor“ hatte es geschneit, und er hatte vergessen, zur Fahrt in den Süden die Handschuhe mitzunehmen.

nacherzählt von Walter Ceh, „Mein erstes Auto“ ISBN 3-88474-513

MG back on track?

Tatsächlich? Der große Messestand in Peking auf der Messe Auto China 2012 schien dies jedenfalls nahe zu legen.



Gemessen an der alten Größe und den goldenen Zeiten, fristet MG zur Zeit ein eher trauriges Dasein. MG ist chinesisch? Ja!. Die Marke umhüllt sich zwar noch mit der Aura des Union Jacks, ist aber fest in chinesischen Händen der Nanjing Automotive Group. Und die sind emsig dabei, die Historie der ehemals großartigen Morris-Garage auszuschlachten.

Daher ist das 50-jährige Firmenjubiläum ist ein willkommener Anlass das

MG Icon Concept auf die „Bühne“ zu heben. Es handelt sich um ein SUV-Konzeptfahrzeug. Erstaunlich: Das Design wirkt auf den ersten Blick wie ein facegelifteter Mini Countrymen. Das MG-Designteam, allen voran der Brite Anthony Williams-Kenny, zeichnete die Design-Studie.



Aus meiner Sicht hätte man aus der Marke MG sehr viel machen können. Wahrscheinlich hätte die alte MG Rover Strategie mehr Sinn gemacht. SAIC besitzt noch weitere Markenrechte. Man hätte die aktuellen Fahrzeuge als Austin auf den Markt bringen können. Die Marke kennt kaum noch jemand und in China ist es völlig egal, ob man Austin oder MG als neue „englische“ Marke bekannt macht. Den Austin-Fahrzeugen hätte man als Sportmodelle MG-Versionen zur Seite stellen können. Keine schönen Aussichten für die MG-Fans. Aber ganz tot ist MG anscheinend nicht, oder?

Herbert Fischer



Chevrolet Corvette Stingray - Classic Concepts

Die Chevrolet Corvette C2 „Sting Ray“ von 1963 ist eine der großen Ikonen der Automobilgeschichte. Weniger bekannt ist derweil die vorangegangene Designstudie von 1959, die zunächst eher als Rennwagen denn als Concours-Schönheit konzipiert war. Hier wurde die Entstehungsgeschichte nachverfolgt.

Die Geschichte des „Sting Ray“ begann ursprünglich mit der Corvette SS – einem Projekt, das den General-Motors-Werksrennwagen SR-2 ersetzen sollte. Zwei Exemplare der Corvette SS wurden 1957 gebaut, um bei den 24 Stunden von Le Mans anzutreten – doch eine Reglementänderung und



Corvette SS

der freiwillige Verzicht der Automobile Manufacturer Association, mit markenfinanzierten Teams im Rennsport anzutreten, machte diesen Plan zunichte. Die beiden Prototypen – einer davon ein Testwagen für Bremssysteme – fristeten daraufhin ein eher ereignisloses Leben auf der Teststrecke, bevor diese eingelagert wurden. Doch Bill Mitchell, damals Design-Vizepräsident bei GM – wollte sich durch die offizielle Selbstbeschränkung nicht die Freude am Rennsport verderben lassen. 1959 investierte er die symbolische Summe von einem Dollar, um einen der SS-Prototypen aus der Versenkung zurück zu holen.



Für Mitchell war klar, was zu tun war: Mithilfe seines Teams – darunter der junge Larry Shinoda, der später bei Ford den Boss 302 Mustang zeichnete – verknüpfte er nach Feierabend die Technik des SS mit dem Look des XP-86. Der Prototyp hörte auf den Namen XP-87 und wurde in einem versteckten Raum hinter der Werkzeugkammer, dem sogenannten „Hammer Room“ zusammengebaut. Gegen Ende des Jahres 1959 war die Zeit gekommen, das Geheimnis zu lüften: Ausgestattet mit einem 315 PS starken 4,6 Liter V8 unter der schwungvoll gewölbten Haube wurde der Rennwagen erstmals auf die Teststrecke geschickt.

Sein öffentliches Debüt machte er wegen seiner Flunderform als „Sting Ray-Racer“ bezeichnete Roadster mit Dick „der fliegende Zahnarzt“ Thompson am Steuer auf dem Maryland Marlboro Raceway, wo er eine Podiumsplatzierung nur knapp verpasste. Ein eindrucksvolles Ergebnis, wenn man bedenkt, dass der bis zu 155 Meilen pro Stunden schnelle Sting Ray ab 140 Meilen pro Stunde dazu tendierte, wegen fehlendem Anpressdruck vorne

abzuheben. Doch die Aerodynamik wurde verbessert, der Sting Ray blieb am Boden und Thompson konnte 1960 in seiner Klasse den ersten SCCA-Gesamt-

sieg einfahren. Doch Mitchell entschied, dass man aufhören sollte, wenn es am schönsten ist – und schickte den Sting Ray in den Vorruhestand. Ab diesem Moment fanden auch die GM-Bosse gefallen an den eindrucklichen Rennwagen und setzten ihn zukünftig als Showcar für das Unternehmen ein.

