



Nummer **78** September 2012

Monats-Gazette

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



Simo Lampinen - siehe Seite 8

Ford P1, Weltkugeltaunus

Bereits 1949, ein Jahr nach Beginn der Nachkriegs-Produktion im Ford-Werk Köln, begann die Planung für das neue Pontonmodell unter dem Codenamen „Projekt 1“. Die Ideen für den neuen Wagen kamen von Ford USA. Der Vorschlag war nach dem Vorbild des Studebaker Champion entworfen worden, die Kölner Konstruktionsabteilung passte ihn an deutsche/europäische Verhältnisse an. Statt des Propellers am Studebaker wurde die für diesen Wagen typische kleine Weltkugel anstelle einer Kühlerfigur gewählt. Weil man in Köln keine Erfahrung mit der Konstruktion selbsttragender Karosserien hatte, bemühte man sich um eine Kooperation mit anderen deutschen Automobilherstellern. Letztlich erhielt



ten die Kölner Unterstützung von Ford France.

Vom Weltkugeltaunus entstanden in der Produktionszeit, 1952–1959, 247.174 12M und 127.942 15M.

Der neue Wagen sollte eigentlich den 1,5-Liter-Motor erhalten, der beim Vorgängermodell nicht realisiert worden war. Es war zwar eine obengesteuerte Maschi-

ne entwickelt, aber aus Kostengründen wieder verworfen worden. Man dachte auch an einen anderen Namen: Nach Köln, Rheinland, Eifel und Taunus hätte es fast zwangsläufig Hunsrück sein können. Die Begeisterung für diesen Namen hielt sich allerdings in Grenzen. So blieb es bei „Taunus“, zur Unterscheidung vom Vorgänger ergänzt durch den Namen Meister. Diese Bezeichnung war aber für einen deutschen Fahrradhersteller geschützt. So wurde daraus das Meisterstück, in Verbindung mit dem Hubraum des Motors also kurz der 12M.

Die neue zweitürige, glattflächige Pontonkarosserie mit 13“-Rädern und dem vom Vorgänger bekannten Motor mit 1172 cm³ – erstarkt auf 38 PS (28 kW) – wurde im Januar 1952 vorgestellt. Gegenüber dem Vorgänger waren die

Vorderräder einzeln aufgehängt, während hinten weiterhin eine Starrachse eingebaut war. Die Kraft wurde über ein Dreiganggetriebe mit Lenkradschaltung (nicht Viergang wie beim Vorgänger) an die Hinterräder weitergeleitet. Ab März 1953 gab es gegen Aufpreis auch ein Vierganggetriebe. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch der dreitürige Kombi eingeführt. Ab Dezember 1952 wurden Cabriolets (von Karl Deutsch) mit zwei oder vier Sitzen angeboten. Alle Wagen hatten nach amerikanischem Vorbild auch vorne eine durchgehende Sitzbank.

Der Taunus 12M war zwar ein gut gelungenes und hochwertiges Fahrzeug, aber 37 % teurer als der Vorgänger, der zuletzt für weniger als 5.500 DM angeboten wurde. Deshalb entschloss sich die Geschäftsleitung im Dezember 1952, einen abgespeckten Taunus 12 herauszubringen. Er trug keinen Chromschmuck, hatte den Schalthebel in der Wagenmitte (was damals als sehr unmodern galt) und war vorne mit zwei nicht verstellbaren Einzelsitzen aus Rohrrahmen ausgestat-



tet, die dünn mit Polsterstoff überzogen waren. Der Taunus 12, der nur als 2-türige Limousine lieferbar war, kostete anfangs mit 6.060 DM 700 DM weniger als der normale Taunus 12M. Wer Lenkradschaltung haben wollte, musste 40 DM Aufpreis zahlen.

1955 wurde das Modell überarbeitet. Der geteilte Kühlergrill bekam senkrechte Chromstäbe. Der Basispreis für den Taunus 12M lag nun bei 5.850 DM, so dass der vereinfachte Taunus 12 entfallen konnte.

Auf Wunsch war ab 1957 die automatische Kupplung „Saxomat“ erhältlich. 1958 wurden die Chromstäbe im Kühlergrill durch ein Gitter ersetzt.

Im Frühjahr 1954 unternahm die Geschäftsleitung einen neuen Anlauf, den schon seit 15 Jahren geplanten 1,5 Liter-Motor in den Taunus zu bringen. Dies, weil der Taunus 12M eher als Konkurrenzmodell zum VW Käfer zu sehen war. Die Mittelklasse wurde von Wagen

wie dem Opel Olympia Rekord, der Borgward Isabella, dem Fiat 1400 und dem Peugeot 403, alle mit Hubräumen um 1,5 Liter, besetzt. Ford hatte in diesem Segment nichts anzubieten. Gerne hätte man einen komplett neuen Mittelklassewagen entwickelt, hatte dafür aber nicht genügend Geld. So setzte die Konstruktionsabteilung bei dem Anfang der 1950er Jahre beiseitegelegten größeren Motor für den Taunus 12M an.

Der neue Motor basierte zwar noch auf der Grundkonstruktion mit seitlicher Nockenwelle des Ford Eifel der 1930er Jahre, hatte nun aber – erstmals bei Ford – auch hängende Ventile. Die Kurbelwelle war hohl gegossen, um Gewicht und Fertigungskosten zu sparen. Mit 82 mm Bohrung und 70,9 mm Hub war der neue Motor ein Kurzhuber und leistete bei 1498 cm³ Hubraum 55 PS (40 kW). Für den neuen Wagen, nun hieß er 15M (1955–1959) wurde die 12M-Karosserie etwas überarbeitet. Die Fahrzeugfront erhielt einen breiten Kühlergrill mit durchgehendem Chromstab. Auch die senk-

rechten Rückleuchten wurden etwas größer. Im Januar 1955 wurde der neue Mittelklasse-Ford vorgestellt. Er war in den gleichen Karosserievarianten verfügbar wie der Taunus 12M. Optional war bei Dreiganggetriebenen die automatische Kupplung „Saxomat“ erhältlich.

Im September 1955 stellte man dem Taunus 15M eine deLuxe-Version zur Seite. Der Wagen hatte im Kühlergrill sieben senkrechte Chromspangen und bekam eine Zweifarbenlackierung. Scheibenwaschanlage, schlauchlose Reifen, Rückfahrcheinwerfer, Sonnenblenden mit Makeup-Spiegel und eine Lichthupe – die erste bei einem deutschen PKW – gehörten zur Serienausstattung.

Bei der Überarbeitung 1958 bekam der 15M denselben vergitterten Kühlergrill wie der 12M. 1959 war dann das Ende des 12/15M, der Nachfolger stand schon in den „Startlöchern“.

Herbert Fischer



Editorial

Betrifft COVC-Oldtimerrallyes:

Liebe Clubfreunde,

nach dem Ausscheiden unseres ehemaligen Vorstandsmitglieds Edgar Lenzinger habe ich es im Jahr 2009 übernommen, die zukünftigen motorsportlichen Veranstaltungen des COVC zu organisieren (natürlich mit tatkräftiger Mithilfe anderer ORGA-Mitglieder). Im Jahr 2010, 2011, und 2012 die Weinviertel-Classic, 2011 und 2012 das „neue Kind“ Church Hill Climb, eine Gleichmäßigkeits-Bergwertung in Kirchberg am Wechsel.

Von Vorherein habe ich aber klargestellt, dass meine Oldtimerrallyes gegenüber früheren Veranstaltungen „sportlich“ etwas hochwertiger durchgeführt und etwas weniger sonstige Prüfungen – vor allem wenn sie nichts mit Oldtimern zu tun haben – stattfinden werden.

Diese neue motorsportlich hochwertigere Ausrichtung (z.B.