Natürlich war für die zweite Karriere des Sting Ray einige Änderungen notwendig. Der Rennwagen erhielt eine neue Glasfaser-Karosserie, einen Beifahrersitz – und die obligatorischen Corvette-Logos. In seiner neuen Rolle sollte der XP-87 Begehrlichkeit für die



zweite Corvette-Generation erzeugen. Nachdem er sich für ein Jahr bravourös im Rampenlicht präsentiert hatte, übernahm Mitchell den Roadster als persönlichen Straßen cruiser. Tatsächlich gibt es einige historische Fotos aus dieser Zeit, die ihn mit seinem typischen Filzhut hinter dem Steuer zeigen. Für den Einsatz auf der Straße wurde der „Stachelrochen“ zudem mit einem 5,4-Liter-V8-Einspritzmotor mit 375 PS und Scheiben- statt Trommelbremsen ausgestattet. Die Karosserieform war eine Zusammenarbeit von Battista „Pinin“ Farina und William Mitchell.

Heute ist das Sting Ray Konzept ein prominentes Stück der GM Heritage Collection. Darüber hinaus steht der als

Rennwagen und Designstudie erfolgreiche Roadster mit seiner Geschichte für den alten amerikanischen Traum, in Abstellkammern Legenden zu erschaffen. Wer nichts wagt, so wusste es Mitchell, der nichts gewinnt.

Herbert Fischer

COVC Clubnachrichten

Saisonstart, 28. April

Von Sonnenschein, Energie-Tankstellen und Traumplätzen

Am 28.4.2012 war es endlich wieder soweit – nach schier endlos langen Monaten der Enthaltsamkeit und des Wartens wurden wir von Renate und Hans Past zum Saisonstart in das AIDA Cafe im 21. Bezirk zum Frühstück eingeladen, wo wir uns bei köstlichen Konditorwaren und röstfrischem Kaffee für die Frühlingausfahrt stärken konnten. Schon der Morgen war wettermäßig eher sommerlich als frühlinghaft und das sollte



...viele Helfer gegen die „Inkontinenz“ des Bentleys



auch den ganzen Tag so bleiben.

So starteten wir von der ersten Energie-Tankstelle frohen Mutes und mit viel Kraft in den sonnigen Tag, nahmen bis zum Metroparkplatz in Langenzersdorf mehr oder weniger kurze Wege (es hieß ja auch „Freie Fahrt“ in der Einladung – stimmt's Brigitte ;-)) um von dort im

Konvoi die angesammelten Energien in Richtung Weinviertel wieder abzubauen.

Über Wiesen, verschiedene Hatzentals ging es über Niederrußbach nach Großweikersdorf, wo wir beim Gasthaus Kurt Maurer im schattigen Gastgarten die ersten Traumplätze unter Kastanienbäumen suchten um uns von den Sonnenstrahlen zu erholen. Staunend stellten wir auch fest, dass es noch ganze Menüs um 5 (fünf) Euro gibt, aber dafür war es leider noch zu früh und so ging es nach dieser kurzen Pause weiter auf die Wagramer Weinstraße in Richtung Maissau.



Strahlend gelb blühende Rapsfelder wechselten mit zartgrünen Landschaften und fast leeren Dörfern – die Häuser schauen alle recht nett und neu aus – aber kaum Menschen in den Gärten oder auf den Straßen. Nach etwas mehr als einer Stunde erreichten wir unseren Mittagstisch beim Restaurant Weixelbraun, wo wir uns wieder mit Energie, gespeichert in lokalen Köstlichkeiten vom Gemüsestrudel über den Surbraten bis zum Zander, volltanken konnten.

So gestärkt ging es in die nur 2 km entfernte Amethystwelt Maissau, wo die vielfältigen Möglichkeiten für alle Geschmäcker das Richtige für Nachmittagsgestaltung boten. Einige von uns entzogen sich den Sonnenstrahlen und machten eine Führung im Amethyststollen, andere gönnten sich bei gemütlichen Plaudereien, erfrischenden Getränken und kühlem Eis im schattigen Gastgarten eine kleine Sonnenpause, der Rest spazierte durch die Themengärten zu Energie-Tankstellen und Traumplätzen, um im Schatten der Bäume die Seele baumeln zu lassen...

Nach soviel Stärkung und Erholung machten wir uns alsbald auf den Rückweg, flott ging es durch das Schmidatal Richtung Tulln, weiter über Königstetten Richtung Mauerbach, wo der harte Kern unserer Gruppe bei der Meierei Radlherr den sonnigen Abend genoss und an diesem Traumplatz die letzten Energie-reserven für diesen Tag holte.