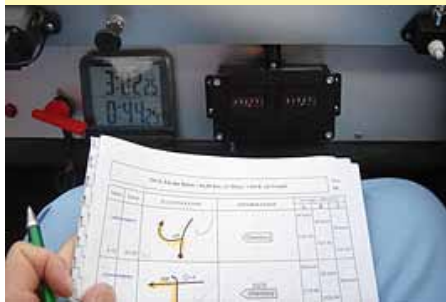


einfache Schnittprüfungen, mehr Lichtschrankenwertungen) hat dazu geführt, dass viele neue Teilnehmer – auch sehr bekannte Namen von Siegern größerer Veranstaltungen – bei unseren Oldtimerrallyes mit Begeisterung mitmachen und es werden von Jahr zu Jahr mehr. Das Lob für ordentliche Organisation, das diese Teilnehmer uns gegenüber aussprechen, ist für mich eine Bestätigung der Richtigkeit des eingeschlagenen Wegs und natürlich eine große Freude und Genugtuung, die mich motiviert, in dieser Richtung weiter zu arbeiten. (Zeitaufwand für die Organisation der Weinviertel-Classic einige hundert Stunden und ca. 3.000 km Fahrtstrecke).

Andererseits gibt es aber auch

negative Stimmen aus dem eigenen Club. Durch die Teilnahme der neuen, clubfremden „Kapazunder“ sehen viele COVC-Mitglieder keine große Chance mehr, eine unserer Veranstaltungen zu gewinnen oder zumindestens vorne klassiert zu sein und melden sich erst gar nicht mehr an. Das ist natürlich sehr schade, dass viele Freunde aus dem eigenen Club sozusagen den Kopf in den Sand stecken und resignieren.

Es gibt aber auch andere COVC-Mitglieder, die die Herausforderung annehmen und mit ein wenig Ehrgeiz (und vielleicht auch Eigentaining) versuchen, vorne mitzumischen.



Der Gesamtsieg und Klassensieg seiner Epoche von Christian Englisch bei der Weinviertel-Classic 2011 – noch vor allen fremden Spezialisten – ist ein Beispiel dafür, dass es sich lohnt, sich ein wenig mit der Materie zu befassen und sich anzustrengen.

Und auch im heurigen Jahr hat es bei der Weinviertel-Classic einige herausragende Ergebnisse von COVC-Mitgliedern gegeben. Walter Ceh erreichte in seiner Klasse (Epoche 3) den hervorragenden 2. Platz und im Gesamtklassement gleich hinter den bekannten Spezialisten



(sozusagen den üblichen Verdächtigen) Sepp Fischer, Helmut Bernauer, Hannes Neuroth, Christian Baier (Ennstal-Gesamtsieger 2008) und Erwin Putz den ausgezeichneten 6. Platz, noch vor dem Vorjahrsieger der Church Hill Climb, Robert Stürzer.

Auch Hanspeter Czermak als 9., Robert Dengg als 10., Josef Schmidhuber als 12. Und Richard Frey als 14. des Gesamtklassements habe 2012 hervorragend abgeschnitten. Immerhin waren 66 Autos mit bekannten Fahrern/Beifahrern am Start.

Alle diese erwähnten Clubfreunde, die diese neuen Herausforderungen angenommen haben, bitte ich symbolisch vor den Vorhang. Mein Applaus als Aufsteiger des Jahres ist Euch sicher.

Otto Goschenhofer, Vizepräsident

E10 und die historischen Fahrzeuge



Der E10 Kraftstoff hängt wie ein Dammoklesschwert über der Oldtimerszene. Es gibt sehr unterschiedliche Aussagen von den Ölkonzernen und Technikern und es fehlen die Erfahrungswerte.

Was ist eigentlich E10?: „E“ steht für Ethanol und die Zahl „10“ gibt an, dass das Benzin bis zu 10% Ethanol enthalten kann. Zurzeit wird dem Benzin in Österreich maximal 5% Ethanol beigegeben. Die genaue Bezeichnung wäre Bio-Ethanol weil dieser Biokraftstoff aus Pflanzen gewonnen wird, die umweltverträglich angebaut werden.

Warum gibt es E5/E10? In der Europäischen Union wurde die Senkung des Gesamt-CO2-Ausstoßes um 20 % bis 2020 beschlossen. In diesem Zusammenhang wurde die europäische Richtlinie 98/70/EG durch die Richtlinie 2003/30/EG (Biokraftstoffrichtlinie) ergänzt bzw. geändert.

Bezug nehmend auf den Verkehrssektor soll der Energieverbrauch bis zu 10 % durch Energie aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden. Durch den Biokraftstoff sollen die weltweiten Erdölvorkommen geschont werden.

Wer kann E10 verwenden? Es gibt sehr viele Richtlinien und Berichte über die Verträglichkeit. Auch die AMV hat in der WKO Wien am 18.04.2012 ein Symposium in Sachen E10 abgehalten. Die Vortragenden waren: Prof. DI Dr. Jürgen Stockmar, KR, Burkhard W. R. Ernst und Dipl.-Ing Christoph Denk. Die Moderatoren waren KR Franz Steinbacher und Mag. Heinz Clostermeyer.

Der Techniker Dipl.-Ing Christoph Denk von der TU Wien gab einen guten Einblick in die Materialverträglichkeit in Zusammenhang mit E10:

Wer kann E10 verwenden? Etwa 90 % aller benzinbetriebenen PKW-Motoren sind E10 verträglich. Neufahrzeuge sind in der Regel E10-tauglich, aber selbst ein Großteil über 10 Jahre alter Fahrzeuge ist E10-tauglich. Die E10-Verträglichkeit von Fahrzeugen kann beim jeweiligen Fahrzeughersteller erfragt oder online recherchiert werden. Tankstellen, die zukünftig E10 anbieten, müssen weiterhin auch Benzin mit 5 % Bioethanol verkaufen (voraussichtlich 8 Jahre). Damit ist sichergestellt, dass vor allem Alt-Fahrzeuge weiterhin betankt

werden können, die nicht für E10 freigegeben sind.

Die Hersteller halten sich eher zurück mit der E10 Freigabe für ältere Fahrzeuge. Die aufwendigen E10 Test sind sehr kostspielig, daher sind die Freigaben für Altfahrzeuge eher selten.

Die Tests haben ergeben, dass das im E10 enthaltene Bio-Ethanol, besonders bei hohem Druck und hohen Temperaturen die Korrosion bei aus Aluminium gefertigten Bauteilen der Treibstoffversorgung auslöst. Einen Nachweis für diese Schädigungen wurden aber weder publiziert noch von unabhängigen Experten bestätigt, dokumentiert oder dementiert.

Alkohol kann Kunststoffe angreifen, die beispielsweise in Schläuchen und Dichtungen enthalten sind. Dies gilt auch für das Kraftstoffsystem, das bei den meisten Fahrzeugen aus Kunststoff besteht. Die Alkoholbeimischung verursacht bei diesen Tanksystemen schlechende Undichtigkeiten. Die Undichtigkeit macht sich durch einen zunehmenden Benzingeruch bemerkbar, der naturgemäß besonders beim in der Garage geparkten Fahrzeug wahrgenommen wird.

In dem Vortragsprotokoll von Dipl.-Ing Christoph Denk TU Wien sind die Probleme wissenschaftlich aufbereitet. Um die E10 Verwendung für die historischen Fahrzeuge zu ermöglichen gibt es bereits im Handel einige Additive. Ob jedoch solche Zusätze eine Verträglichkeit ermöglichen wird die Zukunft weisen.

Man muss bei Reparaturen und Restaurationen noch eine genauere Auswahl an den zu verwendeten Materialien treffen. Weiter sollte man bei längeren Stehzeiten den Treibstofftank voll tanken und einen Ölwechsel durchführen. Da bei der Verbrennung von Bio-Ethanol mehr Wasserdampf entsteht, kann es zur Anreicherung von Wasser im Motoröl

kommen. Eine kleine Abhilfe wäre, im Betrieb sollte die Öltemperatur über 100 Grad erreichen, um dem Wasser im Motoröl die Möglichkeit zu geben, zu verdampfen.



Zusammenfassung für den Oldtimer-Benutzer:

- 1) bei längeren Standzeiten sollte der Tank vollständig gefüllt sein (Blechtank).
- 2) Die aktuell gültige Fassung der Kraftstoffnorm EN228 erlaubt eine Beimischung von von Ethanol zu Ottokraftstoffe von bis zu 5% ohne besondere Kennzeichnung. Bei Ethanolgehalten von bis zu 10% sin im Allgemeinen keine Anpassungen an gemischbildenden Organen notwendig.
- 3) Korrosionsvorgänge mit Metal-

len laufen bei sehr geringen Ethanolanteilen relativ langsam ab.

4) Der Einsatz von ethanolhaltigen Kraftstoffen (E10) in Fahrzeugen bis Baujahr 1955 ist auf Grund der verwendeten Materialien nicht zu empfehlen.

5) Grundlegende Aussagen zur Beständigkeit einzelner Kraftstoffe in Verbindung stehender Komponenten sind schwierig, da kaum unlegierte Metalle und Kunststoffe verwendet werden.

6) Die Wartung sowie die Auswahl der verwendeten Betriebsstoffe sollte unbedingt an die geänderten Erfordernisse angepasst werden.

7) Besondere Vorsicht ist bei der Konservierung von Fahrzeugen über längere Perioden geboten.



E 10 Kraftstoffschlauch DIN 73379-1 NBR/CR

All diese Fakten lassen schlussendlich zum Ergebnis kommen, dass es als sinnvoll zu erachten ist solange wie möglich jenen Kraftstoff mit dem geringsten Ethanolanteil zu verwenden. Die Kosten bei auftretenden Defekten am Fahrzeug stehen in keinem Verhältnis zu den möglichen Mehrkosten des Kraftstoffes bei den für Oldtimern üblichen Kilometerleistungen von wenigen tausend Kilometern pro Jahr.

Zusammenfassung aus „KFZ Wirtschaft Juni 2012“ von Herbert Fischer

Bentley um 5,6 Mio Euro...



Das Rekordergebnis der Bentley Versteigerung war sogar der Wiener Gratiszeitung „Heute“, vom 4. Juli 2012, einen kleinen Bericht wert.

Fünfkommasechsmillioneneuro!

Es kommt ja nicht alle Tage vor das ein Auto wie dieses, der Birkin-Bentley Single Seater von 1930, auf dem Markt erscheint. So war dieses Ereignis Grund dafür darüber in fast allen Europäischen Oldtimerzeitungen zu schreiben.

Tom Birkin hat sich den Traum erfüllt und den Bentley 1930 bauen lassen. In erster Linie wollte er mit den Stromlinienwagen in Brooklands auf Rekordfahrt gehen. Angepeiltes Ziel war die 220 km/h Marke zu erreichen oder sie durchbrechen. Von dieser Rekordfahrt gibt es ein Bild das bis heute kursiert = der Bentley in der Steilkurve mit allen vier Rädern in der Luft!

Thomson & Taylor bauten die Karosserie des Rekordwagens und statt der 130 PS des „normalen“ Blower-Bentley-Motor ist ein Kompressor-Motor mit 240 PS bei 4200 U/min. unter der Haube versammelt. Karosserie und Innenraum sind nur darauf ausgerichtet,

die Antriebsleistung in Geschwindigkeit umzumünzen.

Sir Henry „Tim“ Birkin war der beste Rennfahrer seiner Generation. Durch seine verwegene Fahrweise und seine Erscheinung mit dem wehenden gepunkteten Schal war Birkin ein Idol der Jugend. Als einer der „Bentley-Boys“ gewann er 1929 das 24-Stunden-Rennen



von Le Mans gemeinsam mit Woolf Barnato.

Am 24. März 1932 startete er auf dem roten Renner, zuerst war der Stromlinienwagen blau lackiert, zum wiederholten Rekordversuch. Es gelang ihm mit 222,025 Kilometern pro Stunde die schnellste Runde zu drehen und damit neuen Rekord zu fahren.

Der Bentley Blower Single Seater überlebte mit dem Kennzeichen UU 5871 einige Besitzer und Restaurationen und hat nun nach der Versteigerung im Rahmen des „Goodwood Festival of Speed“ Ende Juni ein neues zu Hause.

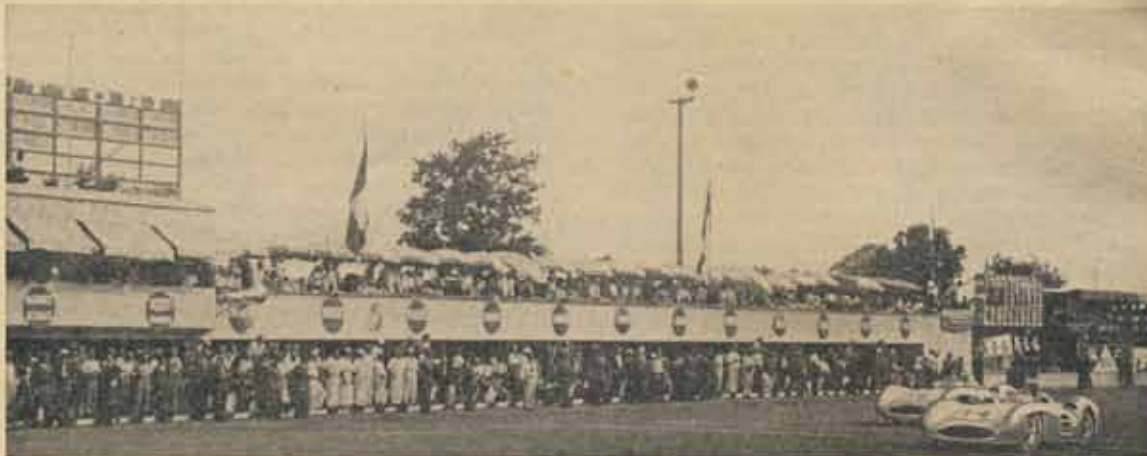
Herbert Fischer

Ein Oldtimer muss nicht nur aus Originalteilen bestehen, es genügt ein „weitestgehender“ Originalzustand.

Das Oberlandesgericht Koblenz hatte sich in seinem richtungweisenden Urteil vom 08.06.2011, Az: 1 U 104/11 mit einem Streit zwischen Verkäufer und Käufer eines Oldtimers, BMW 3/15, im Volksmund Dixi, zu befassen, bei dem der Käufer meinte, Ansprüche gegen den Verkäufer zu haben.

Nach dem Kauf merkte der Käufer, dass der Oldtimer nicht ausschließlich aus Originalteilen bestand, sondern auch Nachbauteile verbaut waren. Er klagte daraufhin wegen eines Sachmangels gegen den Verkäufer. Die Klage begründete er damit, dass das gegenständliche Kraftfahrzeug neben der Karosserie auch mit einem Fahrgestell





Monza: Großer Preis von Italien für Wagen. Wieder ein Mercedes-Benz-Sieg mit Fangio (189,218 km/h). Kling (14) führt vor Fangio (16) die ersten drei Runden Photo Paul