Liebe Renate, lieber Hans, ein herzliches Dankeschön für diesen tollen Tag, für die Einladung zum Frühstück, den vielen Sonnenschein, die schöne Route und die perfekte Organisation.

Viele Bilder unter www.covc.at

Hanspeter Czermak



Oldtimermesse Tulln, 19./20. Mai

Das war sie, die Oldtimermesse Tulln 2012.

So mancher Besucher schmunzelte über unser diesjähriges Motto: „Die Oldtimer unserer Frauen“. Alle hatten dadurch die Gelegenheit eine kleine Auswahl dieser wunderschönen Fahrzeuge zu besichtigen. Ob Uschi's 1er Golf Cabrio oder Helga's Puch 500, nicht zu vergessen Brigitte's Pagode – alle drei waren ein Blickfang und wurden bewundert.



Die drei Autos zeigten, dass sie ihren männlichen Pendanten um nichts nachstehen. Unter anderem besuchte uns



heuer der bekannte Motorsportjournalist Helmut Zwickl, was uns natürlich sehr gefreut hat. Vielleicht gelingt es uns, ihn an einem unserer Clubabende einzuladen und aus seinem bewegten Leben ein paar Geschichten zu erzählen. Unser Hannes war wieder einmal in seinem Element. Er durfte organisieren, hat einen neuen Messestand samt Konzept entworfen und war wie immer für die kulinarischen Genüsse zuständig. Er und



Nowotny, Zwickl, Gschwindl - Trio

seine Uschi übertrafen sich mal wieder selbst.

Nicht zu vergessen, immer dabei wenn man sie ruft: Gabi und Gerald Weber, unsere treuen Freunde aus Waidhofen. Wolfgang durfte sich heuer wieder einmal kreativ betätigen und war u.a. für die tollen Wandposter alleine verantwortlich.

Unser Dank gilt außerdem allen Clubmitglieder, die sich an beiden Tagen die Beine in den Bauch standen um die drei Fahrzeuge vor den Ansturm der Besucher zu beschützen.

Viele Bilder unter www.covc.at

Brigitte Adrian

4. Weinviertel Classic

Sehr schnell nach Aussendung der Einladung zur Weinviertel Classic, 16. Juni, waren die 60 Startplätze schon besetzt.

Erfreulich für den COVC ist das unsere Veranstaltungen so enthusiastisch von den Oldtimerfans angenommen wurden. Ein Zeichen das unser Konzept viele Freunde hat.

Klassement:

Es wird ein separates Klassement in jeder der vier baujahrbezogenen Epochen erstellt, eine Damenwertung für reine Damenteamer und die Gesamtwertung.

Epoche 1 bis Baujahr 1939

Epoche 2 1940 bis 1959

Epoche 3 1960 bis 1969

Epoche 4 1970 bis 1982

Der Gesamtsieger wird – zusätzlich zum Siegerpokal - in Wein aufgewogen!



Start ist in 2123 Wolfpassing/Hochleithen beim Gemeindezentrum/Feuerwehrhaus am Samstag, 16. Juni 2012. Weitere Startnummernausgabe von 07:30 bis 08:00 Uhr, Fahrerbesprechung um 08:30 Uhr. Der Start der Weinviertel-Classic 2012 erfolgt um 09:01 Uhr (Startnummer 1) in Minutenabständen.

Clubmeisterschaft 2012

Für die COVC-Clubmeisterschaft bitten wir unsere Mitglieder den 21. Juli 2012 (09:00), ganz dick unterstrichen im Terminkalender, vorzumerken.

Genauere Daten bitte aus unserer Web Seite www.covc.at zu entnehmen.



Termine:

- 16. Juni, 4. Weinviertel Classic
- 7. Juli (15:00), 2. COVC Minigolfturnier
- 21. Juli, COVC - Clubmeisterschaft
- 3. August, COVC Sommerfest im Crystal Palace, Manfred Ebner
- 29. September, 2. Church Hill Climb
- 6. Oktober, Schlussfahrt
- 8. November, Generalversammlung
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 6. September 2012,
19:30 Uhr, Panoramaschenke, 1100
Wien, Filmteichstraße 5



Schönen und erholsamen Urlaub wünscht die
Redaktion der Gazette

Inhaltsverzeichnis

Tatra 77 / 87	1
Editorial	2
BMW Museum	2
Stoßstangen neu	3
Morgan Plus 8 NEU	5
Morgan 3 Wheeler NEU	5
Ältester Mini versteigert	5
Vorsicht bei Facebook!	5
Bulli-Klinik für alle	5
Lella Lombardi	6
Großer Werkmeister	6
Neue Bücher	6
Austin Healey X300	7
Heinz Fuchs gestorben	7
Lynx	7
Wissenswertes über das Getrag-Getriebe	8
Fahrt in den Süden 1952	8
MG back on track?	9
COVC Clubnachrichten	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

Druck: City Copy Service, A-1190 Wien