Sieg der Einspritzpumpe im Rennmotorenbau

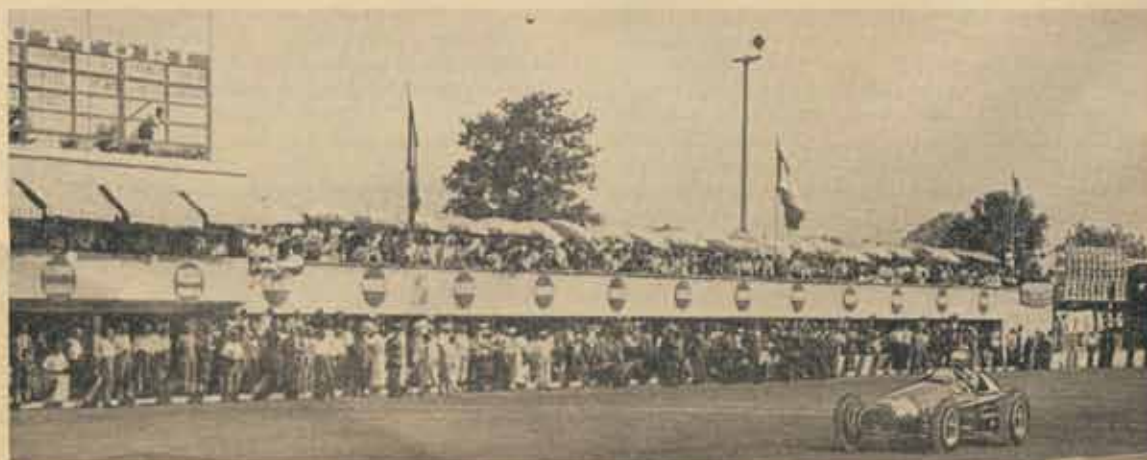
Als im Juli d. J. die nach der neuen Formel entworfenen Mercedes-Benz-Rennwagen in das motorsportliche Geschehen eingriffen, wurde es klar, daß damit eine neue Periode im Grand-Prix-Sport und, auf diesen aufbauend, auch in der Motorentechnik ein Fortschritt eingeleitet wurde. Der Mercedes-Benz-Rennwagen hat nämlich statt eines Vergasermotors einen Einspritzmotor bekommen. Nun hat inzwischen dieser Rennwagen auf den Rennstrecken von Reims (Frankreich), Silverstone (England), Nürburg (Deutschland) und Monza (Italien) die Weltmeisterschaft 1954 gewinnen können. Das Duell Deutschland — Italien ist damit entschieden. Noch entscheidender ist aber, daß Mercedes überhaupt wieder dabei ist. Die Völker wollen ihr Gloria! Deutschland; Mercedes-Benz, Italien; Ferrari und Maserati, Frankreich; Gordine. Die Tribünen füllen sich wieder.

Eine deutsche Zeitung schrieb über Reims: „Sicher wußten die Mercedes-Leute vorher sehr genau, was in ihrem neuen Formel-Rennwagen an Leistung steckt, doch sie mußten auch damit rechnen, daß die Gegner sich auf die zu erwartende Konkurrenz vorbereitet hatten, daß sie vielleicht noch Reserven der Leistung wettmachen konnten. Wenn Fangio auch mit dem neuen Mercedes mit 200,040 km/h im Training eine überzeugende Rekordrunde drehte, wenn Fangio und Kling sich auch die beiden ersten Startplätze sicherten, wenn der Wagen auch bei einem Vortraining die ganze Distanz durchgehalten hatte: Training und Trainingsrekordrunden sind niemals ein Rennen selbst. So rechneten die Untertürkheimer und ließen diese

Ansicht nicht erschüttern. Wenn man Oberingenieur Neubauer in diesen Tagen und Stunden vor dem Rennen in Reims sah, wie er unermüdlich zwischen Konferenzen und Garage, in der seine Meister arbeiteten, hin und her hetzte, um zu organisieren, der konnte meinen, daß gar nicht alles so glatt ging, wie man es erhoffte, oder der mußte eben einfach bewundern, weil es wirklich nur das 1-Tüpfelchen war, das ihm nicht gefiel und das ihm nie gefallen wird, weil dies seine Sorgfalt ist, die den halben Sieg ausmacht.“

Eine andere Zeitung schrieb über Monza: „... So ist Fangio wieder an dritter Stelle. Und dann geschieht das, womit man bei Mercedes-Benz offenbar gerechnet hat: Asecaris Wagen macht nicht mehr mit! In der gleichen Runde kommt Fangio vor dem Engländer, in den nächsten Runden führt wieder Moss. In der 65. Runde liegt er fast 20 Sekunden vor Fangio! Was nun, wenn die Rechnung Neubauers nicht aufgeht und der Maserati von Moss nicht rechtzeitig ausfällt? Aber die Rechnung geht auf. In der 68. Runde, also 12 Runden vor Schluß des Rennens, macht auch der Maserati von Moss nicht mehr mit. Er hält an der Boxe, um Öl aufzufüllen. Aus der nächsten Runde kommt er mit etwa 20 Sekunden Abstand hinter Fangio, macht in der nächsten bereits 3 (!) Sekunden wieder gut. Wenn der Wagen durchhält, dann kann es in den letzten Runden noch zu einem spannenden Duell mit Fangio kommen. Aber er hält nicht durch. Sein Wagen rollt langsam zur Ziellinie, er wartet dort, bis der Sieger das Rennen beendet hat.“

Monza: Der große Gegner von Mercedes heißt Ferrari. Alberto Ascari auf Ferrari (34) setzt sich an die Spitze, die er bis zu seinem Ausscheiden in der 49. Runde halten konnte Photo Paul



und seine Kollegin Kommissarin Sabrina Lorenz (Katerina Jacob) klären im bayerischen Bad Tölz Mordfälle auf. Dabei kommen oft genug Korruption und Amigo-Sumpf in der örtlichen Politik oder Kirche zutage, doch Benno scheut sich nicht, gegen hohe Herren vorzugehen. Er ist hartnäckig, oft stur, bleibt dabei aber bayerisch-gemütlich. Sabrina kommt aus Berlin und muss sich mit



den bayerischen Gepflogenheiten erst noch anfreunden. Und insbesondere mit Bennos Dienstauffassung, in der Gerechtigkeit vor Gesetz geht. Haupt/Nebendarsteller ist das schwarze BMW 6er Coupe, Kennzeichen TOL-TM 112, der besondere Gag ist der ausgebaute Beifahrersitz.

Der zynische hessische Eigenbrötler Felix Murot (Ulrich Tukur) aus Hessen hat bereits in seinem ersten Fall sein E-Klasse T-Modell gegen einen Oldtimer ausgetauscht. Er fährt einen NSU Ro 80.



Immer mehr Ermittler erteilen dem Product Placement eine klare Absage: In seiner Rolle als Kommissar Klaus Borowski im Kieler „Tatort“ will Schauspieler Axel Milberg auf seinen alten VW Passat auf keinen Fall verzichten. Und auch Schimanski kann sich von seinem alten Citroën CX nicht trennen.

Auch bei Thorsten Lannert (Richy Müller) in Stuttgart ist das Thema Dienstwagen eine Charakterfrage. Sein brauner Porsche gehöre zu den wenigen Dingen, die der neue Kommissar aus seinem alten Leben mitgebracht habe, erklärt Annette Gilcher. „Er ist mit diesem Wagen geradezu verwachsen, hat allerdings keinerlei Tüftlerattitüde.“

Gerichtsmediziner Dr. Karl-Friedrich Boerne, der affektierte Connaisseur und lustigste Vogel im gesamten TATORT-Zirkus, hat's ebenfalls gerne individuell. Der Pathologe aus Münster ist in der hochpreisigen Klasse unterwegs - edel und stark - und gerne oben offen. Mer-

cedes SLK, Porsche, Jaguar...

Radfahrer Kommissar Thiel hat inzwischen auch sein Auto gefunden. Der «Tatort»-Kommissar macht jetzt ganz offen Reklame für Toyota - im Werbefernsehen.

Colombo, Peter Falk, fährt ein Schmutzig-graues Peugeot „Ratpack“ 404 Cabrio, Jerry Cotton einen roten Jaguar E. Apro pos



- auch der nette SOKO-Donau Kommissar „Kollege Nowak“ fährt mit seinem alten goldfarbenen Opel. Commodore.



In SOKO Kitzbühel fährt Anfangs der Serie die „Gräfin“ (Andrea L'Aronge) mit einem roten Porsche 356 und bei den neueren Dienstags-Krimi einen britishracinggrünen Austin Healey 3000. So könnten wir dieses Thema sicherlich noch seitenweise vervollständigen. Schön ist's für mich als Oldtimerfreak in den Krimis auch schöne Oldys zu sehen – hoffentlich gefällt es auch Dir lieber Leser.

Herbert Fischer

Fritz Fellner 1925 - 1990

Der in Österreich geborene Fritz Fellner, der für die Linien des Rolls Royce Silver Spirit verantwortlich zeichnete, war ungewöhnlicher Weise ein Maschinenbauingenieur, der allerdings einen Karrierewechsel vornahm, um Chefdesigner John Blatchley bei Rolls-Royce abzulösen.

Der in Wien geborene Fellner kam 1939 als 14-jähriger Flüchtling nach Großbritannien. Zwei Jahre später trat er als technischer Lehrling bei Rolls-Royce ein. Bis 1952 arbeitete er am Avon-Düsenantriebwerk und wechselte dann nach

Crewe. Von 1964 an arbeitete Fellner vergeblich an einem Wankel-Dieselmotor-Projekt. Trotzdem erhielt er nach einem Vortrag darüber 1970 die Thomas Hawksley Goldmedaille.

Angesichts Blatchleys bevorstehenden Ausscheiden und dem absehbaren Ende seiner Arbeiten am Wankelmotor überzeugte Fellner seine Vorgesetzten von seinen Designfähigkeiten. Sie standen ihm aber eher Misstrauisch gegenüber und gaben ihm daher zunächst nur einen Zeitvertrag.

Als erstes arbeitete er zusammen mit Pininfarina am Camarque, doch sein Name wird immer mit dem Silver Spirit, der 1980 auf den Markt kam, verbunden sein. Bei der Vorstellung des neuen Modells erklärte er: „Nichts im Leben ist so langweilig und elend wie der Durchschnitt und das Gewöhnliche. Wenn wir anfangen, Träume als Zeitverschwendung zu betrachten, stirbt auch die Magie. Darum muss Rolls.Royce stets unseren besten Traditionen treu bleiben.“

Sein Werk sollte 18 Jahre lang Bestand haben, doch eine Krankheit zwang ihn 1984 in den vorgezogenen Ruhestand, und er starb im Februar 1990 im Alter von 64 Jahren.

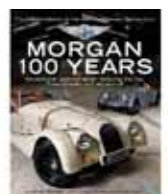
Herbert Fischer

Neue Bücher

Morgan 100 years

Die gesamten 100 Jahre Morgan wurden in diesem großartigen Buch aufgearbeitet. Charles Morgan hat zusammen mit Gregory Houston ein interessantes Buch verfasst.

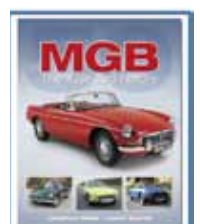
ISBN 978 1 84317 891 0, ca. 30 Euro



MGB The illustrated history

Neuaufgabe des 1988 herausgekommenen Buches. Autor ist Jonathan Wood und Lionel Burrell. Die Autoren gehen auch auf den MGC, den RV8 und die weniger aktuellen Sonderausführungen ein.

ISBN 978 0 85733 111 3, ca. 30 Euro



Bekleben von Bremsbacken

Vor über einem Jahr hat die Firma Kapus ihre Geschäftstätigkeit wegen Pensionierung der Inhaber eingestellt.

Die Matik Handels GmbH in Hagenbrunn hat den Geschäftsbereich Beklebung von Bremsbacken übernommen. Ansprechpartner ist Herr Michael Schreilechner.

Matik Handels GmbH, 2201 Hagenbrunn, Kupferschmiedgasse 26.
www.matik.at, 02246-4440

Wer baute den ersten Sechszylinder? Wer erfand den Allradantrieb?

1903 hat der holländische Spyker 60HP beide Erfindungen auf sich vereint und verdient es nicht vergessen zu werden.

Die Brüder Jacobus und Hendrik Spijker begannen 1900 mit dem Bau von Automobilen. Die Gebrüder Spijker hatten schon längst einen guten Namen im Bau von qualitativvoller Karosserien (Königin Wilhelmina fuhr 1898 in einem Spijker zu ihrer Krönung). Fast so alt wie das Automobil selbst ist der Motorsport, als dessen Geburtsstunde das Rennen von Paris nach Rouen 1894 gilt. Zunächst sind Autorennen eine französische Angelegenheit, bald treten weitere Staaten zum Konkurrenzkampf an wie Großbritannien, Deutschland und Belgien.

Da der Automarkt bereits damals international ist, ändern die Brüder die Schreibweise ihres Familiennamens und machen aus der niederländischen Buchstabenkombination ij ein y.

Bereits 1901 beginnen die Arbeiten an einem Auto das in doppelter Hinsicht ein Meilenstein in der Automobilgeschichte werden wird, dem Spyker 60HP, erster



Sechszylinder-Motor der Welt und erstes Automobil mit Allradantrieb über Kardanwellen.

Für das Grundkonzept dieses Rennwagens ist der Franzose Emile Drouard verantwortlich. Der Belgier Joseph Lavolette gab die entscheidenden Impulse

zum Bau des Sechszylinders.

Zum ersten Mal öffentlich gezeigt wurde der Spyker 60HP im Dezember 1903 auf den Pariser Salon, aber ohne Karosserie. Zwei Monate später fährt der 60HP mit einem zweiseitigen Rennwagenaufbau zu einer Ausstellung im Londoner Crystal Palace. Das Werbebanner zeigte die Botschaft in großen Lettern: „Six Cylinders, driven on four wheels“.

Der Motor besteht aus sechs einzeln gegossenen Zylindern welche auf einem gemeinsamen Kurbelgehäuse aus Aluminium montiert wurde. 8817 Kubikzentimeter Hubraum, 60 PS bei 1200 U/min.

Das interessanteste Merkmal ist aber der permanente Antrieb. Die Kraft des Sechszylinders wird über ein Dreiganggetriebe mit integriertem Differential gleichmäßig auf zwei Kardanwellen und über diese auf die Vorder- und Hinterachse übertragen.

Trotz seiner herausragenden Konst-



ruktionsmerkmale war dem 60HP kein Erfolg beschieden. Das weiche Chassis in Kombination mit einem ebenso verwindungsfreudigen Kurbelgehäuse stellte sich dem Pioniergeist der Spykers entgegen. Statt der errechneten 110 lief der Wagen nur bescheidene 75 km/h. Bis 1907 flossen einige Modifikationen in das Einzelstück ein, erfolgreich war man auch nach den Änderungen nicht. Immerhin gewann der Spyker-Testfahrer Emile Hautekeet 1907 ein Bergrennen in Birmingham. Bei Regen konnte der Wagen den Traktionsvorteil umsetzen.

Der Lohner-Porsche von 1900 ist zwar älter, verfolgte aber mit seinen vier Elektromotoren in den Radnaben aber ein ganz anderes Prinzip.

Übrigens war der 60HP auch das erste Automobil mit Vierradbremse!

Herbert Fischer

Simo Lampinen

Simo Lampinen wurde am 22. Juni 1943 in Porvoo, Finnland, geboren und ist ein ehemaliger finnischer Rallyefahrer.

Schon knapp nachdem er mit 17 Jah-

ren seinen Führerschein erhielt, begann die Rallyekarriere von Simo Lampinen. Im Alter von 20 Jahren gewann er seine erste große internationale Rallye, als er 1963 bei der 1000-Seen-Rallye auf einem Saab 93 Sport siegreich blieb. Im selben Jahr gewann er die Gesamtwertung der finnischen Rallyemeisterschaft und konnte diesen Erfolg ein Jahr später wiederholen.



In den 1960er-Jahren war Lampinen Werksfahrer bei Saab und gewann mit dem 96 die 1000-Seen-Rallye noch zwei weitere Male (1964 und 1972). Mit seinen Erfolgen bei der RAC Rallye 1968, der Rallye Portugal 1970 und der Rallye Marokko 1972 konnte er noch drei weitere Rallye-Weltmeisterschaftsläufe gewinnen.



Simo Lampinen und sein Beifahrer Jyrki Ahava 1974 bei der 1000 Seen-Rallye

Bis 1979 war Lampinen als Fahrer aktiv und war Pilot bei den Werkteams von Lancia, Peugeot und Triumph. Nach dem Ende seiner aktiven Karriere war er lange Jahre Rennleiter bei der 1000-Seen-Rallye und Renninstruktor bei Saab.

Einmal war Lampinen auch beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans am Start. 1965 fuhr er einen Triumph Spitfire-Coupe zusammen mit dem Schweizer Jean-Jacques Thuner an die 13. Stelle der Gesamtwertung.

Herbert Fischer

Ausstellung des Landes OÖ bis 18. Nov. 2012 Tabakfabrik Linz

In den Räumlichkeiten der ehemaligen Tabakfabrik Linz wird bis 18. November 2012 eine Ausstellung des Landes OÖ unter dem Titel „Porsche-Design, Mythos, Innovation“ gezeigt.



Die Bereiche Design und Innovation bilden den inhaltlichen Kern der Ausstellung:

Automobile und technische Erfindungen werden präsentiert, anhand spektakulärer Originalfahrzeuge begibt sich der Besucher auf eine Zeitreise durch die Geschichte der Firma Porsche und eines Teils der ÖO Wirtschaftsgeschichte.

Bletchley Park

Sollte man bei einem Urlaub in England in die Nähe von Bletchley Park/Milton Keynes im Bezirk Buckinghamshire kommen zählt es sich aus, dass man das interessante „Codeknacker“ Museum besucht.

Milton Keynes wird im Guinness-Buch der Rekorde als Stadt mit dem längsten Einkaufszentrum (720 m lang) verzeichnet. In der Stadt befindet sich Europas größte Skihalle mit echtem Schnee, außerdem die Open University, das nationale Badminton-Zentrum und die Eishalle „Planet Ice Milton Keynes“ (Heimstatt des Milton Keynes Lightning-Eishockeyteams). Weiterhin ist die National Bowl seit 1972 ein bekannter Ort für Freiluftkonzerte, wo schon Shows von unzähligen Künstlern wie Linkin Park, Robbie Williams, Queen, Guns N'



Roses, Eminem, Green Day oder Bon Jovi stattgefunden haben.

Beliebtes Ausflugsziel in Bletchley ist die Blue Lagoon, ein Naturschutzgebiet um einen tiefblauen See und das eigentliche Ziel, auf das ich hinweisen möchte, das Museum welches im 2. Weltkrieg eine besondere Bedeutung hatte – die Decodierung des deutschen Nachrichtenverkehrs.

Das Herrenhaus (The mansion) von Bletchley Park war die Zentrale der britischen Codeknacker, die sich im Zweiten Weltkrieg erfolgreich mit der Entzifferung des deutschen Nachrichtenverkehrs befasste, und ist heute ein Museum, Bletchley liegt etwa 70 km nordwestlich von London.

Die Government Code and Cypher School (GC&CS, deutsch etwa: „Staatliche Code- und Chifferschule“, auch Station X genannt), deren Aufgabe es war, den deutschen Nachrichtenverkehr zu entziffern, zog 1939 im Herrenhaus von Bletchley Park ein. Dort waren britische Kryptoanalytiker (engl.: „codebreakers“) damit betraut, die Verschlüsselungsmethoden des geheimen Nachrichtenverkehrs der deutschen Wehrmacht, wie der Rotor-Schlüsselmaschine ENIGMA, dem Siemens-Geheim-schreiber und der Lorenz-Schlüsselmaschine zu entziffern.

Gründe für die Auswahl des Standortes waren:

- Bletchley Park war zur Zeit des Zweiten Weltkrieges mit einem Eisenbahnanschluss sowohl nach Oxford als auch nach Cambridge und nach London verbunden. Die Wissenschaftler dieser Hochschulen konnten daher leicht anreisen.
- Bletchley Park lag zugleich an einem Telekommunikations-Knotenpunkt. Die Leitungen dorthin konnten besonders viele Nachrichten transportieren.
- Bletchley Park lag abgeschieden. Fremde wären sofort aufgefallen.

Bletchley Park war bis 1973 als „Top Secret“ eingestuft und ist eng mit der Geschichte der englischen Decodierungsorganisation „Room 40“ (der späteren GC&CS) sowie deren Nachfolger, den Government Communications Headquarters verbunden.

Die ersten Mitarbeiter waren Veteranen aus der Kryptologie-Abteilung der Admiralität, „Room 40“, wie z. B. Alastair Denniston und Dillwyn Knox. Dazu stießen hervorragende Mathematiker, wie z.B. Alan Turing und Gordon Welchman, aber auch Historiker, Sprachwissenschaftler und große Schachspieler.

Sie bauten dabei auf Grundlagen auf, die die polnischen Kryptologen Marian Rejewski, Jerzy Rósycki und Henryk Zygalski im polnischen Biuro Szyfrów (deutsch: „Chiffrier-Büro“) in Warschau seit 1928 gelegt hatten. Ein deutscher Angestellter der Chiffrierabteilung des Reichsheeres, Hans-Thilo Schmidt, hatte Zeichnungen der Enigma I und Unterlagen über das angewandte Schlüsselverfahren an den Hauptmann des französischen Nachrichtendienstes Gustave Bertrand übergeben. Bertrand

stellte diese, durch Geheimnisverrat erlangten deutschen Unterlagen, den Polen zur Verfügung, die es schafften, die inneren Verbindungen der Enigma zu rekonstruieren und bis 1939 ca. 70 Nachbauten der Enigma I anzufertigen. Rejewski war es sogar gelungen, aus sechs nachgebauten Enigma-Maschinen ein elektromechanisches Gerät, die Bomba zu entwickeln, das in der Lage war, in ca. 100 bis 120 Minuten die möglichen Walzenkombinationen der Enigma zu prüfen. Zygalski hatte spezielle Reihen perforierter Papierbögen erfunden, die zur Lösung der Spruchschlüssel verwandt wurden. Währenddessen war es den Briten gelungen, in den Funkverkehr der eine Enigma-D benutzenden Italiener und Franco-Spanier einzudringen. Noch im Juli 1939 trafen sich Franzosen, Briten und Polen in Pyry, um sich über ihre bisherigen Ergebnisse und Ansätze zu informieren. Die polnischen Kryptoanalytiker wurden bei Beginn des Krieges zwischen dem Deutschen Reich und Polen Hals über Kopf, z. T. nach Zerstörung ihrer Unterlagen, über Rumänien nach Frankreich evakuiert, wo sie in Vignolles bei Paris im französischen Gegenstück zu Bletchley Park arbeiteten. Nach dem deutschen Überfall auf Frankreich wurden sie nach Bletchley Park weitergereicht, wo auf der Basis eines polnischen Enigma-Nachbaus eine britische TypeX-Maschine wie eine Enigma-Maschine arbeiten konnte.

Dabei wurden von Marian Rejewski, Alan Turing und anderen wichtige Grundlagen für die Entwicklung der modernen Computer gelegt. 1943 wurde in Bletchley Park einer der Vorläufer der heutigen Computer, „Colossus“, in Betrieb genommen. Er diente zum Entziffern des deutschen Fernschreibverkehrs, der mithilfe der Lorenz-Maschine (Schlüsselzusatz SZ42) verschlüsselt war, von den Briten Tunny (deutsch: „Thunfisch“) genannt.

Der Bruch der deutschen Verschlüsselungsverfahren durch Bletchley Park ab Januar 1940 lieferte den Briten während der „Luftschlacht um England“ wichtige



Erkenntnisse über Stärke und Standorte deutscher Luftwaffenverbände. In Verbindung mit den Ortungen der Radar-Kette des Chain Home konnten sie der RAF wichtige Hinweise für den Einsatz der britischen Jagdgeschwader geben.

Durch das Abfangen des Funkverkehrs des deutschen Afrikakorps konnten etliche Erfolge gegen die Nachschublinien erzielt werden, auch im



Vorfeld deutscher Offensiven erwies sich das Abhören als effektiv. Auf deutscher Seite kamen allerdings teilweise Verdachtsmomente auf.

Auch bei den Angriffen deutscher U-Boote im Nordatlantik auf die alliierten Nachschubkonvois konnte Bletchley Park mit einer Zeitverzögerung von zunächst etwa vier Tagen und später in der Regel weniger als einem Tag den Funkverkehr von und zu den deutschen U-Booten mitlesen, die diese mit der Enigma-M4 verschlüsselten. Dadurch erhielt die alliierte Marineführung die Möglichkeit, die Geleitzüge um die deutschen U-Boot-Rudel herumzuführen und die eigene U-Boot-Abwehr zu effektivieren: Die eigenen Geleitflugzeugträger, die Langstreckenflugzeuge und die mit Sensoren und Radar zur U-Boot-Jagd ausgerüsteten Schiffe wurden an die Aufstellungsräume der U-Boote herangeführt.

Durch das langfristig aufgebaute Täuschungsmanöver Operation Fortitude, bei dem Bletchley Park die entzifferten Erwartungen des Oberbefehlshaber West unter der Abwehr in dessen Funkverkehr mit Berlin nutzte, täuschte die alliierte Seite über den Beginn der Invasion in der Normandie hinaus eine fiktive, viele Divisionen starke, nahe dem Kanal stationierte 1st US-Army-Group vor, die bei Invasionsbeginn die deutsche Panzerreserve und viele andere militärische Kräfte in Nordwestfrankreich und Belgien band, weil die deutsche Seite mit einer zweiten, noch größeren alliierten Landung in Calais rechnete.

Trotz aller britischen Vorsichtsmaßnahmen hatte die Sowjetunion in Bletchley Park einen Agenten namens John Cairncross platziert.

Allerdings gaben auch die Briten selbst wichtige Informationen aus dem deutschen Nachrichtenverkehr, die sie in Bletchley Park entschlüsselt hatten, an Stalin weiter, wenn sie die Ostfront betrafen. Da sie selbst ihrem Verbündeten gegenüber keineswegs die Quelle offenbaren wollten, spielten sie die Informationen zunächst dem schweizerischen Nachrichtendienst zu, der die

Erkenntnisse dann an Rudolf Rößler (Deckname ‚Lucie‘) weitergab. Dieser funkte die Informationen, die er angeblich von einem Informanten mit dem Decknamen ‚Werther‘ erhalten haben wollte, aus der Schweiz umgehend direkt nach Moskau weiter. Da die Informationen sich immer wieder als zutreffend erwiesen, vertraute man ihnen in Moskau bald uneingeschränkt. So erlangte Stalin z.B. Kenntnisse über deutsche

Angriffspläne, die es ihm ermöglichten, die Schlacht im Kursker Bogen (‚Unternehmen Zitadelle‘), die größte Panzer-



schlacht der Weltgeschichte, für die sowjetische Seite siegreich zu gestalten.

Ich hoffe das dieses, zumindest für mich interessante Abschweifen von den Oldtimern, auch für so manchen Leser interessant war.

Herbert Fischer

COVC Clubnachrichten

4. Weinviertel Classic

Am 17. Juni 2012 fand die 4. Weinviertel-Klassik bei Kaiserwetter und einer Rekordteilnehmerzahl von 66 Fahrzeugen statt.

Der erste Teil dieses Bewerbs ist traditionell die Abendveranstaltung am Freitag beim Heurigen MALLIN in Hohenleithen. Wir sind dort sehr gern gesehene Gäste, und die Fam. Mallin schafft es jedes Mal ein sehr gutes und ausreichendes Buffet zu zaubern. Auch die Preisgestaltung bei den Getränken ist einfach. Ein halber Liter (egal was mit wem aufgespritzt) kostet € 2. So einfach geht das (auch für Hrn. Mallin beim Rechnen). Ein Besuch dieses Heurigen

zwischendurch im Jahr lohnt sich auf jeden Fall. Neben Buffet, Getränk und sanfter Harfenmusikbegleitung gibt es natürlich auch die Ausgabe der Unterlagen (Roadbook, usw.) – ist ja auch nicht unwichtig! (Zumindest für jene(n) Teilnehmer welche in der Nacht die gesamte Strecke abfahren will. Spaß? Nein – ernst!).

Hohenleithen, Samstag 8.15 Uhr,



Parkplatz vor der Feuerwehr: Fahrerbesprechung. Nach Begrüßung durch Politik und Otto Goschenhofer erfolgte der Start des 1. Autos (außer Konkurrenz) pünktlich um 9 Uhr. Und das war ein ganz besonderes Exemplar. Erich Müller gewann mit diesem im Jahre 2007 die Fahrt London-Brighton. 9.01 Uhr Start des 1. Wettbewerbers, ein Lagonda T2-Kompressor aus dem Jahre 1930, gefolgt von einem Riley Bj. 1938, einem Cadillac Bj. 1947, usw., usw. Vergleicht man die Teilnehmerliste 2012 mit den anderen Jahren ist schnell die Zunahme an wirklich teuren und sehr seltenen Raritäten erkennbar. Nicht nur die Autos werden exklusiver, auch das Teilnehmerfeld wird immer professioneller. Immerhin waren einige Teilnehmer und auch Sieger der Ennstal-Classic am Start. Ein Grund oder besser gesagt: „der Grund“ für das zunehmende Interesse „der Szenegrößen“ hier mitzufahren ist die professionelle und perfekte Organisation von Otto Goschenhofer und seinem Team. (Namentlich Mitglieder des COVC und LIONS-CLUB Wien Donau).



Betrachtet einer die Teilnahme als einen netten Ausflug am Samstag so wird er belohnt durch Kulinarik, eine Streckenführung in einer wunderschönen beruhigenden Landschaft. Man fährt durch sanfte Hügellandschaften, und zu dieser Jahreszeit herrlich blühenden Felder und Wiesen. Verachtet aber einer den olympischen Gedanken und will auf das Treppchen – ja dann ist es

vorbei mit Kühle, Ruhe und Gelassenheit. Da kommt schon leichter Stress bei der Bedienung der Tripmaster und weniger oder mehr Transpiration auf der Hautoberfläche auf. Und das alles bei ca. 33 Grad Außentemperatur. Dass dabei auch der Haussegen etwas aus dem wackeligem Lot hängen kann - die gemeinsam geschaffenen materiellen Dinge und das Ersparte vor der nächsten Zeitkontrolle aufgeteilt wird - wundert mich nicht. (Ich weiß schon wovon ich hier rede...) Und warum das Ganze? Weil die Weinviertel-Klassik keine Nachwuchsveranstaltung ist, sondern alles bietet und fordern kann (Hausfrieden) was eine tolle Veranstaltung eben ausmacht. Abgesehen von den Schnitt- und Zeitprüfungen stellt das 2malige Auffinden von Frau und Herrn Grolig (= Passierkontrolle) eine gewisse, nicht zu unterschätzende Herausforderung dar. Nachdem im Vorjahr das geplante Highlight (Mittagessen beim Mörwald auf Schloss Grafenegg) aufgrund Unvermögens von Küche und Personal nicht den gewünschten Erfolg, sondern eher Hunger und Durst, gebracht hat wurde diesmal beim einfachen Heurigen „Markwartkeller“ in Untermarkersdorf das Mittagessen eingenommen. Um keiner Mörwald'schen Überforderung Platz zu lassen, hat dieser das Essen von einer kleineren Cateringfirma liefern lassen. Und siehe da: tolles Buffet, sehr gutes Essen, keine Wartezeit, günstiger Preis! Vielleicht sollte der Mörwald dort mal einen Ferialjob annehmen.

Zieldurchfahrt und Siegerehrung war in Großebersdorf. Ein netter Spaß nach Ende der Veranstaltung war wieder freiwillig Feuermann/frau zu spielen, bei dem Versuch diverse Teile und Anschlussstücke unterschiedlicher Größe an einen Verteiler anzuschließen. Nach rekordverdächtigen kurzen 1,5 Std. Wartezeit hatte unser geschätzter EDV-Spezialist Christian Kannhäuser das Endergebnis geliefert und ab 22 Uhr war alles im Internet!

Die Gesamtsieger Fischer/Schätzingler waren keine Überraschung, andere Platzierungen aber schon. Bei den Damen gewannen klar Zanyath/Flandorfer.



Nach der Siegerehrung und Ausklang des Tages ging es zum Abendessen ins Gasthaus der Fam. Gschwindl. Auch hier wieder ausreichendes und sehr gutes Buffet und Bedienung. Auch wenn ich mich wiederhole: es war, einschließlich der Freitagabendveranstaltung, eine perfekt organisierte Weinviertel-Klassik. Dank zahlreicher Sponsoren ist auch die Teilnahmegebühr sehr moderat. Der Vergleich Preis/Leistung gegenüber Anderen Veranstaltungen macht sicher!



Hat man diverse Gespräche der Teilnehmer untereinander zu- und abgehört gab es nur Lob. Jeder der nicht mitgefahren ist, hat viel versäumt. Nochmals ein Dankeschön an all die HelferInnen (ca. 25 Personen) im Hintergrund, welche dies alles erst möglich machen. Die Weinviertel-Klassik war und ist eine hervorragende Werbung und Reputation für den COVC.

Aber wo Lob, da auch Tadel. Ein (nicht zu kleiner) Wermutstropfen ist die geringe Teilnehmerzahl der COVCler. Immer die gleichen Mitglieder des COVC machen sich Mühe, investieren Zeit und eigenes Geld (nicht ungern, sie machen es ja freiwillig) aber primär wollen sie es für die eigenen Mitglieder machen, um Club lebendig und die Mitgliedschaft interessant zu gestalten bzw. zu halten. Je weniger Mitglieder mitmachen und je mehr die Angebote des Clubs nicht annehmen umso rascher erlahmt das Clubleben und das Ganze verfällt in Agonie. Darum liebe MitgliederInnen: macht mit und fährt mit bei clubeigenen Veranstaltungen... schon aus Eigeninteresse.

PS/ Viele Bilder unter www.covc.at

Walter Ceh

2. Bahnengolf Turnier des COVC

Es war ein herrlicher Sommertag am 7. Juli als 12 Mitglieder unseres Clubs auf die schiefe Bahn gerieten. Diese "schiefen Bahnen" im Volksmund auch Minigolfplatz genannt sind aus dem, no na, Golfsport entstanden. 550 000 Österreicher huldigen dem Minigolfsport mehr oder weniger erfolgreich. Was die meisten nicht wissen, Österreich ist im Minigolf Weltspitze, leider ist es keine Olympische Sportart.

Eigentlich heißt es ja gar nicht "Minigolf" wie uns Christian, der Profi, er-

klärte, sondern richtigerweise "Bahnen-golf". 18 Löcher etwas größer wie ein Punschkraperl, ein Ball der gegen alle Gesetze der Schwerkraft ein komisches Eigenleben entwickelt, ein cooler Golf-schläger und eine etwas rachitische Figur beim Abschlag. Das ist Bahnengolf. Nach dem Eintreffen am Platz und dem Ausfassen der Hightech-Ausrüstung verteilen sich fast alle zum Aufwärmtraining auf die verschiedenen mehr oder weniger schiefen Ebenen. Leises Fluchen war da und dort zu vernehmen, bis uns Christian zu einer Einschulung zusammen rief. Diese bestand aus einer Erklärung aller 18 Bahnen und eine Erläuterung der Zähltechnik. Wir wurden in Gruppen von 3 Spielern eingeteilt, wobei Christian wohlweislich die Paare getrennt hatte. Somit waren auch eheliche Differenzen aus dem Weg geräumt, und es stand einem Nerven zeretzenden Turnier nichts mehr im Wege.



Die Konzentration der bis in die Knochen durchtrainierten Spieler erreichte den Höhepunkt, das Fluchen auch. Jeder der Teilnehmer war auf sich selbst gestellt auf den langen Weg zum 18. Loch. Jeder kämpfte auf seine eigene Art, Peter kämpfte noch etwas mit den Tücken der Trefferliste, das Ausfüllen der Dreiecke machte ihm etwas Schwierigkeiten. Richard und Barbara, natürlich getrennt spielend, hatten sich durch ein Training am Vortag schon einen beachtlichen Vorteil verschafft, was dann Barbara den hervorragenden Ersten Platz brachte. Kein Wunder, hat sie doch schon den beruflichen Vorteil des Auffindens und Ausfüllens von Löchern. Richard schwächelte ein bisschen und schaffte immerhin noch den fünften Platz von 7 Männern. Ich versuchte das Feld von hinten aufzurollen, was mir aber nicht gelang, ich wurde Letzter. Auf den Olympischen Gedanken, dabei sein ist alles, kann ich mich nach London auch nicht mehr ausreden. Erster wurde Mister Minigolf Walter Ceh vor Peter Wollner, welcher nachdem er die Technik des Zählens intus hatte, zu einer golferischen Hochform aufrief.

Durch das besagte Fluchen wurde der Wettergott auch etwas verärgert. So bekam das Stechen um den 3. Platz zwischen Wolfgang und Michael durch die heraufziehenden schwarzen Gewitter-



wolken eine seltsame Dramatik, welche irgendwie an die Westernszenerie aus High Noon erinnerte. Eiskalte Blicke, keine Miene verriet die innere Anspannung, dann der Schuss... Wolfgang hat verloren und musste sich mit dem vierten Platz zufrieden geben.

Die Damen schlugen sich wacker, nach Barbara wurde Renate zweite, Ingrid dritte und Brigitte hervorragende vierte der vier Damen. Wolfgang lies es sich nicht nehmen, den Damen die Siegermedaillen umzuhängen, wobei ich das Gefühl hatte, er hätte sie ihnen lieber an die stolz geschwellte Brust geheftet.

Der kulinarische Ausklang in der Fabrik in Vösendorf war ein würdiger Abschluss für eine hochklassige Sportveranstaltung bei der sich niemand geschont hatte.

Hans Past

Sommerclubabend 2012, 3. August

In all den Jahren seit ich Clubmitglied bin, gibt es immer tolle Veranstaltungen im Sommer bei Clubmitgliedern oder im Crystal Palast. Nie war es mir möglich teilzunehmen, da ich zu dieser Zeit immer auf Urlaub war.

Fasziniert lauschte ich bei den nachfolgenden Clubabende den Geschichte, die ich immer versäumt hatte. Die Warnung, dass der Parkplatz wegen der hohen Anzahlzahl der Anmeldungen knapp werden sollte bewahrheitete sich. Mehr als 70 Personen trafen im Laufe des Abends. Der Plan schon um 17h 45 einzutreffen brachte mir einen Platz in der ersten Reihe. Das muss ein großartiges Foto werden, dachte ich mir, all die wunderbaren Klassiker vor diesem ehrwürdigen Gebäude, dass als Klinik für erkrankte, für Transplantationen

und sogar als Geburtsstation (Wiedergeburt) beliebt und bekannt ist, bei allen Mitgliedern und sogar bei den Behörden, doch nur wenige kamen mit ihren Lieblingen.



Die Stimmung war von der ersten Minute an großartig, ein Begrüßungskuss, ein Begrüßungsdrink, eine Bowle, Kuchen, Kekse, selbst gemachtes, selbst gekauftes. Vieles wurde von den Mitgliedern selber mitgebracht. Der Gastgeber und Eigentümer, Herr Manfred Ebner



scheute weder Kosten noch Mühen seine Gäste zu bewirten. Er stellte auch sein riesigen Kühlhaus zur Verfügung und versorgte die Personen bei hohen Temperaturen mit gut gekühltem.

Unser aller, einziger und geliebter Präsident hielt eine kurze und prägnante Rede. Dann ging es zum kulinarischen Höhepunkt, dem beim Eingang so appetitlich am Grillen, gebrutzelten Spanferkel und den anderen köstlichen Speisen.

Nur so war es wieder möglich, entspannt über Persönliches, Politik, Benzin, Öl und anderen Geschichten sich zu Informieren.

Auch Pläne für die Pilgerfahrt nach Beaulieu haben einige Gläubige besprochen. Man konnte an den Gesprächen erahnen wie viel Pein und Leid sie dieses mal wieder auf sich nehmen werden, um die innere Erleuchtung, altes oder rostiges zu finden.

Ich möchte mich auf diesem Weg bedanken, bei allen die mitgewirkt und geholfen haben so ein gelungenes Fest zu veranstalten.

Herbert Berger

Termine:

- 29. September, 2. Curch Hill Climb
- 6. Oktober, Schlussfahrt
- 8. November, Generalversammlung
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 4. Oktober 2012, 19,30 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmtaichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Editorial	2
E10 historischen Fahrzeuge	3
Bentley um 5,6 Mio Euro...	4
Ein Oldtimer muss nicht nur	4
TV-Kommissare und ihre Autos.	6
Fritz Fellner	7
Neue Bücher	7
Bekleben von Bremsbacken	8
Wer baute den ersten Sechszylinder?	
Wer erfand den Allradantrieb?	8
Simo Lampinen	8
Ausstellung des Landes OÖ	8
Bletchley Park	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